

AMICALE DES MOTOS GNOME & RHONE



(Association gérée par la loi de 1901)

Affiliation à la FFVE n° 227-92

SNECMA - BP 81 - 91003 EVRY Cedex

☎ : (16 - 1) 69 87 90 55
(le matin seulement)

Info-Amicale - n° 7 - août 1995

SOMMAIRE

- ◆ Le mot du Président..... 1
- ◆ 1. Organisation de l'AMGR
 - Rappel de quelques principes 3
 - Assemblée générale annuelle 4
- ◆ 2 Refabrication pièces détachées
 - Souscriptions actuelles 5
 - Additif MILLESIM 7
- ◆ 3 Documentation technique
 - Mise à jour du catalogue des pièces détachées 8
- ◆ 5 Activités du 2ème semestre 95
 - **Septembre** : promenade en Seine et Marne 9
 - **Octobre** : Epoq'auto, à Lyon. 9
 - **Novembre** : Rétromarché de Paris..... 10
- ◆ 6 - Informations/Communications
 - Les coupes Moto-Légende ..11
 - Circuit du Bourbonnais 16
 - Un écusson pour l'Amicale..... 18
 - Des tee-shirts ? 19
 - Les motos militaires..... 19
 - Petites annonces 23
 - Modélisme naval au Musée SNECMA..... 24
 - Un homme se penche sur sa pétrolette 25
 - Autos-motos à Pt. St. Pierre 27
- ◆ 7 Projets hors Association
 - Caisses d'Estafette 28
 - Evolution du projet 28
- ◆ 8- Restaurations
 - Restauration ou résurrection?... 29
 - Trucs et ficelles..... 31
 - La moto du tonton 32



La répartition, dans l'année, de nos *Info-Amicale* n'est pas encore stabilisée puisque ce numéro 7 vous parviendra en août alors que celui de l'an dernier était paru en septembre. Peut-être, l'an prochain, recevrez-vous cinq livraisons annuelles au lieu de quatre ?

Paraissant au milieu de l'année, ce numéro me fournit l'occasion de faire le point de la situation de notre Amicale, en ce qui concerne les activités des six mois écoulés et ce que nous avons prévu pour le dernier semestre. De janvier à juin, c'est traditionnellement une période d'activité intense, riche en manifestations "lourdes" telles que Rétromobile, les Coupes Moto-Légende et notre sortie annuelle. Vous trouverez dans les pages qui suivent des relations assez détaillées de chacune des récentes manifestations que nous avons organisées. Puissent-elles vous inciter à réfléchir sur de nouveaux thèmes qui nous permettraient d'innover dans les années qui viennent, nous évitant ainsi de tomber dans l'ornière de la routine ! Nous ne cherchons pas à établir des records dans le nombre des participants et des machines présentes mais de conserver ou d'établir (pour les nouveaux) des relations amicales et conviviales entre passionnés d'une même activité, autour d'une même marque.

Des compliments et des critiques, nous en recevons tous azimuts. Mais comme chaque manifestation est différente, il est difficile de reporter sur l'une ce qu'on nous a suggéré pour l'autre. Aussi sommes nous astreints à faire toujours mieux. Ou tout au moins à essayer. Malgré tout, l'impression d'ensemble me donne à croire que l'indice de satisfaction nous est favorable. Si j'avais un vœu à formuler, ce serait de voir s'accroître votre taux de participation à nos activités pour 1996. Bien sûr, je sais que beaucoup d'entre vous attendent d'avoir terminé une restauration pour se déplacer, ce qui sous-entend beaucoup de disponibilité et, souvent, un financement non négligeable, deux critères difficiles à satisfaire dans la conjoncture actuelle.

Les Coupes Moto-Légende, point fort de notre activité du premier semestre ont été l'occasion d'un vaste déploiement d'AX2 tel que nous n'en avions jamais vu jusqu'ici. J'ai personnellement beaucoup apprécié l'effort de participation collective à ce qui a constitué une très belle vitrine pour notre Amicale. Je regrette, par contre, le manque d'enthousiasme pour notre réunion de Bourbon l'Archambault qui s'explique peut-être par le rapprochement à quinze jours d'intervalle de deux manifestations importantes. Encore que je n'en sois pas tout à fait convaincu... Peut-être est-ce davantage un manque de motivation ? Certains de ceux qui nous avaient "promis-juré", à Rétromobile, de venir tourner à Montlhéry, semblent avoir oublié de faire un noeud à leur mouchoir. Alors, qu'attendez-vous ? Que diable, nous ne sommes pas au bal des pompiers et il ne faut pas que ce soit toujours les mêmes qui dansent !

Je voudrais renouveler mes remerciements à tous ceux qui nous aident dans l'organisation de ces manifestations où le bénévolat est la règle. Vous n'ignorez pas qu'un Club est dans l'impossibilité de rétribuer les services rendus. Et même si cela était possible, ce serait contraire à "l'esprit club". Mais, cette coopération, cette assistance, ne s'exerce pas seulement en interne et d'autres, telles l'Ecole de Gendarmerie de Fontainebleau, nous apportent leur précieux concours sans rien accepter en contrepartie. Un grand merci, encore à Michel de Thomasson qui avait été l'instigateur des premiers contacts et nous a puissamment aidé à en faire accepter l'idée par la hiérarchie militaire. Nous avons rencontré là un accueil des plus chaleureux et une équipe d'hommes de terrain qui savent conjuguer relations, rigueur et convivialité.



Mais, tournons-nous maintenant vers le futur. Pour que votre toute belle, finement restaurée, fasse ses premiers pas, amenez-la donc le 24 septembre en Seine et Marne où Frédéric Minart nous a étudié avec sa Ratier (sa Junior n'est pas encore terminée) un circuit sur lequel vous trouverez des détails ainsi qu'un bulletin de participation dans ce numéro. Cette manifestation sera le prélude à un projet que je vous présenterai lors de notre Assemblée générale du 7 octobre. Celle-ci aura lieu, comme l'an passé, au Musée SNECMA, à Villaroche, à partir de 14 h 30 et se terminera au même restaurant que l'an dernier. Routine, diriez-vous ? Est-il indispensable de changer pour changer lorsque nous avons satisfaction et que nous bénéficions de l'accueil si cordial de nos amis du Musée SNECMA ? Que M. Moussez, son Président, en soit vivement remercié.

Début septembre, vous recevrez un courrier vous donnant les dernières précisions pour cette A.G. avec plan d'accès et petit questionnaire qui devrait nous permettre de mieux connaître vos souhaits dans l'organisation et l'amélioration de l'Amicale.

Deux autres faits marquants prendront place au cours du dernier trimestre: d'abord Epoq'Auto, à Lyon, les 21 et 22 octobre; ensuite Rétromarché, qui a émigré de Vincennes vers le Pavillon Baltard à Nogent sur Marne, les 3, 4 et 5 novembre qui inaugurera le *1er Salon de la Moto ancienne et classique*. Vous recevrez en temps et heure les annonces détaillées concernant ces deux manifestations avec lesquelles se terminera notre année 95.

Comme vous l'avez sans doute remarqué, vous trouvez de plus en plus de nouvelles signatures au bas de nos différentes rubriques. Cet indice de participation est très encourageant et vous remarquez que l'épaisseur du bulletin s'en ressent agréablement. Que ceci vous encourage, vous qui ne nous avez encore rien envoyé, à participer à la rédaction de notre bulletin. De VOTRE bulletin !



Bonnes vacances à ceux qui vont partir; bon courage et bonne reprise à ceux qui reviennent. En espérant avoir le plaisir de vous rencontrer à nouveau au cours d'une de nos manifestations que je viens d'évoquer.

Bernard Prunet
Président de l'AMGR

FICHE D'INFORMATION N° 1



Rappel de quelques principes d'usage courant

Cette rubrique a pour but de vous donner des informations sur les procédures mises en application pour bien gérer l'Amicale. Les étudier, les mettre en place et les appliquer n'est pas une tâche facile.

Je voudrais profiter de l'occasion de cette rentrée 95 pour rappeler qu'une gestion rigoureuse de notre trésorerie, véritable *nerf de la guerre* de toute association, est indispensable si l'on veut continuer à poursuivre la refabrication des pièces de rechange, l'édition de la documentation, la mise sur pied de nos nombreuses manifestations, etc.

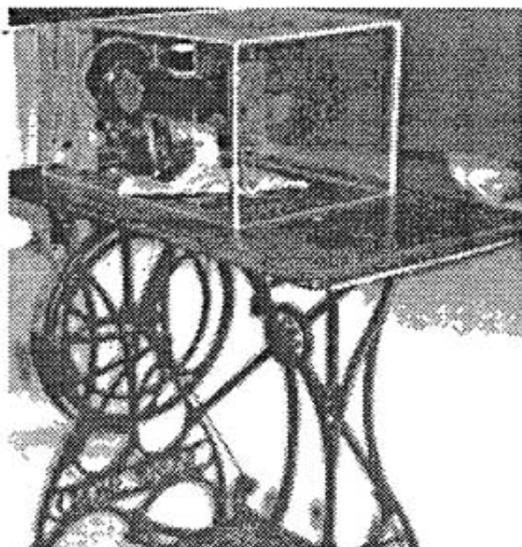
Ainsi, tout service demandé à l'Amicale (commande de pièces ou de documentation) doit être réglée de la façon suivante :

A la commande, le plus souvent faite au moyen des bons de commande périodiquement insérés dans le bulletin, **un acompte de 50%**. Un accusé de réception vous sera alors envoyé pour vous informer du délai envisagé et du mode d'expédition et vous indiquer la somme restant à régler, compte tenu des frais d'emballage et d'expédition.

A réception de cet avis, vous nous faites parvenir un chèque du solde.

Vous évitez ainsi des frais de contre remboursement. Mais, cette formule ne pourra être poursuivie que dans la mesure où vous accepterez de vous plier à cette règle. Nous constatons, aujourd'hui que ce n'est pas le cas général et je le regrette vivement car notre Amicale gère un stock de pièces détachées important et ne peut pas continuer à faire des avances sur commande à nos sous-traitants.

Je remercie donc ceux qui ont quelque retard dans les règlements de bien vouloir nous en couvrir dans les meilleurs délais. Si vous avez des difficultés à solder votre compte, pourquoi ne pas nous faire un petit courrier pour nous en faire part, plutôt que d'observer le silence radio ?



UNE DES PREMIÈRES GNOME & RHÔNE

C'est au Musée SNECMA, à Villaroche, que nous avons pu contempler ce rarissime exemplaire d'une des premières Gnome & Rhône. On remarquera qu'elle dispose déjà d'une pédale, dispositif qui allait être repris, plus tard, dans ce qu'on a appelé les "cyclo-moteurs". On distingue nettement le sigle de la marque en bas et à gauche de la photo.

Peut-être n'allait-elle pas vite, mais elle n'était pas gourmande en carburant. Par contre, les chroniqueurs de l'époque s'accordent à reconnaître que sa consommation d'huile (dite "de coude") était loin d'être négligeable.



FICHE D'INFORMATION N° 2



REFABRICATION DE PIÈCES DÉTACHÉES

L'Amicale des motos Gnome & Rhône poursuit l'aventure que constitue l'étude et le lancement de la refabrication des pièces détachées. Aventure, certes, car il est de plus en plus difficile d'arriver à convaincre un artisan ou une P.M.E. de bien vouloir nous réaliser en quelques exemplaires seulement un modèle de pièce pas toujours facile à usiner.

SOUSCRIPTIONS EN COURS

Nous sommes cependant très déterminés à poursuivre cette aventure car elle conditionne pour beaucoup d'entre vous la possibilité d'effectuer une bonne restauration. Les pièces Gnome & Rhône sont, en effet, beaucoup plus rares sur le marché de l'occasion que les pièces Terrot ou Motobécane. Il en résulte souvent des délais assez longs pour trouver telle ou telle pièce indispensable. Aussi, nous vous invitons à ne pas attendre pour commander la pièce qui vous fait défaut lorsqu'elle figure dans notre offre. Vous trouverez, dans ce numéro, un bulletin de souscription concernant quelques modèles en cours d'étude :

- queue de carpe CV2, M2, CM2, X 750
- échappement complet (tubes + silencieux) pour CV2, M2, CM2, X 750.
- silencieux Junior et Super Major.

Le prototype du silencieux type Major a été refusé car n'étant pas tout à fait conforme au modèle d'origine. Le nouveau produit devrait sortir en septembre ou octobre ainsi que les tubes d'échappement Major et Super Major.

Les échappements pour D5 seront mis à l'étude dès septembre grâce à deux modèles que nous ont prêté Paul Bouillé et Francis Bourineau

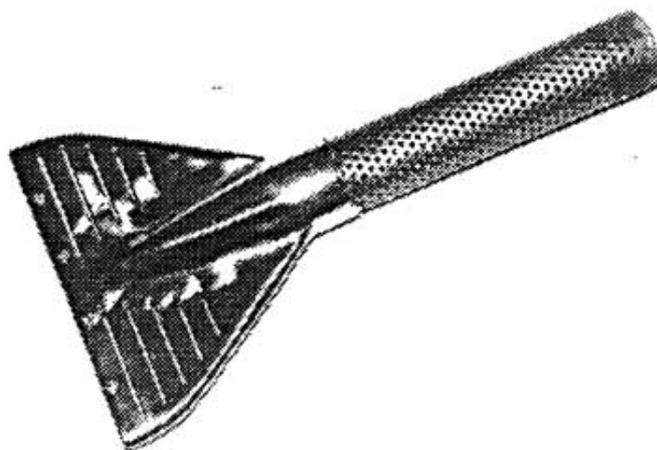
Le silencieux pour les M1 et CM1 nous cause quelques soucis au niveau de l'outillage, les quelques unités que nous avons commandées nécessitant la fabrication d'une plaque pour l'estampage du logo Gnome & Rhône. Son prix est loin d'être négligeable et sa fabrication sera lancée dans un lycée technique dès la rentrée scolaire de septembre. Il va sans dire que cette opération nous permettra l'abaissement du prix de vente de cet article tant attendu.

Pareil pour les lignes d'échappement de V2 que nous aborderons plus tard car, cette année, nous ne pouvons pas envisager d'autres investissements en outillage.

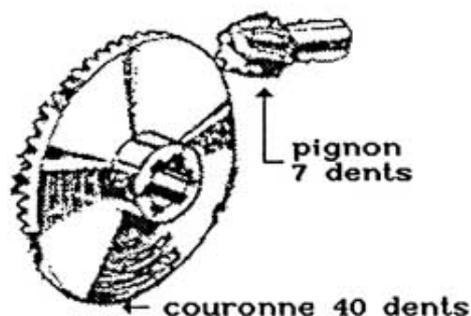
Pour les boîtes à outils qui nous sont très souvent demandées, nous avons une étude en cours. Nous en aurons les résultats à la rentrée, en septembre et c'est à ce moment que nous envisagerons une souscription pour les Major et Super Major, dans un premier temps. Les AX2 et les Junior suivront dans la foulée mais en petite quantité, avec rabat en cuir et empreinte Gnome & Rhône.

Les silencieux pour 125 54 D et F seront bientôt disponibles... enfin ! Eh oui, il faut établir des priorités et ces pièces n'étaient pas en première ligne. Le prix en sera de 600 francs. Précisez-nous vos intentions de commande pour ce modèle.

Petit rappel concernant la mise en fabrication des queues de carpe pour échappement des CV2 - X 750 - M2 - CM2 : la matière utilisée est de la tôle inox polie et le modèle est conforme à l'original. Le prix proposé est de 450 francs l'unité.



Couples coniques pour AX2



Nous serions reconnaissants envers les possesseurs d'AX2 de bien vouloir nous répondre rapidement en nous précisant leur besoin éventuel en couple conique pour que nous puissions entreprendre l'étude et la mise en fabrication début 96.

En effet, au cours de nos rencontres, nous avons appris par les grands utilisateurs d'AX2 que les besoins en couples coniques pour AX2 deviennent importants, de même que pour le petit pignon d'attaque du pont (couronne 40 dents, pignon 7 dents). Dans un premier temps, nous souhaiterions dénombrer la quantité mini-maxi à refabriquer, de façon à obtenir une estimation de prix réaliste.

En clair, cette étude ne pourra aboutir que si nous avons au moins une dizaine d'ensembles et une quinzaine de petits pignons à reproduire. Ensuite, on saura très rapidement quel est leur prix car nos premiers contacts ont déjà été réalisés pour cette refabrication et il ne nous manque plus, pour les formaliser, que de savoir quels sont vos besoins.

Je précise bien qu'il ne s'agit pas encore d'une commande ferme mais d'une **intention de commande** qui nous servira de base d'estimation. De vos réponses dépendra notre programme de lancement en refabrication car nous cherchons à satisfaire en priorité les points où la demande est la plus forte.

Aussi, possesseurs d'AX2, répondez-nous vite !

Merci d'utiliser le bon de commande "Pièces de rechange" ci-joint pour toutes vos commandes de pièces et documentation technique à l'AMGR.

Additif MILLESIM (ELF-ANTAR FRANCE)

Depuis près de deux ans, la Fédération Française des Véhicules d'Epoque a pris conscience des problèmes techniques occasionnés par la suppression de l'essence dite "ordinaire" pour les voitures et motos anciennes. Aussi, son conseiller technique, Philippe Blanc, particulièrement bien placé auprès de ELF-Antar France, a entrepris les démarches nécessaires pour que soit lancée l'étude d'un additif et qu'elle aboutisse rapidement. Aujourd'hui, le résultat est acquis et la FFVE a obtenu la primeur de distribution de ce produit auprès des clubs affiliés. En effet, il n'est pas encore prévu de distribuer ce produit dans les stations ELF, pour le moment.



Seuls, les clubs à jour de leur cotisation annuelle (c'est notre cas) peuvent commander MILLESIM auprès de la FFVE. L'unité de livraison aux clubs est le carton de 12 bidons de 1 litre, facturé 750 F TTC, franco de port et d'emballage. Pour l'utilisateur individuel, nous appliquerons la procédure habituelle des pièces de rechange et documentation : vous nous retournez le bon de commande habituel accompagné du chèque correspondant au nombre de bidons désiré. A ce propos, nous vous demandons de limiter votre commande à vos besoins personnels et de ne pas réaliser une entreprise de distribution parallèle en revendant ce produit.

L'Amicale paye donc le bidon de 1 litre 62, 50 F TTC et a fixé son prix de vente à 85 F, port et emballage compris, rendu domicile. Le conditionnement est effectué dans un bidon métallique pourvu d'un bouchon doseur permettant de traiter 200 litres de carburant. Vous trouverez les caractéristiques techniques de MILLESIM dans la fiche technique que nous a fourni ELF-Antar France et qui est reproduite *in fine*.

A cette occasion, le fabricant a offert un carton de 12 bidons à chacun des 140 clubs affiliés à la FFVE. Le lot de l'Amicale restera sa propriété et sera utilisé lors de démonstrations et manifestations motos (fiche d'inventaire n° 36 du 15.6.95).

Nous tenons à remercier ici les responsables de la FFVE pour cette heureuse initiative et pour avoir ainsi résolu l'épineux problème consistant à pouvoir continuer à faire rouler nos anciennes.

Extrait de la note technique sur MILLESIM

MILLESIM est une formulation spécifique de composés mis au point pour répondre aux besoins des moteurs de conception ancienne. Elle présente les avantages suivants démontrés au laboratoire et lors de nombreux essais flotte :

- évite la récession des sièges de soupapes d'échappement : l'essence sans plomb additivée avec MILLESIM présente le même pouvoir lubrifiant que les essences plombées.
- améliore le démarrage à froid du moteur (effet spark-aider).
- présente une très bonne compatibilité avec les additifs détergents pour carburateurs, injecteurs et soupapes.

MILLESIM ne modifie pas les autres caractéristiques du carburant (indice d'octane, stabilité, émulsionnabilité...)

Dosage recommandé : 5 000 ppm (50 cm³ pour 10 litres d'essence sans plomb)

MILLESIM peut être stocké et manipulé jusqu'à une température de -30° C. La méthode recommandée pour additiver le carburant est d'utiliser le bouchon doseur pour verser la dose de MILLESIM dans le réservoir d'essence avant remplissage. **MILLESIM ne doit pas être utilisé avec de l'essence plombée.**

MILLESIM NE PRÉSENTE PAS DE RISQUE PARTICULIER MAIS, COMME POUR TOUT ADDITIF OU PRODUIT PÉTROLIER, IL EST PRUDENT LORS DE SA MANIPULATION D'ÉVITER TOUT CONTACT AVEC LES YEUX ET LA PEAU ET DE NE PAS INHALER LES VAPEURS.

FICHE D'INFORMATION N° 3



DOCUMENTATION TECHNIQUE - NOUVELLES DISPONIBILITÉS

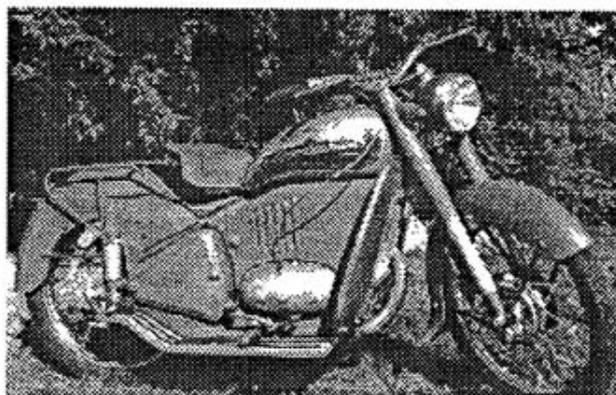
Nous ajoutons à notre liste de documentations techniques deux fascicules supplémentaires disponibles dès maintenant. L'un d'eux intéressera sans doute moins nos adhérents français puisqu'il s'agit de la notice d'entretien de l'AX2 **en langue allemande**. Le second est le catalogue de pièces détachées du type D, Grand sport, 5 CV, qui a été produit de 1924 à 1927.

Nous allons étudier le cahier technique de la série des 4 vitesses 2 temps qui a été préparé par Daniel David il y a deux ans et que nous complétons avec de nouveaux documents retrouvés depuis. Pour satisfaire tous nos adhérents, la diffusion de nos cahiers techniques s'effectuera de deux façons :

- fascicule complet, disponible fin 95 au prix de 50 francs.
- annexe jointe aux quatre *Info-Amicale* de 1996.

Deux catalogues sont prévus pour cette fin d'année si notre emploi du temps nous le permet. Il s'agit des catalogues de pièces détachées **LX 200 trial** et **ABC 500 cc**. Cependant, compte tenu du nombre de machines recensées, vous comprendrez qu'il ne s'agit pas là d'une tâche prioritaire.

D'autre part, la mise à jour du catalogue de pièces détachées disponibles va se terminer et son édition suivie de son impression sont prévues pour septembre. Il pourra être immédiatement diffusé.



UNE DES DERNIÈRES GNOME & RHÔNE

Il s'agit de la LC531 (175 cc), sortie en 1954, qui témoigne de la recherche d'un compromis entre l'architecture moto classique et la propriété intrinsèque du style scooter.

FICHE D'INFORMATION N° 5



LE CIRCUIT DE SEINE ET MARNE

Comme nous vous l'avions annoncé dans *Info-Amicale* n°6, la promenade en Seine et Marne s'organise. Elle est prévue pour le dimanche 24 septembre 1995. Le rendez-vous est fixé à partir de 9 h au Musée SNECMA de Villaroche où vous pourrez laisser vos véhicules et remorques au parking du Musée en toute sécurité. Nous proposons à ceux qui le souhaitent une visite du Musée de 9 h 30 à 10 h 30.

Le départ sera donné à 10 h 30 en direction d'Aubigny Vaux-le-Vicomte où nous prévoyons une halte photos et un petit coup de pouce... La traversée de nombreux petits villages ne devrait pas nous laisser indifférent : charme et pittoresque de cette belle région d'Ile de France sont au rendez-vous. La Chapelle-Gauthier, Nangis avec son charmant petit aérodrome et son école de pilotage. Puis direction Rosay en Brie où notre ami Frédéric Minart nous a déniché un petit restaurant, *l'Auberge Saint Nicolas*, que nous devrions atteindre entre 12 h et 12 h 30, selon les aléas de la route.

Au menu : apéritif (offert par l'Amicale), crottin de Chavignol sur salade et lardons, pied de boeuf au roquefort et gratin dauphinois, tarte Tatin et son pot de crème. Pour finir avec le café. Le tout pour un prix, vin compris, de 100 francs.

Départ du restaurant vers 14 h 30 - 15 h. Retour par Viberie, Chaumes en Brie, Liverdy, Coubert, Soignolles et, enfin, Villaroche (Musée SNECMA). Total du parcours : 90 kilomètres dont 60 avant le déjeuner.

J'invite ceux qui souhaitent s'inscrire à cette promenade, à nous retourner au plus vite et, de toute façon, **avant le 15 septembre**, le bulletin de participation que vous trouverez avec ce numéro, accompagné du chèque correspondant (prix du repas + engagement), libellé à l'ordre de l'AMGR.

Cette manifestation est spécifiquement réservée aux motos Gnome & Rhône mais, si la restauration de votre moto n'est pas terminée et que vous disposiez d'une autre machine, n'hésitez pas à venir avec elle pourvu qu'elle soit âgée de plus de 25 ans. Une fiche d'information sera retournée à chaque engagé, accompagnée du plan d'accès au lieu de rendez-vous.

Ce circuit est le prélude à une organisation future pour 1996 pour laquelle toutes les informations vous seront données lors de notre Assemblée générale du 7 octobre.

Venez nombreux à cette promenade d'automne, dans cette Seine et Marne où il fait bon vivre...

SALON EPOQ'AUTO À LYON

Les 21 et 22 octobre se tiendra à Lyon le salon Epoq'Auto. Pour la seconde fois, l'Amicale aura un stand d'exposition motos et assurera la vente de pièces. L'année passée, pour notre première incursion dans cette manifestation, notre bilan avait été équilibré. Et, en outre, nous avons eu la possibilité de rencontrer une foule d'amis de cette région lyonnaise et de ses environs.

Nous sommes donc encouragés à participer de nouveau, sans rechercher à en retirer un bilan financier franchement positif. Nous demandons à ceux d'entre vous qui seraient en mesure de nous prêter une moto ou de nous apporter une aide pour assurer la permanence de bien vouloir nous le faire savoir par un simple courrier. Nous leur en serions très reconnaissants. Vous trouverez davantage de détails dans notre prochain

numéro spécial de septembre. Nous avons fait connaître notre intention de participer à cette manifestation aux organisateurs qui ne nous ont pas encore répondu.

SALON RÉTROMARCHÉ DE PARIS



Les 3, 4 et 5 novembre, nous serons présents au Rétromarché de Paris, lequel quitte Vincennes pour s'établir à Nogent sur Marne, dans le pavillon Baltard. Une nouvelle formule, cette année, où il semblerait qu'il y ait en réalité deux salons : un premier, huit jours auparavant, réservé aux autos puis, aux dates indiquées, un salon spécifiquement moto : le 1er salon de la moto ancienne et classique. Le pris de la réservation pour notre participation nous semble dans des limites acceptables. Nous serons à même de vous proposer des billets à prix réduit. Toutes indications vous seront fournies dans notre numéro spécial de septembre.

L'Amicale présentera quelques motos mais nous n'avons pas l'intention de rééditer Rétromobile. Ce

qui compte surtout, pour nous, c'est que soit assurée la présence de l'AMGR. Bien entendu, nous apprécierons toute proposition que vous pourriez faire pour nous aider à assurer les permanences

PETITE REVUE DE PRESSE

Extrait de la revue *Le Motocyclottiste*, n° 74 (avril 1995), sous la plume de Daniel Marchand *Rétromobile*, *Serions-nous les borgnes au royaume des aveugles ?* (pages 32 à 34:

Le stand de l'Amicale Gnome et Rhône, superbe, porteur d'une image de marque forte, dynamique et efficace, reste un modèle du genre, avec beaucoup de matériel présenté et bien mis en valeur, et une foule de refabrications de belle qualité. A quand une présence comparable pour d'autres clubs de marque ? Trop cher ? A ce propos, nous faisons volontiers nôtres, sans la moindre réserve, les propos de son président, Bernard Prunet : "Quand il s'agit de faire une sortie à Trifouillis-les-Oies, là, les clubs ont de l'argent !"

et, en légende d'une photo du stand de l'Amicale :

Le stand de l'Amicale des motos Gnome et Rhône était l'exemple même de ce que peut faire un club de marque : superbe présentation, motos très bien restaurées, refabrications nombreuses et de grande qualité, présence permanente — par roulement — de dirigeants de l'association.

Le stand de l'Amicale Gnome & Rhône, superbe, porteur d'une image de marque forte, dynamique et efficace, reste un modèle du genre avec beaucoup de matériel présenté et bien mis en valeur, et une foule de refabrications de belle qualité. A quand une présence comparable pour d'autres clubs de marque ? Trop cher ? A ce propos, nous faisons volontiers nôtres les propos de son président, Bernard Prunet : "Quand il s'agit de faire une sortie à Trifouillis-les-Oies, les clubs ont de l'argent !"

FICHE D'INFORMATION N° 6



LES COUPES MOTO-LÉGENDE 1995

- Chapitre I : Présentation des Coupes Moto-Légende 95 et du stand de l'AMGR
- Chapitre II : 3ème rassemblement des motos Gnome & Rhône "La colonne de l'Histoire"
- Chapitre III : Les AX2 et les motos du 6ème Régiment de Cuirassiers
- Chapitre IV : Une coupe pour la moto ABC "Barthélémy"
- Chapitre V : Le trophée des Clubs quitte l'AMGR au profit du Club Ratier-CEMEC
- Chapitre VI : La FFVE était présente aux Coupes Moto-Légende
- Chapitre VII : En guise de conclusion et de réflexion pour 1996

Chapitre I

Présentation des Coupes Moto-Légende 95 et du stand de l'AMGR

Pour la troisième année consécutive, l'autodrome de Montlhéry a été le théâtre d'une nouvelle opération "motos anciennes" d'une dimension sans précédent. Malgré l'effet du tarif d'entrée, sans doute mal présenté par les organisateurs, il faut reconnaître que le public n'a pas boudé cette manifestation. La participation a connu une croissance certaine par rapport aux années précédentes puisqu'on évalue à un millier le nombre de motos anciennes qui étaient présentes. Pour ne rien dire de la qualité des matériels exposés.

Chaque club avait fait un effort de présentation de ses machines. La présence de descriptions techniques sommaires montrait le souci des dirigeants de clubs d'informer le public. Un bon point au Club Ratier-CEMEC pour la qualité de son stand qui lui a valu, d'ailleurs, de remporter la Coupe Moto-Légende, comme nous le verrons au Chapitre V. L'Amicale des cycles et véhicules Bernardet, représentée par Gérard Bernardet, montrait une très belle collection de scooters. Nous espérons avoir prochainement l'occasion de voir de ces beaux side-cars qui ont fait la renommée de ce constructeur trop vite disparu, comme tant d'autres.

Un survol de la bourse aux pièces et des stands de professionnels nous a permis de constater que ce milieu avait une certaine tendance à s'inspirer des méthodes de commercialisation pratiquées aux Coupes de l'Age d'Or. Ne tuez pas la poule aux oeufs d'or ! En effet, devant la montée des prix de l'ancien, de plus en plus de clubs se lancent dans la refabrication de nombreuses pièces, réputées introuvables. Nous n'en voulons pour preuve - toute modestie mise à part - que les constants efforts de Bernard Prunet pour grossir le catalogue des pièces d'usure Gnome & Rhône.

Nous avons apprécié les services offerts par *RESTOM* : outre une gamme de produits très bien adaptés à nos besoins, la qualité des conseils prodigués et le niveau des prix pratiqués commencent à établir sérieusement leur réputation dans notre milieu. Du côté des chromeurs, nous avons remarqué que la fourchette des prix avait tendance à s'élargir. Mais, plusieurs expériences personnelles nous ont montré que mieux valait accepter de payer plus cher un travail soigné que de faire des économies de bouts de chandelles sur des chromes qui se piqueront à la première occasion.

Au voisinage du stand de l'Amicale, on pouvait remarquer le club Ratier-CEMEC, l'Amicale BMW R12 et nos amis Bernardet, non loin de la FFVE. Était-ce dû à la participation plus nombreuse, cette année, des clubs et des professionnels ? Toujours est-il que nous regrettons tant l'étroitesse que la disparité des emplacements attribués par les organisateurs. Loger une quinzaine d'AX2 sur 30 m² relève de l'exploit. Les faire voisiner avec un stand consacré à des japonaises est un peu dommage, tout racisme primaire mis à part.

Si, la première année, l'AMGR, reléguée dans un coin de terrain n'osait pas trop affirmer sa présence, cette année, nous pensons avoir réussi une très belle exposition statique de motos dont la qualité de restauration



était flagrante : Super-Major, Major, LX 200 militaire... En outre, un éclaté de moteur 750X, prêté par la Gendarmerie Nationale (Ecole de Fontainebleau) et celui de la R4, propriété de l'Amicale, soigneusement remis en état quelques jours avant, ont attiré beaucoup de curieux.

Chapitre II

3ème rassemblement des motos Gnome & Rhône "La colonne de l'Histoire"

L'Amicale des motos Gnome & Rhône a organisé, l'année dernière, le Paris-Bordeaux-Paris en Junior. Tout a été dit sur cette manifestation; aussi, cette année, devions-nous trouver un autre thème. Ce fut "La colonne de l'Histoire". Dommage qu'elle n'ait pas eu auprès de LVM et de Moto-Légende le retentissement qu'elle méritait car on n'en a pratiquement pas parlé dans les comptes-rendus publiés.



Comme nous l'avions expliqué dans le précédent numéro d'*Info-Amicale*, c'est avec la participation de l'Ecole de Gendarmerie de Fontainebleau que nous avons réussi à mettre sur pied cette manifestation. Un accueil très chaleureux a été réservé aux participants à partir de vendredi après-midi. Les plus éloignés ont pu entreposer leurs attelages dans la caserne. Un dîner aux Mess des officiers a permis à chacun de prendre un peu de repos autour d'une table réconfortante.

Ce sera ainsi un impressionnant rassemblement qui va se former le samedi, au départ de l'Ecole. Le matin, nous avons pu visiter les pistes d'entraînement avec démonstrations des pilotes de cette formation. Puis, à 11 h, un déjeuner était servi à toute la "troupe" qui devait se rendre à Montlhéry par la route, accompagnée par trois gendarmes volontaires qui faisaient l'ouverture de route, contribuant ainsi à sécuriser notre long cortège d'AX2 et autres motos militaires. Après un parcours de 70 Km dans l'Essonne, nous parvenions à 13h 45

précises à Montlhéry. Un créneau avait été prévu dans le *timing* des coupes pour permettre au cortège d'effectuer deux tours du circuit.

Notre colonne se composait de 16 AX2 attelées à un side-car Bernardet, le plus souvent du type Estafette, 2 CV2 et 1 D5. En supplément, nous avions "admis" une BMW et une Ratier attelées. Il en était venu d'un peu partout : de Marseille, d'Avignon, des Charentes, de l'Ain, de l'Isère, de la Meuse, de Normandie, du Lyonnais... Un bon nombre, d'Ile de France. Chaque pilote avait été doté d'un habit kaki remis par l'AMGR sur une initiative d'André-Jean Mercorelli, responsable de ce départ de Fontainebleau. Il était assisté par Maurice Provost, responsable logistique et "porteur de secours" aux malchanceux éventuels. Une voiture avec plateau et porte-motos est indispensable dans ce genre d'aventures où tout incident est regrettable. Bien nous en prit car les anneaux de suspension avant de la D5 se rompirent et le pilote ne dut qu'à son habileté de ne pas se retrouver dans une fâcheuse posture. La machine termina sa mission sur le plateau remorque par suite de cet incident. Nous ne saurions trop recommander à tous de ne pas lésiner sur ce type de sécurité. Un anneau travaille durement sur ces machines et doit être assez souvent contrôlé. L'AMGR peut en fournir pour 150 F.



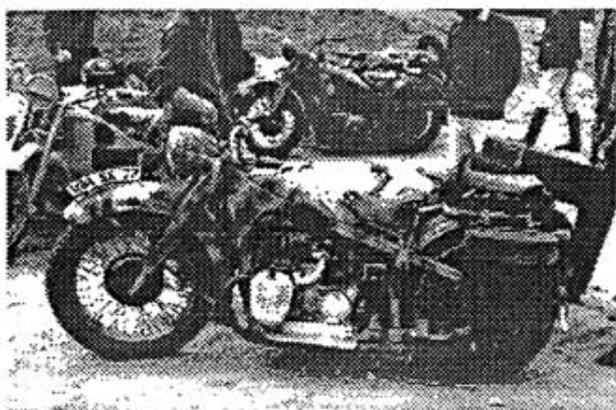
Après plusieurs passages sur l'anneau en fonction de leur catégorie, toutes les machines étaient présentes au départ, à 18 h, donné par la sirène de l'Adjudant-chef Baud. Une fois en formation, la colonne pouvait regagner Fontainebleau. Le dimanche, chacun était libre de revenir avec son attelage, ce qui nous permit d'enrichir notre stand d'une dizaine de motos supplémentaires.

Un grand merci aux capitaines Grisouard et Menanteau et aux accompagnateurs de la Gendarmerie

Chapitre III

Les AX2 et les motos du 6ème Régiment de Cuirassiers

Serge Krantz, heureux collectionneur de motos Gnome & Rhône, était des nôtres avec son attelage AX2. Le side avait été exposé sur le stand de l'Amicale, à Rétromobile 92, où il avait fait l'objet de nombreuses remarques quant à sa couleur kaki brillante. Ce n'est que lors du passage à notre stand de M. Heliou que nous avons eu confirmation de l'authenticité de cette couleur. Ayant remarqué les insignes du 6ème Régiment de Cuirassiers, il nous fit part de son passage dans ce régiment, dans lequel ce type de moto était abondamment représenté. C'est de cette façon que Serge put faire la connaissance de nombreux anciens de ce régiment



Sur sa recommandation, nous avons invité quelques amis de sa connaissance et, plus particulièrement, Monsieur et Madame Van Séveren et Monsieur Guibert dont nous avons eu la visite le dimanche après-midi. Monsieur Heliou, étant souffrant, n'avait pu se déplacer.

Ils nous ont fait partager leurs souvenirs et leur émotion, ayant eu l'occasion, en 1939, de faire un stage avec leurs Gnome & Rhône à Montlhéry. Ils ont été agréablement surpris de retrouver une telle collection.

Nous souhaitons avoir de nouveau l'occasion de rencontrer ces "chevaliers d'une époque malheureuse" dans laquelle ils ont été plongé dès leurs vingt ans. Nous admirons aujourd'hui leur courage et leur vaillance en espérant qu'une longue retraite leur soit assurée pour qu'ils puissent transmettre une page d'histoire à nos enfants. Que Serge continue à nous représenter au sein des *Bielles Meusiennes* et aux réunions du 6ème Cuir. Merci à lui. Nous espérons continuer à le voir circuler encore longtemps avec quelques anciens dans son AX2 équipée du side Bernardet et assister aux réunions de l'Amicale.

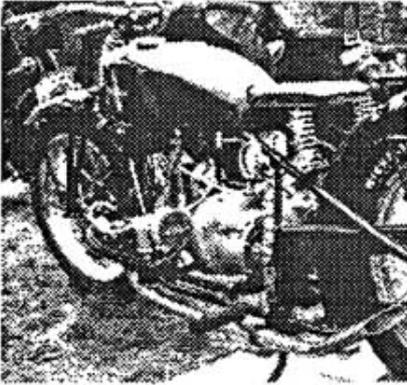
Chapitre IV

Une coupe pour la moto ABC "Barthélémy"

Notre ami Jean-Pierre Poyer est l'heureux propriétaire et restaurateur d'un modèle pratiquement unique d'une moto Gnome & Rhône ABC-BARTHELEMY. L'année passée, Jean-Pierre nous avait proposé d'exposer son moteur entièrement refait sur notre stand de Moto-Légende. Ce fut l'occasion, pour beaucoup, de découvrir ce moteur à deux cylindres à plat, dont la distribution avait été modifiée par rapport aux ABC traditionnelles.

C'est, en effet, en 1934, que l'un des plus importants concessionnaires parisiens de motos Gnome & Rhône, Barthélémy, s'ingénia à modifier un moteur ABC pour l'adapter dans une partie cycle de CM2 avec des roues de type course. Cette moto a même participé à plusieurs courses et a obtenu d'excellents résultats, sans toutefois rencontrer le succès commercial escompté. Ce modèle n'a donc pas donné lieu à une fabrication en série chez Gnome & Rhône et il ne figure sur aucun catalogue.

Cette année, Jean-Pierre nous l'avait prêtée et elle était exposée sur notre stand où le mérite d'une parfaite restauration telle que l'a réalisée Jean-Pierre a été reconnu par le jury des Coupes Moto-Légende qui lui a décerné la coupe des motos d'exception.



Félicitations à notre ami et espérons pouvoir la présenter sur notre stand de Rétromobile 96, comme Jean-Pierre nous l'a laissé entendre. Nous lui remettrons, comme promis, cette coupe lors de notre Assemblée générale où nous espérons sa visite

Chapitre V

Le trophée des Clubs quitte l'AMGR au profit du Club Ratier-CEMEC

L'année

1994 avait été riche en récompenses : médaille de la ville de Bordeaux, félicitations de la ville du Havre pour avoir participé au 50ème anniversaire du débarquement, et puis ce fameux trophée des clubs transmis par le Velocette Club de France en Avril 1994.

Cette année, le jury composé de connaisseurs et dont Michel de Thomasson assurait la présidence a décidé de remettre le trophée au Club Ratier-CEMEC. Nous avons donc eu la joie de transmettre ce trophée dans les mains de Michel Broquer et Sylvie Grossemy et de leur compagnon de terrain, Stéphane Bachelet.

Nous sommes très heureux que cette récompense soit attribuée à un club jeune et dynamique qui travaille avec de faibles moyens mais dans un esprit d'entraide avec le club BMW R12 patronné par Eric Dumas.



Chapitre VI

La FFVE était présente aux Coupes Moto-Légende

Nous avons tous apprécié la présence de la FFVE aux Coupes Moto-Légende et le dévouement de notre secrétaire national, Louis Lamiré, qui a assuré la permanence ces deux jours, aidé par Michel de Thomasson et Bernard Prunet qui ont assuré de temps en temps la permanence.

A cette occasion, nous avons tous pu constater que la Fédération Française des Véhicules d'Epoque s'intéresse et conseille au mieux de ses possibilités chaque consultant sur une solution appropriée à ses problèmes administratifs, au niveau de la demande des attestations de circulation, de cartes grises de collection ou de la réglementation des motos étrangères.

Cette Fédération apporte le soutien indispensable aux motocyclistes isolés ou dans la nécessité de résoudre un problème. Nous soutiendrons cet organisme très bien représenté au niveau national par Robert Panhard et Claude Delagneau et complété par la section motocyclette tout nouvellement réorganisée et restructurée dont le responsable est, rappelons-le, notre Président, Bernard Prunet.

Chapitre VII

En guise de conclusion et de réflexion pour 1996

Nous constatons que l'organisation des coupes Moto-Légende a grandi à pas de géant depuis trois ans et que cette manifestation internationale se dessine comme un nouveau salon de la moto ancienne d'été et de plein air. Mais son succès ne sera total que si les clubs continuent et même renforcent leur participation.

Que certains ne regrettent pas l'absence, sur le stand de l'Amicale, du *bar habituel* et des apéritifs et boissons alcoolisées. Ce genre de médicament n'est pas prévu dans notre gestion et, avant qu'elle puisse l'être, il y a bien des priorités plus importantes. Les buveurs, d'ailleurs, ne sont pas les payeurs (ici, clin d'oeil appuyé dans certaine direction...). De toute façon, l'alcool et le sport n'ont jamais fait bon ménage. "Boire ou conduire, il faut choisir." Notre choix est fait, sur ce point, depuis longtemps.

Comme nous le disions dans le premier chapitre de ce véritable roman feuilleton, nous sommes fiers du plateau rassemblé, tout en déplorant que les productions d'après guerre n'aient pas été mieux représentées. Espérons que, pour 1996, nous pourrons présenter une gamme de modèles plus homogène. Par exemple, cette année, on ne voyait aucune Junior.

Venons-en maintenant aux frais engagés par l'AMGR. Ils sont loin d'être négligeables. Mais c'est le prix qu'il faut payer si on veut être connu et attirer de nouveaux adhérents. C'est par sa présence, en prouvant son dynamisme qu'un club peut vivre et c'est par le nombre de ses adhérents qu'il devient fort. Bien sûr, nous aurions souhaité que la Presse spécialisée nous consacre davantage de place. Mais, en ce qui concerne l'action auprès de ceux qui étaient venus sur place, le résultat est déjà très bon. Sachez que nous avons pris un accord de principe avec l'Ecole de Gendarmerie pour renouveler et développer ce type d'action en 1996. Nous souhaitons être, alors, mieux entendus (écoutés ?) par les organisateurs.



Enfin, nous voulons remercier sincèrement tous les participants, ceux qui ont présenté une moto, qu'ils soient venus de près ou de loin, ceux qui nous ont aidé dans l'organisation statique (souvent les mêmes, issus du noyau dur de l'Amicale) et puis aussi les organisateurs : *Moto-Légende* dont l'organisation s'affirme de plus en plus solide. Souhaitons, toutefois qu'ils ne tombent pas dans l'excès qui pourrait conduire à une situation financière difficile à gérer. Rien n'est gratuit mais il ne faut pas que les Coupes deviennent une annexe de DisneyLand.

N'oublions pas dans nos remerciements les responsables des huiles Yacco qui nous ont contacté pour entreprendre l'étude de quelques projets concernant leur musée. Cette affaire est en cours et devrait aboutir en fin d'année.

Et, en ce qui concerne les médias, un grand merci à *Canal Jimmy* pour les prises de vues de notre Colonne de l'Histoire dont nous attendons les prochains clichés.

Rendez-vous à Moto-Légende 96 !



LE CIRCUIT DU BOURBONNAIS

(DEUXIÈME RASSEMBLEMENT DES MOTOS GNOME & RHÔNE)

C'est à Bourbon l'Archambault que s'est déroulée l'édition 1995 de notre second rendez-vous des motos Gnome & Rhône. Cette petite ville a caractère foncièrement rural, accueillante, devient de mai à septembre une station thermale pour rhumatisants. Les qualités de son eau chaude étaient déjà appréciées par Madame de Montespan. Un château féodal qu'on peut visiter toute l'année donne à cette bourgade un air majestueux dont les habitants sont fiers car c'est le berceau des seigneurs de Bourbon.

Contrairement à l'année passée où nous découvrons les massifs volcaniques de l'Auvergne, cette fois, c'est dans un paysage rural et forestier, agrémenté de petits villages, trop souvent abandonnés, que nous allons effectuer notre randonnée. Notre circuit d'une centaine de kilomètres sera fractionné en de nombreuses étapes agréables et réconfortantes.

Le point de rencontre était fixé au camping du Parc Bignon de Bourbon l'Archambault. Dès vendredi, en fin de soirée, on voyait arriver les équipages les plus lointains. Moments agréables où chacun fait connaissance et découvre la "petite dernière" tout juste sortie de restauration.

Le rassemblement du samedi matin était prévu à cet endroit et, à partir de 9 h, la troupe s'affairait aux derniers préparatifs et mises au point de dernière minute. Il est dommage que la participation ait été plutôt faible (une vingtaine de machines, seulement) et que trop peu d'entre vous aient fait l'effort de venir à ce rassemblement sympathique et touristique. Nous saurons les encourager à rendre leurs motos roulantes et à faire le déplacement pour le prochain rassemblement. Certes, Moto-Légende n'est pas loin et d'autres manifestations vous sollicitent un peu partout. Mais, quand même, c'est dommage !

Une reconnaissance en ville a permis à la population de découvrir avec une certaine surprise un défilé de motos anciennes. La municipalité nouvelle, issue des récentes élections, n'avait, en effet, guère fait de publicité à notre présence et ne nous avait réservé aucun accueil. Par contre, le soleil, lui, était là, radieux à souhait, pour cette première journée.

Nous quittons la ville pour emprunter de petites routes bordées d'étangs (ce n'est pas sans raison que l'endroit s'appelle la Queue de l'Etang). Bien vite, les 750 doivent modérer leur vitesse pour ne pas semer les petites 125. L'allure s'établit autour de 50 à 60 Km/h avec quelques pointes frôlant le 80.

Un premier arrêt à Theneuille nous permet de constater que toute la petite famille a bien suivi et que tout semble se dérouler normalement. Notre arrivée triomphale et pétaradante au bourg du canton, Cérilly, ne passe pas inaperçue aux yeux des habitants un peu surpris.

Second arrêt sur la place de l'Eglise où chaque pilote va en profiter pour entreprendre une visite technique de sa monture. Pratiquement c'est un satisfecit presque général, à quelques brouilles près : seconde qui passe mal, embrayage craignant les changements de vitesses... Bref rien qui ne puisse s'arranger sur le tas au prix de quelques petits réglages mécaniques rendus parfois difficiles par l'absence de l'outil idoine.

Cette étape est doublement appréciée puisque nous avons rendez-vous devant la sainte table d'un petit café où la patronne nous accueille avec gentillesse. Gâteaux et sucreries garnissent une longue table. "Soyez les bienvenus. Vous prendrez bien un petit quelque chose ?". La tradition bourbonnaise est respectée et c'est un moment bien agréable à passer. Notre départ sera retardé par le photographe d'un journal local, soucieux d'immortaliser l'instant. (Il ne nous sera malheureusement pas possible d'avoir un tirage et il n'est techniquement pas possible de reproduire ici la photo publiée par *La Montagne de Montluçon* du 24 juin.)

Nous repartons en direction de la forêt de Tronçais connue de tous comme étant la forêt créée par Colbert pour approvisionner les chantiers navals de Sa Majesté le Roi Soleil avec de superbes troncs de chênes bien droits et bien solides destinés à devenir autant de mâts. La traversée de cette forêt sur une dizaine de kilomètres nous procure une agréable sensation de fraîcheur, bien réconfortante, vu la température ambiante qui commence à monter.



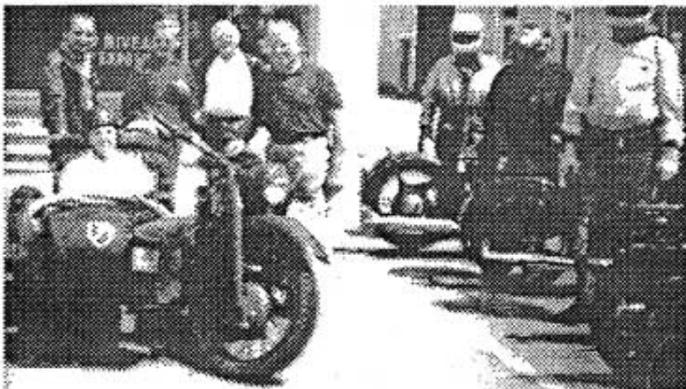
Nouvel arrêt sur la place du marché d'Ainay le Château. Nous visitons cette petite cité médiévale située entre le Berry et le Bourbonnais. Quelques beaux vestiges du château subsistent encore aujourd'hui avec une porte majestueuse, seul reste des 24 portes qui existaient au Xème siècle : une par tour. Les seigneurs du Bourbonnais avaient à cette époque un vaste domaine puisque Ainay compte parmi les 17 châtellenies royales recensées lors du rattachement des biens du Bourbonnais à la Couronne de France.

Quelques kilomètres seulement nous séparent maintenant du restaurant où chacun pourra goûter un repos bien mérité en appréciant le service d'une bonne table et d'un bon accueil. Cet hôtel restaurant, le Rond Gardien, est situé dans un cadre magnifique, en plein milieu de la forêt de Tronçais. Un grand parking va accueillir nos machines en toute sécurité.

Le menu est copieux, arrosé d'un petit Saint Pourçain, crû de l'Allier justement renommé, mais avec lequel il ne faut pas trop "jouer". La reprise de route ne va plus tarder car il est déjà 15 h 30 et nous devons prendre la direction de Hérisson. Nous recoupons la diagonale de la forêt où nous admirons des arbres plus que centenaires. Voici à nouveau quelques jolis villages où des maisons rurales en cours de restauration donnent un cachet renouvelé à cette région économiquement défavorisée. Nous suivons la route en direction de la rivière sinueuse, l'Aumance, qui est un affluent de l'Allier.



Le prochain arrêt aura lieu sur la place de Hérisson où nous jetterons un rapide coup d'oeil au château féodal dont les vestiges sont en cours de consolidation sérieuse. Une belle porte à voûte gothique donne accès au coeur de la petite cité, peu active en cette fin d'après-midi. Quelques petites retouches à un câble d'embrayage sur la LX 200 de Jean-Luc Aupepin lui donnent l'occasion de nouer connaissance avec un visiteur qui, lui aussi, restaure une moto : une Terrot. L'Amicale s'engage à lui envoyer quelques documentations sur ce modèle (promesse tenue mais, à ce jour, pas de nouvelles de la suite des opérations).



Lors de notre arrêt, en début de matinée, à Cérilly, quelqu'un nous avait indiqué l'adresse d'une exposition de motos anciennes ouverte seulement depuis peu et située à 5 Km de notre halte. Nouveau coup de kick général et nous voilà partants dans la direction de Saint Caprais. Surprise générale des propriétaires de la ferme (au lieudit "La Gaffinerie") qui étaient loin de s'attendre à voir arriver un flot de motos rendant visite à leurs consocieurs. La visite de la grange, transformée en hall d'exposition, allait nous révéler une riche exposition de machines multi-marques, françaises et de vélos et cyclomoteurs anciens mis en valeur par la présence de plaques émaillées du plus bel effet. Le cadre se prête assez bien à ce genre de présentation entourée d'outillages spécifiques à la remise en état des motos.

Seules difficultés rencontrées par Monsieur et Madame Pécaïl : se faire connaître. Cette exposition n'est ouverte que du 1er mai au 31 octobre, le matériel ne leur appartenant pas en totalité. D'autre part, les travaux de restauration des machines et des bâtiments représentent des investissements importants et le taux de fréquentation reste faible. Si vous avez l'occasion de visiter cette région, n'oubliez pas de faire un détour par cette exposition qui vaut largement la visite. Nous leur avons promis que l'Amicale leur apporterait une aide en documentation le jour où ils s'attaqueraient à une Gnome & Rhône. Notez les heures de visite : tous les jours, sauf le mardi, du 1er mai au 31 octobre, de 14h 30 à 19h. L'adresse : Saint Caprais (à 5 Km de Hérisson), ferme de la Gaffinerie. Tél. : (16) 70 06 89 74.

Le retour allait s'effectuer rondement car l'heure du diner approchait. Un arrêt au camping permettait de charger les motos, pour les uns, sur des remorques; pour les autres, dans un camion, afin d'être prêts à partir ce samedi soir.

Le restaurant choisi par l'Amicale était un petit hôtel très "classe", apprécié des curistes qui y prennent pension complète. Une salle à manger nous avait été réservée. Quelques défaillances nous ont privé d'amis éloignés préférant rentrer directement chez eux. Le repas est apprécié de tous et, là aussi, l'ambiance est "moto", chacun y allant de son anecdote, plus ou moins embellie pour la circonstance. On revient sur quelques uns des haut faits de la journée et la discussion s'anime tout en restant dans des limites de cordialité et de bon goût.

Une désagréable surprise nous attendait en quittant le restaurant, surprise qui devait bouleverser nos plans pour le lendemain matin. La pluie - puisqu'il faut l'appeler par son nom - la pluie, non conviée à notre rassemblement, s'était subrepticement invitée et avait décidé de nous faire cortège. Du coup, notre exposition de motos devant le casino de Bourbon l'Archambault, prévue pour le dimanche matin sera annulée d'un accord unanime et, avant midi, toiles et caravanes seront pliées et les dernières motos chargées. Dommage, certes, de se quitter si tôt, mais telle est la règle du jeu.

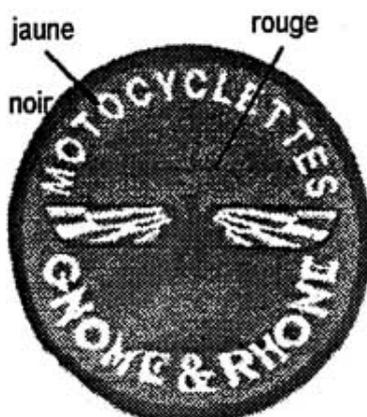
Nous espérons que chacun est reparti en emportant un bon souvenir de ces deux jours en Bourbonnais. Les quelques petits incidents mécaniques habituels auront été l'occasion pour certains de tester la fiabilité de leur travail de restauration et la partie touristique de ce circuit aura fait oublier les petits désagréments que cela aura pu leur occasionner.

Remercions donc tous les participants qui ont fait l'effort du déplacement pour assister à ce rassemblement, somme toute, bien réussi. Félicitations, en particulier, à Michel Prunet qui a suivi tout ce circuit d'un oeil vigilant, prêt à intervenir avec son plateau-remorque pour secourir une éventuelle machine en détresse. Dans toute manifestation de ce genre, une bonne logistique impose d'accompagner les participants avec caisse à outils, eau, carburant, huile... que sais-je encore ? Même si on n'en a pas besoin, ça contribue grandement à sécuriser tout le monde au cas où...

Mon souhait final est de vous voir plus nombreux l'an prochain pour notre 3ème rassemblement dans une autre région de France. Un projet est en cours d'étude et même pratiquement bouclé. Vous en saurez davantage en temps opportun.

Bernard Prunet

NOUVEL ÉCUSSON GNOME & RHÔNE



Nous vous avons présenté, dans notre précédent numéro, notre nouvel écusson Gnome & Rhône mais il semble bien que vous ne vous soyez pas précipités pour nous le commander. Aussi, les bénéfices que nous escomptions de cette vente sont-ils très loin d'être atteints et nous n'avons pas même récupéré notre investissement.

Peut-être vous demandez-vous ce que vous pouvez en faire ? A cette question, au moins deux réponses :

- d'abord, le coudre sur un pull-over que vous porterez lors des manifestations de motos anciennes;
- ensuite, vous en servir comme sous-verre. Le diamètre de 10 cm convient très bien pour cet usage et vous aurez là quelque chose d'original;

Nul doute que votre imagination et le souci de participer à la vie de l'Amicale vous pousseront à trouver d'autres emplois. Alors, n'hésitez pas à nous en commander plusieurs.

VENTE DE TEE-SHIRTS GNOME & RHÔNE

Il fallait bien que ça arrive ! Si la tentation en a été repoussée par le Président depuis fort longtemps (un article de plus à gérer !), cette fois, ça y est ! Soyons précis : lors du dernier Rétromobile, nous avons exposé un tee-shirt noir estampillé Gnome & Rhône en jaune sans qu'aucune vente n'ait été faite. Nous en avons déduit que ce produit n'intéressait personne. Nous avons néanmoins tenté une expérience au moment des Coupes Moto-Légende en approvisionnant une douzaine d'exemplaires de ce modèle dans des tailles différentes. La totalité a été vendue au cours de la première journée et nous étions en rupture de stock pour le dimanche. Preuve, s'il en était besoin, que ce n'est pas le même public qui fréquente Rétromobile et les Coupes.

Nous n'avons pas de stock pour le moment et nous ne tenons pas tellement à en avoir. Cependant, si nous arrivions à regrouper une ou plusieurs douzaines de commandes, nous serions disposés à en approvisionner. Leur prix serait alors de 100 francs l'unité, port et emballage compris, dans les tailles XXL, XL, L et M. Nous vous rappelons les couleurs : tee-shirt noir avec logo Gnome & Rhône jaune.

Pour commander, utilisez le bulletin que vous trouverez dans cet envoi. **Mais, pour une fois, n'envoyez pas d'argent.** En effet, si la quantité commandée est insuffisante, nous abandonnerons ce projet. Dans tous les cas, vous recevrez un accusé de réception vous indiquant :

- ou bien que nous avons reçu suffisamment de commandes et que vous nous devez 100 francs pour recevoir la vôtre.
 - ou bien que cela n'intéresse pas assez de monde, que nous renonçons, et, donc, que vous ne nous devez rien.
-

LES MOTOS MILITAIRES DANS L'ARMÉE FRANÇAISE

Contrairement à ce qu'on pense généralement, l'Armée française a très largement utilisé la motocyclette en 1939-40. Cette utilisation était aussi importante que celle de la Wehrmacht mais, comme on le sait, elle a duré beaucoup moins longtemps !

LES MISSIONS DES MOTOCYCLETTES

Ces missions sont la suite logique donnée à la doctrine de motorisation de l'Armée française.

Missions des différentes armes de l'Armée de Terre

- **Liaison.** C'est la mission la plus ancienne qui est un héritage de la guerre 1914-18. Des motocyclistes assuraient des missions de liaison en tant qu'estafette, ceci au niveau du bataillon (pour l'infanterie), du groupe des batteries (pour l'artillerie) et des groupes motorisés (pour la cavalerie). Un entraînement traditionnel pour les estafettes était donné en temps de paix. Leur participation à des épreuves sportives, comme les fameuses Coupes de l'Armistice, faisait partie de cet entraînement.

- **Police de la route.** Il s'agissait du contrôle de la circulation routière assuré par l'Arme du Train, soit dans la zone de l'Arrière (par les Commissions de régulation routière); soit dans la zone des Armées (par les détachements de Circulation routière). L'unité de base était le poste, qui comprenait quatre machines solo avec conducteur et passager plus un side de commandement. Quatre postes et une voiture de commandement constituait un peloton.

- **Eclairage de l'infanterie.** Cette fonction était assurée, autrefois, par les fameux *sapeurs* des Régiments d'infanterie. Ils ont été transformés en "Sections d'Eclaireurs Motocyclistes" dont l'unité de base est l'*équipage* de deux motos solo. Une escouade comprend deux équipages avec un FM et une section est composée de six escouades, avec en plus, un side de commandement.

- **Groupes de reconnaissance de cavalerie.** Cette fonction était traditionnellement celle de la Cavalerie légère, c'est à dire celle des *hussards* et des *chasseurs à cheval*. Elle sera ensuite confiée à des Fusiliers motocyclistes" sui sont des combattants à part entière appartenant à deux sortes de groupes qui existaient à deux niveaux : le GRGA (Groupe de Reconnaissance de Corps d'Armée) et le GRDI (Groupe de Reconnaissance de Division d'Infanterie).

Un groupe comprend cinq sides avec deux hommes par side; un peloton comprend deux de ces groupes, plus un groupe de commandement de trois sides. Au total : 13 sides et 26 hommes. Un escadron regroupe quatre pelotons plus un groupe de commandement dans une voiture, soit un total de 52 sides plus une voiture.

- **Dragons portés** Ce sont eux qui ont repris la mission de l'ancienne cavalerie dite "de ligne", c'est à dire les dragons, qui combattaient aussi bien à cheval qu'à pied. Les dragons portés motocyclistes sont organisés de la façon suivante :

L'élément de base comprend un side avec deux hommes mais la caisse doit transporter un matériel très important : FM, VB (mortiers), deux mousquetons, munitions, vivres, paquetages... Cette caisse doit donc être très volumineuse.

Un groupe comporte cinq sides. Un peloton comporte deux groupes plus trois sides de commandement et un escadron comporte quatre pelotons plus deux sides pour un mortier de 60, plus le peloton de commandement fait de un side, onze solos, deux camions, quatre camionnettes et deux véhicules légers, soit au total 147 hommes dont deux officiers.

- **Mitrailleurs motocyclistes.** Chaque GRCA et chaque GRDI comportait un escadron de mitrailleurs motocyclistes organisé comme suit :

- ELEMENT DE BASE: un side portant trois hommes, en principe side René Gillet type LI, 1 000cc.
- GROUPE de trois sides avec deux mitrailleuses Hotchkiss, soit 9 hommes.
- PELOTON de deux groupes plus un groupe de commandement en deux sides plus un solo.
- ESCADRON de deux pelotons plus groupe de commandement en un side, 11 solos, 6 camions, deux VL plus un peloton de quatre canons de 25 sur véhicule quatre roues (après que les essais de Gnome & Rhône type AX5RM se soient révélés infructueux car le canon était beaucoup trop lourd pour un side.

Classement militaire des différentes motocyclettes

L'Armée avait classé ses besoins en motos selon quatre types différents:

- Motos solo ordinaires, provenant principalement de la réquisition, en principe des 350 latérales d'avant la guerre.
- Motos avec side dites ordinaires, en principe des 500 latérales.
- Motos solo "Tous Terrains", soit des 350 pour l'infanterie, soit des 500 pour la cavalerie. Dans cette catégorie, nombreux essais de prototypes, comme par exemple la SEVITAME.
- Motos avec side "Tous Terrains" pour Dragons Portés, en 750 et 1000 cc.

La réquisition des motos civiles.

A la mobilisation, les besoins des armées étaient énormes par rapport au volume de la production nationale car il fallait plus de 73 000 machines, ce qui représentait environ quatre années de production ! On s'est donc tourné vers la réquisition mais cela a présenté un inconvénient majeur: il y avait plus de 200 types différents de motos ! D'autre part est aussi apparu un très gros déficit de sides, introuvables dans le pays : 50% des besoins manquaient.

PLACE DES MOTOS GNOME & RHÔNE PARMIS LES MOTOS MILITAIRES FRANÇAISES.

On retrouve la marque Gnome & Rhône dans toutes les catégories de motos militaires mais cette marque a joué un rôle particulièrement important dans la catégorie des motos avec side "Tous Terrains", dans l'équipement des Dragons Portés.

Motos solo ordinaires

Provenant essentiellement de la réquisition, on y voit des Majors 350 latérales et des Super Majors 350 culbutées. Elles sont considérées comme de grande qualité mais trop lourdes.

Motos avec sides ordinaires

La seule Gnome & Rhône de cette catégorie semble être la CV2, 500 cc utilisée en estafette, par exemple au 18ème Dragon.

Moto solo tous terrains

C'est le créneau de la D5A, 500 latérales, 4 vitesses, avec semelle sous le moteur. Ses performances étaient considérées comme modestes.

Motos avec sides tous terrains

Trois marques françaises se faisaient concurrence sur ce créneau : Terrot, René Gillet et Gnome & Rhône. Cette dernière a nettement dominé ses rivales.

- **Terrot** a proposé son modèle 750 cc bicylindre en V dit VATT qui n'a jamais réussi à passer les essais de recette de l'Armée. Le 2ème GRCA en était équipé.

- **René Gillet** était le fournisseur le plus ancien de l'Armée puisqu'il avait commencé ses livraisons en 1922. Il avait le monopole des fournitures jusqu'à la sortie des Gnome & Rhône AX2. Ses modèles pour l'Armée furent successivement :

- G, 750 cc "entre tubes", de 1922 à 1929. Le 2ème Chasseurs de Vesoul en était équipé.
- G1, 750 cc à cadre rigide à partir de 1932.
- K1, 750 cc à suspension arrière pour side "à usage spécial", en 1936. exemple :cuisine roulante.
- L1, 1 000 cc à suspension arrière, attelée à un side et seul ensemble à porter trois soldats mitrailleurs motocyclistes. Citons le 4ème GRDI du 11ème Chasseurs à cheval, comme unité l'ayant reçu en dotation.

- **Gnome & Rhône** commence par remplacer, puis par supplanter définitivement, René Gillet. Les principales fournitures sont les suivantes :

- 1932 : CV2 avec side, au 18ème Dragon.
- 1935 : 750XA avec side Bernardet DP en dotation, d'abord au 1er Régiment de Dragons portés. Le modèle normal avec roue de side folle sortira en 405 exemplaires. Puis, 12 exemplaires seront équipés pour la première fois d'une roue de side tractée en 1936-37. Ces 12 exemplaires seront affectés au 6ème Groupe d'Automitrailleuses de Compiègne et s'illustreront au Concours Militaire international de Spa, en juillet 1938.
- 1938 : prototype de la 800 latérale AX2, sans side à roue motrice.
- 1939-40 : modèle à side à roue tractée baptisée AX2RM avec side Bernardet à énorme caisse type "dragon porté" fabriqué en 220 exemplaires. Les unités qui le reçoivent sont le 2ème Régiment de Dragons portés, le 3ème RAM et le 31ème GRDI.

- 1940 : 10 à 15 machines de présérie avec 5 vitesses avant (dont une 1ère qualifiée de *vitesse treuil*) et une marche arrière seront fabriquées sous le sigle AX5RM. Ils tirent un side à roue tractée. Ils sont affectés au 7ème Escadron du 4ème Régiment de Dragons portés.

Signalons aussi le prototype de AX5RM attelé à un énorme side-car conçu à la demande de la cavalerie pour transporter un canon de 25. Son poids total en charge atteignait 1, 8 tonne !

Rappelons aussi la fabrication, pendant l'occupation allemande, de quelques X40 à partir d'un bloc AX2 et de cylindres et de culasses X pour faire une 800 cc culbutée qui aura une très longue carrière puisque ces machines escorteront d'abord le Maréchal Pétain, puis le Général de Gaulle. Elles finiront leur vie administrative à l'Ecole de Police de Sens.

N'oublions pas non plus qu'à partir de l'occupation, l'usine de Gennevilliers produira ses AX2 pour la Wehrmacht. Ce sont les Allemands qui leur attelleront des sides Estafette, beaucoup plus légers, car leurs motocyclettes n'ont que faire de la capacité "monstrueuse" des caisses Dragon portés. Mais, ceci est une autre histoire...

CONCLUSION

On peut se demander ce qui se serait passé dans le domaine des motos militaires si la France n'avait pas été envahie. Il n'y a pas de doute que la production de Gnome & Rhône avec side-car Bernardet aurait été intensifiée à Gennevilliers et chez Terrot, à Dijon, car une commande de 2 000 exemplaires était engagée. Mais, seule, l'activité pour les Allemands a pris place. Ces derniers appréciaient l'AX2 et un des meilleurs catalogues de pièces détachées de ce modèle a été édité par eux en allemand en 1944.

*Arnaud de Thomasson
Capitaine de Vaisseau (H)*

PLACE DE FONTAINEBLEAU DANS L'HISTOIRE DES MOTOS MILITAIRES FRANÇAISES

Fontainebleau a toujours eu un rôle de précurseur dans le domaine des motos militaires françaises. On peut citer à cet égard :

Février 1928 : Le Général Morin écrit à Camille Lacombe, fondateur et rédacteur en chef du journal "Moto-Revue". Il ordonne que les premières motos militaires achetées par l'Armée française soient envoyées à l'Ecole de Fontainebleau de l'époque.

27 septembre 1892 : Le Chef armurier au 46ème de ligne de Fontainebleau, Jean Bertoux, dépose le premier brevet de side-car attelé à un vélo pour constituer un engin militaire.

8 août 1893 : Jean Bertoux ajoute à son brevet de vélo avec side-car un système de roue tractée au moyen d'un levier actionné par le passager !

Michel de Thomasson

MODÉLISME NAVAL 77 AU MUSÉE SNECMA

L'Association des Amis du Musée SNECMA organise les samedi 18 novembre 1995, de 10 h à 19 h, dans le musée SNECMA, à Villaroche, les journées **MODELISME NAVAL 77**. Plus de 200 maquettes de bateaux de tous types seront présentés, certaines sur un bassin de démonstration. Des séances d'écolage pour les jeunes sont prévues.

Cette manifestation, placée sous le patronage de la Ligue Ile de France de la Fédération Française de Modélisme Naval, regroupera les maquettes des clubs du département de Seine et Marne affiliés à cette fédération, à savoir :



- Le Model Club de Meaux
- Le Club de recherche océanographique modélisme
- Le MAB 77 de Lagny
- Le MC de Fontainebleau-Avon
- Le Modélisme naval sulpicien de Souppes sur Loing
- L'AMN de Moissy-Cramayel
- La MJC de Combs la Ville
- Le MC de la Gendarmerie mobile de Melun

Le Model Club de la Cour Roland de Vélizy sera aussi présent.

Un homme se penche sur sa pétrolette...

André Lorrain

(2ème épisode)

Toute la nuit, - ou presque se passe à ranger, vérifier, charger le matériel à emporter. Il me faut le maximum d'autonomie. Dans les récits d'aujourd'hui on parlerait d'autosuffisance. Certes, je ne suis pas ROBINSON CRUSOE, condamné à vivre sur une île déserte. Il faut tout prévoir, même au delà.

Armes et bagages

En ces temps d'après-guerre, les officines genre EUROP-ASSISTANCE n'existent pas. En premier, il ne faut pas oublier le cher réchaud RADIUS et son complément, le minuscule réservoir d'essence C, il a à peine la taille d'une gourde de whisky. Pour le voyageur solitaire, quoi de plus réconfortant que d'entendre au petit matin le frémissement de l'eau qui chauffe, pour faire le seul chaud breuvage de café ou de thé de la journée ?

Après, arrive tout le reste : pull-over, maillots, chemises, gants, casque, socquettes, sac de couchage, plus, bien sûr, le ravitaillement : sardines, boîtes de singe, nougat, thé, etc. Il me faut veiller aussi au principal, au plus important : passeport, gros et petits billets, non pas ceux de la Banque de France, mais des billets verts ou ocre des Deutschbank, Danskbanck, Swedischbank, et aussi les cartes routières à grande ou petite échelle. Arrive enfin le précieux matériel photo, pellicules noir et blanc, le coûteux et cher kodachrome, la cellule, les filtres, le pare-soleil. Tout ce matériel, enfin, entassé dans les énormes sacoches de porte-bagages, plus un énorme sac marin kaki des surplus américains, je peux aller me coucher l'âme en paix.

La nuit a été brève. Le réveil sonne à 7 heures. Je m'accorde quelques minutes de grâce. Fin



prêt, j'avale un solide petit déjeuner, je salue les miens, et je m'élanche vers la place Stanislas où le rendez-vous avec la Presse est fixé à 9 heures.

La Presse était au rendez-vous

Le journaliste est un couche-tard, il a parfois bien du mal à être matinal. A 9H 15, apparaît enfin le photographe de l'Est-Républicain, suivi, quelques instants après, du journaliste. Le photographe du Républicain Lorrain, arrivé en retard, désire un autre cadre pour sa prise de vue. Il trottine 300 mètres plus loin jusqu'à la Place Carrière. Re-photos. A 9h35 pile, j'arrive enfin à m'élan-cer pour la grande aventure sous les bravos de quelques rares copains et badauds.

Le vrai départ

Direction: Pont-à-Mousson. Je traverse les laborieuses cités ouvrières de la vallée de la Moselle: Pompey et ses aciéries, Marbache et ses mines de fer, Dieulouard et ses outils aratoires, et voici la colline de Mousson.

Je me dirige maintenant plein Est vers Faulquemont-St Avold. Cette fin de mois de juillet resplendissait de soleil et de chaleur, le ciel immensément bleu n'avait pas le moindre nuage. De part et d'autre de la route, émergeaient les hautes tiges, les lourds épis des champs de blé. Dans cette canicule de la mi journée, je me surprends à me réciter les vers de Leconte de Lisle qu'un professeur de français, binocle sur l'oeil, fervent disciple du Parnasse, avait eu tant de mal à nous faire ingurgiter :

Midi, Roi des étés, étendu sur la plaine
Tombe en nappes d'argent des hauteurs du ciel
bleu.

Tout se tait, l'air flamboie et brûle sans haleine.
La terre est assoupie en sa robe de feu.

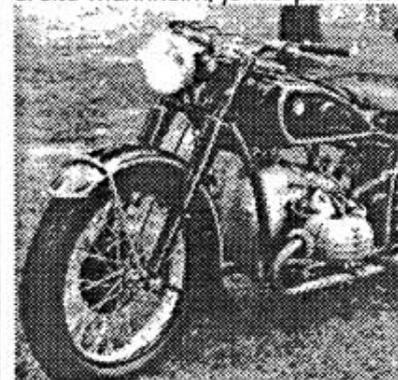
Avant de pénétrer en Allemagne, je traverse cette terre mosellane si abreuvée de sang. Ici, à un carrefour, un panneau routier indique une localité célèbre par ses sanglants combats. Comment ne pas entendre l'écho des batailles dont les noms sont inscrits à jamais dans l'Histoire : Morhange, Grand-Couronne ?

Peu avant Faulquemont, légèrement en retrait de la Nationale, les blockhaus, vestiges de la ligne Maginot, massives cathédrales de béton aux trois quarts enterrées, laissent voir leur lourde architecture avec leurs meurtrières à jamais silencieuses.

Une longue descente en S me fait quitter le plateau lorrain. Voici Saint-Avold puis Forbach, grandes villes de garnison d'avant-guerre. Sarrebruck franchie, je découvre l'autoroute à Landstuhl, peu avant Kaiserlautern.

Me voici en Allemagne

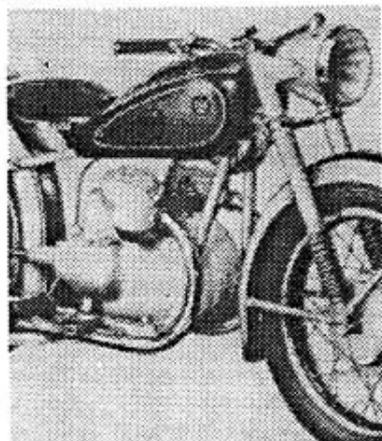
La circulation est faible, en cette fin de matinée d'été. Voilà que débutent les molles ondulations du Palatinat. Je franchis de longs dos d'âne qui, côte après côte, insensiblement, me conduisent à la plaine du Rhin. A gauche, à droite, à perte de vue, des vignobles. Je fais connaissance avec le premier échangeur autoroutier. Je laisse sur ma droite Mannheim; je file plein nord



en direction de Darmstadt-Frankfurt. Subitement, la circulation s'amplifie. Quel trafic ! Camions, autos, motos... En cette période d'après-guerre 1952, ce qui frappe le plus le petit motocycliste que je suis, c'est l'abondance, la variété, la qualité de cette cavalerie à moteur allemande. Ils restent sentimentalement attachés à la moto. Et

pourtant, ils ont perdu la guerre ! Leurs gros centres industriels ont été détruits par les bombes des forteresses volantes, leur patrie est coupée en deux. Bientôt, je me fais l'effet d'un poisson pilote nageant, non pas dans une mer océane, mais roulant sur un échiquier autoroutier.

Je suis rapidement entouré, escorté, accompagné par des grosses cylindrées où dominent les R 51/2. Ces motards germains sont familiers et curieux comme de gros dauphins. Dans leur élan impérial, ils me dépassent d'abord puis ils ralentissent, se laissent rattraper, histoire de dévisager ce minuscule pégase français, vêtu d'une simple combinaison bleu ciel qui a la prétention d'aller au Cap Nord avec une 125. Ils sont, pour la plupart, vêtus de cuir, casqués, bottés et, pour les plus coquets, un bout de soie blanche noué autour du cou.



Après quelques instants de route parallèle, cordiaux ou franchement dédaigneux à cause du temps perdu, ils remettent la gomme et, très vite, disparaissent à l'horizon.

Les aristos du 500 disparus, suit la multitude des quarts de litre. Pêle-mêle : NSU-Max, les deux temps DKV, les Victoria Adler ai bruit de crécelle si particulier quand on pousse les régimes. Ensuite, pour les plus heureux, les plus amoureux, il y a la Cavalière. Elle est assise, non pas en amazone, mais, telle une triomphante Walkyrie sur son pursang, son large popotin juché sur une confortable selle tan-sad surélevée fixée sur le porte-bagages.

Dans la chaleur accablante de cette après-midi d'été, j'ai ma première émotion mécanique. Depuis le départ du matin, voici près de six heures que je roule. A force de vouloir ne pas me faire dépasser trop vite par toute cette meute de 2 roues, j'ai négligé les judicieux conseils de Bernard : "laisser respirer".

La panne !

Brutalement, des ratés avec de violentes explosions. Je coupe les gaz, le moteur hoquette, mon petit cheval noir se cabre. Je remets les gaz. Peine perdue ! Mais, Dieu est avec moi, il y a là une énorme station-service avec trois pistes toutes occupées : voitures, autos, camions. Je crois rêver : je ne suis plus sur le continent européen mais dans cette Amérique avec, devant moi, les visions colportées par les neveux de l'Oncle Sam vantant ces rutilantes stations-service sur une highway, du côté de l'Idaho. Un clignement d'yeux... Mais non, je suis toujours en Europe, à quelques 200 kilomètres à vol d'oiseau de mon pays natal.

Doucement, tout doucement, en roue libre, je viens m'arrêter sur l'une des trois pistes, presque perdu, égaré dans cette multitude. Je béquille et vais conter ma mésaventure au pompiste.

Il m'écoute et son verdict tombe, brutal : "Haben sie noch benzin? Oder dann Zündkerze ?" (Avez-vous encore de l'essence ? Ou alors, c'est la bougie ?) Il me propose même de me vendre la reine des bougies : "Probieren Sie mal Bosch Zundkerze - Prima !"



donc la bougie Bosch, c'est super!) Pourquoi dépenser de l'argent bêtement? J'ai, dans mes bagages, une demi douzaine de bougies de marque Gurtner et Marchal, avec le bon degré thermique et, dans la trousse à outillage, une brosse métallique. Il faut des doigts de forgeron pour ne pas se brûler sur les ailettes de la culasse Maucourant. Bougie démontée, frottée, vérifiée, remontée, je repars. J'ai découvert ma première perle... à la bougie !

Je repars

J'attaque maintenant la belle contrée du Hesse, ses vallons, ses forêts, ses montagnes russes. Je savoure cette fraîcheur après ces longues heures de chaleur torride de la mi journée. Tout mon corps est imprégné de chaleur; j'ai l'impression d'avoir traversé un désert. Aujourd'hui encore, cette fraîcheur sylvestre m'habite, comme si c'était hier. Le rideau d'arbres est si dense et si épais, qu'à perte de vue, le vert domine. Deux couleurs se juxtaposent : le vert de la forêt et le gris bleu du ruban rectiligne de l'autoroute. En levant les yeux, j'aperçois, juste entre la cime des hêtres, une tranchée de ciel bleu. Inlassablement, des panneaux routiers répètent "Hirsch Gefahr", signe évident qu'il y a du gibier dans les parages.

Sur les pancartes de sortie d'autoroute, le nom de la localité est précédé de "BAD" : Bad-Hauheim, Bad-Herefeld. Je suis au coeur d'une région thermale qui est en même temps une région de chasse. Je devine de jolies dames assises dans un auditorium que lorgnent de graves messieurs, en frac, un peu raides.

Une journée bien remplie

J'en suis là de mes divagations lorsque je me rends compte, que le soleil décline. Il se fait tard et il faut que je trouve un logis pour la nuit. Au petit bonheur la chance, avant Kassel, je quitte l'autoroute. J'ai bien dû avaler quelques 380 kilomètres dans la journée.

Désormais, je roule sur une petite route de campagne. Pas d'agglomération en vue. Voilà une ferme avec une grande cour, au fond de laquelle se dresse un bâtiment d'habitation. A droite, les granges. Dans la hardiesse de mes 20 ans, je pénètre au ralenti dans l'enceinte de ce domaine agricole.

Quelle imprudence ! Un berger (allemand, bien sûr !), échappé de sa chaîne, s'élançait vers moi. Brutal coup de frein. Pied gauche à terre, je fais un demi tour digne d'un champion de cross et je file, tremblant et ému, vers la sortie.

(à suivre...)

FICHE D'INFORMATION N° 7



PROJETS HORS ASSOCIATION

VENTE DES CAISSES DE SIDE-CAR ESTAFETTE

La vente de nos premières caisses de side-car Estafette est commencée. Les cinq unités produites à ce jour sont définitivement retenues et leur livraison est en cours depuis début juillet. Deux styles de livraison sont offerts, à savoir :

- la caisse peinte en apprêt gris clair, à terminer,
- la caisse complètement finie, peinture comprise.

Cette dernière opération n'est pas encore commencée puisque ce sont les chefs de travaux d'un lycée technique qui ont bien voulu se charger de cette opération en acceptant nos propositions, pour la rentrée de septembre 1995.

Si vous êtes intéressé par ce projet (qui est en souscription pour une vingtaine d'unités), nous avons à votre disposition un dossier spécifique réservé à nos adhérents.

EVOLUTION DES TRAVAUX DE CONSTRUCTION DU CHÂSSIS

Durant la période des congés scolaires, nos travaux sont à l'arrêt mais vont reprendre à la rentrée car, des contacts pris en juin avec deux chefs de travaux, nous ont permis de mieux situer notre avancement. Trois ensembles de chaudronnerie sont en phase d'assemblage. L'acquisition des pièces extérieures est bien avancée.

On rencontre une légère difficulté dans les organes de freinage, l'emboutissage du flasque restant à régler. Autre problème : la fabrication des câbles de frein : nous venons d'échouer avec notre fournisseur, au vu de la quantité à produire. Eternel problème que nous rencontrons souvent. Peut-être faudra-t-il les faire fabriquer en Grande Bretagne où les artisans ne rechignent pas devant cinq exemplaires à lancer en fabrication.

Notre objectif est de pouvoir présenter l'ensemble en février 96, à Rétromobile. Pour cela, notre date butoir est fin 95, ainsi que nous le souhaitons depuis trois ans.

FICHE D'INFORMATION N° 8



Restauration ou résurrection ?

(ou "Une jeunesse pour la Junior")

(3ème épisode)

RÉSUMÉ DU CHAPITRE PRÉCÉDENT *Nous avons laissé notre héros dans un état d'euphorie. Il a retrouvé la plupart des pièces qui lui manquaient et il s'apprête à faire effectuer un certain nombre de traitements de rénovation sur les vieilles pièces. Il semble que la fin s'approche...*

Traitements et peintures

Tout cela se présente de mieux en mieux. Je suis redynamisé et j'ai maintenant suffisamment de pièces pour décider de poursuivre. Nous allons pouvoir entreprendre la seconde phase du rajeunissement.

Pour la peinture, c'est à Robert Basaler (STSP) que je m'adresse : époxy pour les parties exposées, polyuréthane pour ce qui est mieux protégé. Les habitués de la sortie annuelle d'Igny connaissent bien les moustaches arvernes de ce sympathique amateur de motos anciennes. L'avantage, avec lui, c'est qu'il sait bien ce qu'il faut faire et qu'il fait bien. ce qu'il sait faire

Les pièces métalliques iront aux Etablissements Luciani pour le zingage; à la SIE ALMAIR, pour le chromage. Si le premier est facile à trouver (pas loin de la porte de Châtillon), l'autre vous oblige à un rallye devinette dans Nanterre, cité en proie à la folie des travaux publics, déviations et sens uniques.

Que ne ferait-on pas pour satisfaire sa passion !

Achevons la métamorphose...¹

Tout cela se présentait maintenant trop bien. J'aurais dû me méfier. Le ciel n'allait pas tarder à me tomber sur la tête.

Au bout d'un mois, date fixée à la remise des pièces, j'allais à Nanterre, prêt à admirer le travail réalisé. Grande naïveté de ma part, ce n'était pas prêt et on me fit savoir que je devais repasser d'ici

¹ Marguerite ajouterait :

"Il me reste encore d'essayer
Le bracelet et le collier..."

une quinzaine de jours. Pour ne pas y être allé pour rien, je laissai, cette fois, quelques pièces mécaniques (axes, couvercle de carter) à zinguer.

Et puis, pendant que le chrome remplaçait la rouille, je décidai de m'attaquer à la fourche. Sur la Juju, celle-ci est à parallélogramme et comporte donc deux axes robustes (14 mm) et filetés à chaque bout (au pas de 100). Ici pourrait se placer une intéressante digression sur l'emploi fréquent, il y a une soixantaine d'années, de filetages fins pour divers visseries : axes de roues et de suspension, en particulier. On pourrait, de là, gloser sur les pas à gauche et les croyances qui s'y attachaient, probablement liées au sens de rotation des roues. Mais, ce serait là noyer le poisson et perdre le fil su profit de l'anecdote. Aussi, empressons-nous de refermer cette petite parenthèse et de revenir à la mécanique.

Les axes n'étaient plus très rectilignes. Le marbre et le marteau y mirent bon ordre. L'un d'eux [s'ennuyant au logis²] avait sans doute souffert car il avait été retaillé et présentait une extrémité de diamètre 12 mm fileté à un pas moderne. Pour faire du travail propre, il fallait arranger ça. Deux solutions : tourner pour supprimer le filetage puis chemiser, ou couper et rabouter, par soudure électrique, un morceau d'axe de 14 mm. C'est cette dernière solution qui fut retenue. Afin d'obtenir la meilleure rectitude, les deux pièces furent solidement fixées et c'est un axe de 15 mm qui fut soudé. Un passage au tour suivi d'un filetage termina le travail.

² Comme dirait le brave Jean.

Coup de tonnerre dans un ciel serein

Deux semaines plus tard, le coeur en fête, je retournai à Nanterre. Sur place, un sombre pressentiment m'assaillit lorsque j'eus devant les yeux un panorama de poutrelles tordues et de ruines calcinées.

Il fallut bien me rendre à l'évidence, la SIE Almail avait brûlé ! Je connaissais les chromeurs qui perdaient les pièces au fond des bains (rassurez-vous, je ne citerai pas de nom !) mais il me restait à faire connaissance de ceux qui s'en servaient comme combustible. A ma demande de fouiller dans les décombres, on répondit d'un ton définitif que tout avait fondu, ce qui, entre nous, me semble assez invraisemblable.

L'ennui, c'est qu'outre les pièces de décoration, j'avais donné des pièces mécaniques comme le ressort bi-conique de suspension ou la grille du levier de vitesse avec le levier lui-même.

Que faire ? Courir les bourses, bien sûr et, pour mettre toutes les chances de mon côté, passer force petites annonces, non seulement dans le *Bulletin de l'Amicale* mais aussi dans *LVM*. Là, je n'y allais pas avec le dos de la cuiller. C'était du genre "Cherche Junior Gnome & Rhône 19345-35, si possible complète, état moteur indifférent." En effet, de ce côté, avec mes deux moteurs, j'avais de quoi faire.

Je ne devais pas tarder à m'apercevoir que la Junior est devenue une rareté. Pourtant, c'était, en son temps, une populaire et il y en a eu un nombre respectable de fabriquées ! Alors, étaient-elles si peu solides qu'elles aient toutes subi "des ans irrémédiables" au point de n'être plus qu'un souvenir ? "Mais où sont les Juniors d'antan ?"

Et alors ? (Zorro va-t-il arriver ?)

"Il n'est pas nécessaire d'espérer pour entreprendre
"Ou de réussir pour persévérer.

Facile à dire ! Mais, on pourrait répliquer :
"A l'impossible, nul n'est tenu !

A moi le Minitel, rubrique "ressorts à boudin". J'en tirai quatre adresses, sélectionnées en raison de leur proximité de Paris et du texte complémentaire par lequel elles annonçaient leurs spécialités. Bien entendu, je n'avais pas les cotes du ressort. Une visite au Musée de Villaroche, armé d'un pied à coulisse me permit de faire un croquis plus ou moins bien coté que j'envoyai, accompagné d'une demande de devis aux quatre sélectionnés.

L'un me répondit que ce type de ressort n'entrait pas dans le cadre de sa fabrication et les trois

autres m'envoyèrent des propositions allant de 1 100 F à 450 F hors taxes. Bien entendu, je choisis le moins disant, les Etablissements STRS à Bagnolet et bien m'en prit car, en une quinzaine de jours, je pus prendre livraison d'un ressort plus beau que l'ancien, aux cotes exactes et qu'il ne me restait plus qu'à faire chromer.

Malheureusement, je m'étais un peu trompé dans mon relevé de cotes et si le ressort pouvait se mettre en position correcte, les spires de la partie supérieure étaient un peu trop larges et venaient buter contre la suspension. Qu'à cela ne tienne : un travail en force mais progressif avec un gros étai allait faire subir une cure d'amaigrissement au ressort sans le marquer de façon indélébile. Un coup de polissage remettrait tout en ordre.

On en revient au chromage

Entre temps, sur les indications d'un membre du club, je tentais un chromeur dont il m'avait dit grand bien, APF, à Maisons-Laffitte. Prudent, cette fois, je n'y portai que quelques pièces. Un mois après, je les récupérai sans encombre et superbes. Ce n'est peut-être pas bon marché mais le travail est remarquablement bien fait. Et en plus, il tient ses délais !

Alors, pas d'hésitation : un deuxième lot de pièces comprenant le fameux ressort. On touche du bois !

En passant

Pour mémoire, en juin, à la bourse de Génillé (220 km de mon domicile), je trouvais un boisseau tout neuf pour remplacer celui du carburateur. Le boisseau : 30 F. Mais j'aime autant pas chiffrer la dépense d'essence pour l'aller et retour !!

La prochaine fois

Juillet approche, il manque encore quelques pièces mais je vais pouvoir commencer le remontage tant du moteur que de la partie cycle. Et là, d'autres surprises vont certainement survenir.

Adresses utiles :

- STSP, 49, rue Camille Desmoulins 94230, CACHAN. Tél : (1) 45 46 39 61.
- Luciani : 6, passage du Petit Vanves 92240 VANVES. Tél : (1) 42 53 24 98.
- APF : 27, rue de l'Union 78600 MAISONS-LAFFITTE. Tél : (1) 39 62 57 21.
- STRS, 60, avenue Gambetta 93410 BAGNOLET. Tél : (1) 49 93 07 54.

UNE NOUVELLE RUBRIQUE : FICELLES ET TOURS DE MAIN

Alain Robichon et Michel Gourguillon nous proposent, au fil de la plume et sur un ton volontiers humoristique, de nous raconter quelques aventures et mésaventures qui leur sont arrivées ainsi que les leçons qu'ils en ont tirées. Laissons leur la parole...



Nous sommes tous des génies ! Cette chronique est la vôtre. Mettons en commun nos expériences (pas forcément heureuses), toutes ces combines héritées des anciens et qui sont l'essence même de notre passion. Ainsi, vous participerez au développement de notre *Info-Amicale* et vous aurez, avec le plaisir d'être publié, la satisfaction d'être utile.

Nous sommes plus de 400 passionnés et, même les conseils les plus simples sont bons à prendre. Pensez à ceux d'entre nous qui débutent dans la restauration et l'entretien de nos vieilles machines (Gnome & Rhône et autres, pas de racisme !). Et n'oublions pas la sécurité. *Expérience ? Vous avez dit "expérience" ?*

Alors, pour commencer, nous allons nous-mêmes passer à l'acte. Allons-y !

Cycle infernal

Lorsque vous remontez un carburateur après l'avoir nettoyé, réparé ou simplement après avoir changé le câble de commande, déposez au préalable le filtre à air. Ainsi, si le boisseau se coince (à cause d'une erreur de remontage ou de tout autre incident), vous éviterez que votre moteur ne se transforme en une turbine "diabolique". Il vous suffira de placer votre main contre l'entrée d'air pour étouffer le moteur. Vous pouvez aussi arracher le fil de bougie. Les mains sèches, de préférence. Ou encore attendre l'arrivée des pompiers...

(Alain Robichon)

Arrêtez les dégâts

Trop souvent, les gens se servent de papier de verre, sinon de toile émeri, pour effacer les dommages causés sur un piston par un coup de grippage. Le problème, c'est que les grains de quartz ou d'émeri restent incrustés dans l'alu, provoquant une abrasion insidieuse dans le moteur.

Il est préférable, dans ce cas, d'utiliser une lime plate très douce, genre lime à rupteur.

Dans le même ordre d'idées, ne faites jamais sabler vos carters car les particules de sable s'incrument et vous aurez affaire à des problèmes d'usure intempestive de votre moteur plus tard. Les roulements adorent...

Faites microbillier. Les billes ne s'incrument pas, elles. Procédez dans tous les cas à un rinçage méticuleux suivi d'un coup d'air comprimé énergique. ATTENTION : il est indispensable de porter des lunettes de protection.

(Michel Gourguillon)

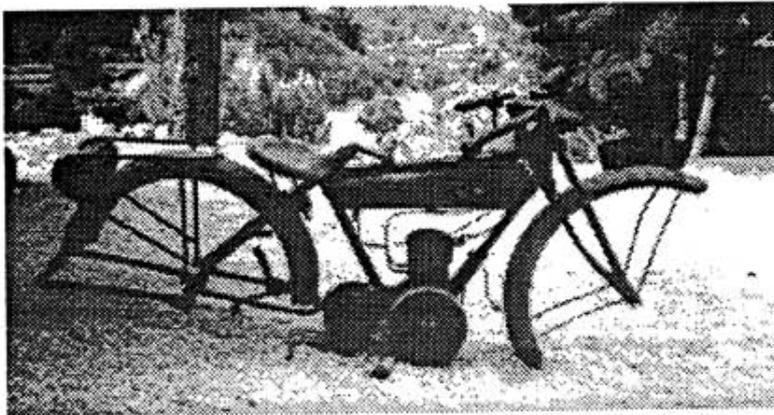
Vous avez compris ce que nous attendons de vous ? Alors, à vos plumes. Nous attendons vos envois pour notre numéro de rentrée.

Le bulletin est l'affaire de tous (Le lisez-vous, au moins ???)

LA MOTO DU TONTON

C'est une 250 type E qui est dans la famille depuis bien longtemps. Jugez en : l'oncle de ma mère 89 ans à ce jour, l'avait achetée d'occasion en 1927, trois ans après sa sortie d'usine. Elle porte encore, gravée sur le cache du volant magnétique, sa date de naissance : 1924. Quelle a été son existence ? Quelles vicissitudes a-t-elle connues ? J'en sais bien peu sur ce point si ce n'est que sa plus grande sortie a dû être une "expédition" en Avignon, le jour où Charles Lindberg traversa l'Atlantique.

Dans mon village, elle a été l'une des trois premières. Que sont devenues les deux autres ? Là encore, l'histoire locale n'en a pas conservé de traces. Le tonton, de milieu paysan, pas très soigneux, a dû l'utiliser jusqu'aux environs des années 35-40. Alors, elle a été remise et il a donné ses roues pour faire une charrette. Puis, il l'a remplacée par une Terrot 350 cc.



C'est là que je l'ai retrouvée, début 92. Elle portait encore son immatriculation d'alors, 7581 M7, celle des Bouches du Rhône. Mais, impossible de remettre la main sur ce qui tenait lieu, alors, de carte grise. Aussi, ai-je dû demander une carte grise de collection.

Elle semblait avoir bien supporté sa longue mise à l'écart : pas de pourriture, pas de rouille excessive; juste une couche (protectrice) de poussière et de gras aux alentours du réservoir et du moteur. Je ne dirai pas qu'elle était complète. Outre les roues, il manquait l'échappement, le frein arrière commandé par poignée au guidon et le couvercle de la boîte à outils. Curieusement, le carter de chaîne primaire, en alu, subsistait.

Mais qu'en était-il du moteur ? Après démontage, je dus me rendre à l'évidence : le piston était HS et son axe, privé de l'un des clips chargés de le maintenir en bonne place, était venu rayer profondément le cylindre. Le maneton de bielle présentait un jeu d'un millimètre et demi; les roulements à bille ne valaient guère mieux. Bref, c'était peu encourageant.

Devant une telle situation, trois attitudes sont possibles :

1. Restaurer parfaitement comme à l'origine. Le problème, c'est que, à ma connaissance, il ne resterait que six ou sept machines de ce type recensées en France. Jamais, dans aucune bourse, je n'ai trouvé de pièces pour une E 250. Pas davantage dans les petites annonces du Bulletin de l'Amicale ou des revues spécialisées. Cette quête de l'introuvable pourrait durer bien longtemps; trop longtemps, même, condamnant la machine à ne plus rouler.
2. Restaurer en se conformant au plus près au modèle original, en prenant des cotes sur une machine identique pour tout ce qui manque et en refabriquant ou en adaptant pour ce qui demeure introuvable.
3. Restaurer sans tenir compte de l'origine. On aboutit alors, le plus souvent, à un innombrable bitza où l'anachronisme côtoiera l'improbable.

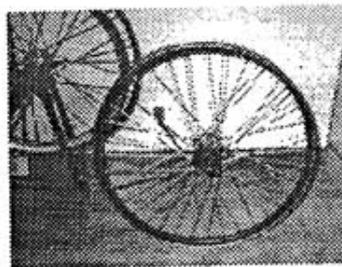
Moi, je voulais absolument que cette machine puisse à nouveau rouler. C'est un bien de famille auquel j'attache une valeur sentimentale. Je décidai donc d'y mettre le temps, de faire au mieux mais de ne pas me laisser rebuter par les difficultés.

Un piston trouvé grâce à des petites annonces (Philippe Malec, à Grenoble), un rectifieur compréhensif, un tourneur nonchalant (un an et demi !) et tout est rentré dans l'ordre. Le maneton a été

refait avec des galets standard de 8x8, les roulements aux cotes introuvables actuellement, ont été remplacés par d'autres, plus normalisés qui, une fois bagués, faisaient tout à fait l'affaire.

Quant à la boîte de vitesses, seuls, heureusement, les roulements avaient souffert. Les pignons étaient en état correct. Là encore, des bagues en bronze et des roulements modernes ont fait l'affaire.

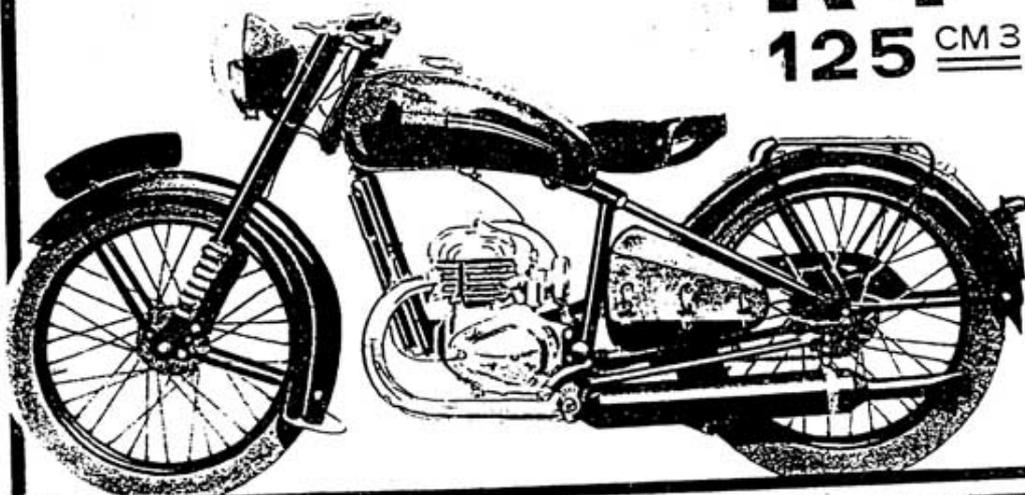
Restaient les roues. Une visite intéressée chez Daniel David m'a permis de relever des cotes. Ce sympathique ami m'a également donné une bonne adresse : celle de NI-KIT, 33420, Le Pistouley, St Aubin de Branne, qui a pu me procurer deux jantes à talon, de refabrication anglaise ainsi qu'une poulie jante. Quant aux moyeux, j'ai profité de mes congés de fin d'année 94 pour les refabriquer moi-même avec un tour. Auparavant, j'avais confectionné une matrice pour emboutir les cache-poussière avant et arrière. Et les rayons ? Monsieur Linsolas (13550 Noves) m'en a confectionné sur mesure pour la somme de 4 francs pièce, ce qui m'a semblé très abordable.



Au jour d'aujourd'hui, les roues sont terminées mais, faute de temps, il reste encore beaucoup à faire. Qu'importe, je persévère...

Jean-Marc Miechamp

- Bloc moteur 2 temps
3 vitesses
- Cylindre à haut rendement
- Allumage par volant
magnétique
- Sélecteur au pied
- Cadre en tube
- Fourche télescopique
- Roue à broche
- Selle confortable
- Pneu 25 x 3 à l'arrière
- Réservoir de 12 litres
- Serrure anti-vol
- Présentation émail noir,
couleur, chrome
- Vitesse : 85 km/heure



R4^B
125 CM³

GNOME RHONE

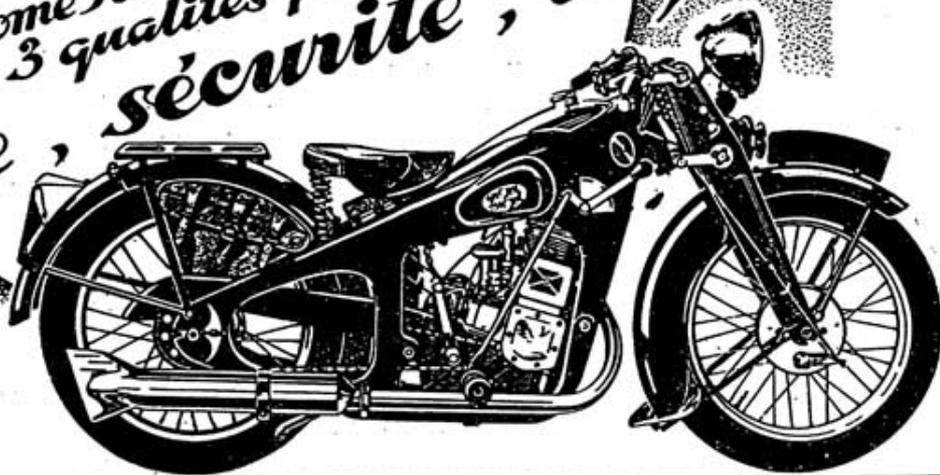
Service Vente et Magasin d'Exposition : 49, avenue de la Grande-Armée - Paris (16^e) - KLEber 90-56
Service Pièces détachées et Réparations : 16, rue Félicien David - Paris (16^e) - AUTeuil 08-90

Vente à crédit chez tous les concessionnaires

GNOME • RHONE

SIÈGE SOCIAL : 150 B° HAUSSMANN PARIS
VENTE : 49, Avenue de la Grande-Armée
SUCCURSALES : LILLE, 140, Rue Nationale
LYON, 25, Avenue Jean-Jaurès - MARSEILLE,
185^{bis}, Rue de Rome — NANCY, 5, Rue Saint-
Julien. — TOULOUSE, 6, Rue d'Aubuisson.
ALGER, 41, Rue Sadi Carnot.

*En tourisme
comme en sport,
vous trouverez le
maximum d'agrément
dans la conduite des 350^{cc}
Gnome Rhone qu'illustrent
ces 3 qualités primordiales:
vitesse, sécurité, confort*



350^{CC} MAJOR SOUPAPES
LATÉRALES

350^{CC} SUPERMAJOR SOUPAPES
EN TÊTE

BOITE A 4 VITESSES SÉLECTEUR FACULTATIF