

# Gazette Gnome & Rhône

## SOMMAIRE :

Page 1 :	Sommaire
Page 2 :	Édito
Pages 3 à 20 :	Henri NAAS
Page 21 :	Vu sur Internet
Page 22 23 :	Compléments R2 suite gazette 54
Page 24 :	Béquille D3 / D4



Amicale des Motos Gnome & Rhône



19-2-24\_Paris-  
Nice\_Naas\_sur\_Gnome  
(Photo agence Rol Gallica)

IBAN : FR76 1027 8062 3100 0250 7384 148

BIC : CMCIFR2A

## EDITO du président

Le bout du tunnel, c'est quand? Toujours annoncé, toujours plus loin. Cette lassitude est en train de devenir le quotidien de nos vies et le fatalisme qui va avec: c'est comme ça et on se résigne à le subir. La preuve? Le dernier salon de Reims où la covid était dernière nous et donc le relâchement général puis le rappel sévère à la réalité : le surlendemain où nous nous sommes retrouvés positifs malgré un vaccin et deux rappels. Donc, continuons en faisant hypocritement comme si de rien était.

Pour l'heure où j'écris ces lignes et la sortie de cette gazette, le prochain événement que je vais évoquer sera probablement passé: le VRM à Montlhéry les 7 et 8 mai 2022 où l'AMGR sera présente avec une petite expo motos et un accueil pour les membres et sympathisants présents. Puis au mois de juin le rassemblement "annuel" dans l'Yonne à St Julien du Sault le WE de la Pentecôte. Sortie pour laquelle nous sommes près de la saturation concernant le nombre de participants. Cette participation importante nous permettra d'atteindre le quorum pour valider l'Assemblée Générale prévue le samedi soir de la rencontre. (voir la convocation jointe et les pouvoirs qui vont avec). Concernant l'organisation de cette balade, nous sommes bien avancés pour ce qui est des parcours (mais qui restent à valider sur le terrain) et des contingences pratiques : repas, hébergements et visites que nous avons faits auprès du responsable du camping et du restaurateur prévu pour le dimanche. Nous serons sur place dès le mercredi 1er juin pour peaufiner les derniers détails pour que cette sortie se passe du mieux possible.

Jicécé

## EDITO du rédacteur

Cette gazette est spécialement dédiée au pilote Henri NAAS qui fut l'un des principaux ambassadeurs de la marque Gnome & Rhône avec son inséparable compagnon Gustave Bernard. D'autres pilotes se sont illustrés comme Lezin, Marc ou Paul Bourguin.

Pour Paul Bourguin je suis en relation avec son neveu et nous préparons à l'heure actuelle un article de même type que celui de NAAS mais la tâche n'est pas si simple et je souhaite vivement que cet article voit le jour rapidement.

Dans tous les cas si vous possédez des photos ou anecdotes sur l'un des anciens pilotes Gnome & Rhône faites l'effort de me communiquer vos informations afin de transmettre la mémoire de cette époque. Il n'y a pas que des biographies sur la gazette si vous souhaitez partager, faites nous profiter de votre savoir ou de vos aventures.

Daniel DAVID (D4)

## Biographie d'Henri NAAS. 1890-1974.



*Henri NAAS 4 juin 1922, vainqueur du grand prix de France moto (Photo Gallica)*

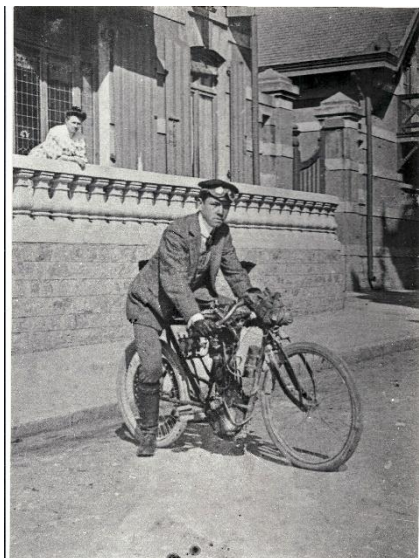
Henri Naas naît le 31 Mars 1890 à Paris, dans le XII<sup>ème</sup> arrondissement. Il grandit au sein d'une famille aisée. Son père, Eugène Naas, est originaire du Haut-Rhin. Il est né en 1855 à Riedisheim. Sa mère, Augustine Richard, a vu le jour à Paris, dans le XVIII<sup>ème</sup> arrondissement, en 1864.

Eugène Naas a quitté sa région natale pour tenter sa chance à Paris, à 34 ans, il est Entrepreneur de transport Quai de la Râpée, puis vers 1910, il exerce au 20, rue de Beauté à Nogent sur Marne.

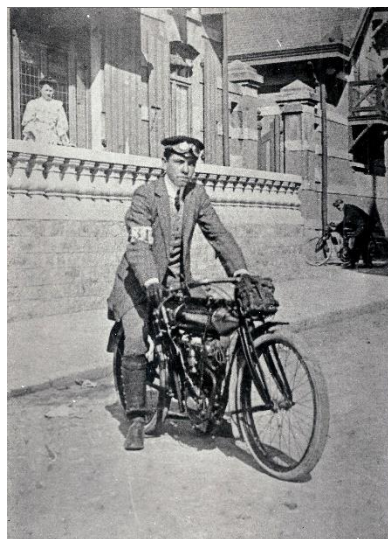
Henri Naas passe une bonne partie de son temps chez ses grands-parents maternels à Wimereux. Ils sont fortunés et comme beaucoup de parisiens aisés, se doivent d'avoir une villa sur la côte. Cette villa est devenue l'une des maisons remarquables de Wimereux, c'est la villa "la Frégate" qui aujourd'hui encore fait partie du patrimoine local

Henri Naas a certainement eu un passé de coureur cycliste au vu des courriers qu'il entretenait avec certains champions de la discipline. Ses amis d'alors s'appelaient Faber, Hourlier, Comes, Engel, Passerieux, Friol, Doboc, et le plus célèbre: Petit Breton, pour ne citer qu'eux. Malheureusement, la majeure partie de ces champions tombèrent sur les champs de batailles.

Il débute les compétitions moto assez jeune, puisqu'il se fait prendre en photo devant la villa la Frégate au guidon d'une Alcyon puis d'une Griffon les deux motos datent de 1905 à 1907. En 1910 il court déjà pour la marque Griffon et gagne la course Paris-Reims l'année suivante. Il remporte sa première médaille d'or lors du Paris-Ostende-Paris en 1907, il n'a que 17 ans !



*Henri Naas sur Alcyon moteur Buchet 1905 à 1907*



*Sur Griffon Zedel 780 ou 900 de 1906 à 1907*

*(Photos Didier Leroux)*

A ses débuts, il excelle dans les épreuves de vitesse pure. La moto en est à ses balbutiements, la compétition est un superbe moyen de promotion, la marque gagnante est autant mise à l'honneur que le pilote lui-même. Les campagnes de publicité sont essentiellement inspirées des victoires et pour les alimenter il faut un bon pilote et une bonne monture, mais aussi participer à un maximum d'épreuves.

Le public est très attiré par ce type de compétition et une foule énorme vient voir ces « extraterrestres » prendre tous les risques pour finir aux places d'honneur.

Un pilote d'usine à cette époque, ce n'est pas simplement quelqu'un qui roule vite, en plus des courses proprement dites, il endosse le rôle de metteur au point. On attend du pilote qu'il remonte toutes les remarques pertinentes pour améliorer sa monture afin de la faire évoluer et d'extrapoler ses remarques pour les motos de série. Le pilote d'usine qu'est maintenant Henri Naas doit aussi avoir des compétences en mécanique afin de guider les ingénieurs, mais il doit aussi être endurant, car il faut rouler par tous les temps, qu'il pleuve, qu'il vente et même qu'il neige, que les températures soient négatives et sur tous types de routes.

Dès les années 20, quand Henri Naas rejoint la marque Gnome & Rhône, il continue à exceller dans les épreuves de vitesse, mais il suivra les tendances de la maison qui se tourne beaucoup plus vers des motos de qualité utilisables par « monsieur tout le monde ». Cette marque qui est aussi un constructeur de moteurs d'avions, a une image de fiabilité et d'endurance grâce à la qualité aviation de ses constructions. Dès lors, pendant des années, Naas s'illustre dans de nombreuses épreuves, jusqu'au début du second conflit mondial.

Évoquons la carrière qui a fait la renommée d'Henri Naas.

En 1910, au grand prix de Provence il termine second derrière l'un des plus grands pilotes de l'époque, Giuppone, qui court en catégorie voitures sur Lion Peugeot. Naas se fait remarquer par sa magnifique exhibition, sur une moto Griffon 7 chevaux 2 cylindres il se place second au classement général alors qu'il doit s'arrêter et mettre pied à terre devant une vieille femme affolée qui courait dans tous les sens sur la route, il perd ainsi quelques dizaines de secondes. Mais son temps de 4m29s3/5 est proche des 4m10s2/5 de Giuppone. Cet exploit remarqué fut un virage prépondérant pour sa carrière future.

Il est appelé sous les drapeaux le 10 Octobre 1911, au 79ème Régiment d'Infanterie de Nancy.

Bénéficiant de l'appui d'Emile Menegaux, le Directeur de la firme Griffon, il est affecté au 1er Régiment de Génie d'Etampes, comme sapeur-aviateur, se rapprochant ainsi de l'usine Griffon pour laquelle il continue de courir pendant son service militaire !



*Henri NAAS sur moto Griffon circuit de Melun 10 12 1912 (Photo Gallica)*

Fin 1913, il est recruté chez le constructeur Clément-Gladiator et gagne le Grand Prix de l'A.C.F. au circuit de Paris. Il court aussi bien sous la marque Clément, que Gladiator. Le 8 Novembre, il est renvoyé dans ses foyers ayant reçu son certificat de bonne conduite.



*Henri Naas N°24 sur moto Clement le 3 5 14 au circuit de l'Eure (Photo Gallica)*

En Mars 1914, il participe à plusieurs courses, notamment Paris-Nice-Monte-Carlo, qu'il remporte. Il finit second sur le circuit de l'Eure. En Juillet, la guerre est déclarée, il est rappelé le 3 Août et est affecté à l'Escadrille C18 de Verdun en tant que motocycliste.

Il est nommé Sergent en 1916 puis rejoint le 2ème Groupe d'Aviation le 1er Janvier 1917. En plein conflit, le 1er Février 1918, il se marie à Elise Artus à Bar le Duc. Le 1er Octobre, il est évacué vers un Hôpital suite à une blessure, il y reste jusqu'au 26 Octobre. Il est enfin démobilisé le 9 Août 1919.

En 1919 toujours, on le voit prendre le départ sous les couleurs de la marque Suisse Motosacoche.



*Henri Naas sur Motosacoche 1919 (Photo Gallica)*

En 1920, il entre chez Gnome & Rhône et commence une carrière exceptionnelle, auréolée de multiples victoires et records.



*Henri Naas juin 1923 circuit de Tours ABC Gnome & Rhône 500 (Photo Gallica)*

Henri Naas participe de nombreuses fois aux épreuves mythiques comme le tour de France moto, au Paris-les Pyrénées-Paris, Paris-Nice, les 6 jours d'hivers, ainsi que certains raids.

Le duo infernal, Gustave Bernard - Henri Naas, moissonnera un nombre considérable de victoires durant l'entre-deux-guerres et même après, en ce qui concerne Bernard.

En 1921, au Grand Prix de France, trois ABC prennent le départ aux environs de Provins, avec aux guidons Naas, Bernard et Bartlett (ingénieur chez Gnome & Rhône), ils remportent le championnat de France de tourisme.

En 1922, trois ABC sont sur la ligne de départ du Grand Prix de France. A l'arrivée : 1er et 2ème, Naas et Bartlett, devant Jolly sur Alcyon. Au cours de ce Grand Prix, Naas a couvert les 325 km en 3h28mn42s et détient le record du tour à 104,22 km de moyenne.



Source gallica.bnf.fr / Bibliothèque nationale de France

Naas grand prix de Provins le 26 juin 1921 (Photo Gallica )



Naas à Strasbourg moto ABC (Photo R Muselet)



Naas Champion de France moto ABC 500  
(Photo R Muselet)

Naas, sur ABC, participe à plusieurs compétitions à l'extérieur de l'Hexagone durant l'année 1922. Il finit 1er en 500 cm<sup>3</sup> en Tchécoslovaquie. En octobre, il est présent à Monza sur le tout nouveau circuit et raconte ses impressions :

*"Mon vieux, la piste est merveilleuse, très roulante, elle est construite en ciment et terre battue et je vous assure qu'il faut de bons pneus, parce que le ciment, comme vous le savez, râpe les pneus terriblement... Il y a quatre virages assez difficiles, les deux grands peuvent être pris à 120, mais les virages en "S" ne peuvent l'être qu'à 70. J'ai bien marché d'ailleurs, le record du tour m'appartient à 122 de moyenne, alors que le record des 1000 n'a atteint que le 120... Je n'ai pas tenu jusqu'au bout à cause de mon cadre, je l'ai cassé. Je suis parti là-bas avec un cadre divisé et vous savez que pour les grandes vitesses sur ces très bonnes routes, qui ressemblent d'ailleurs à des pistes, un simple cadre ordinaire doit donner de meilleurs résultats".*

Suite à cet incident, Naas est opéré d'un abcès à la partie postérieure de son individu, dont l'origine remonte aux quelques tours qu'il a dû effectuer assis sur son cadre cassé...

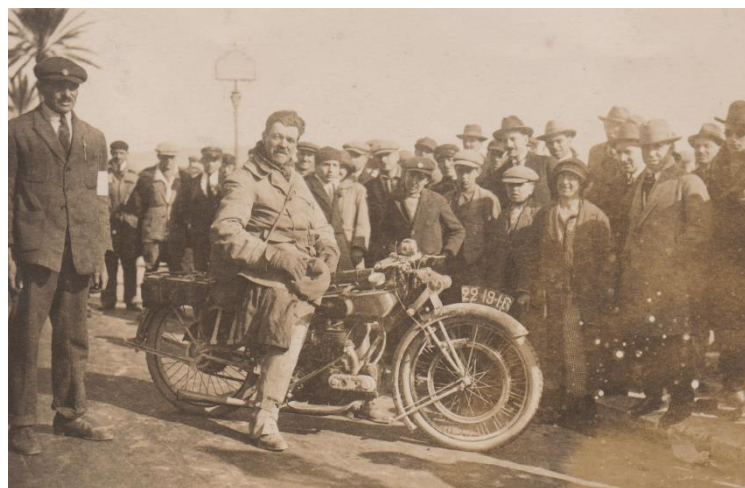


Grand prix de Monza 1922 N°14 NAAS (Photo R Muselet)

Henri Naas écume les épreuves et son humour reste intact à la question d'un journaliste il répond :

*"Pourquoi mettez-vous votre pompe à pneu dans une musette derrière votre dos ?" lui demande-t-on. "Regardez bien et suivez mon raisonnement" répond Naas. "Vous voyez le bout de ma pompe, il arrive à deux centimètres de ma nuque : quand je roule et que je passe dans un trou, ce bout de pompe, par suite du choc en retour, vient me heurter le cou avec plus ou moins de force. Je ressens donc un coup quand il y a un trou, deux quand il y en a deux, et ainsi de suite et avec d'autant plus de violence que les trous sont plus fréquents et plus profonds. Alors quand je ne peux plus contrôler assez vite la succession des coups reçus, j'en conclus que la route est vraiment mauvaise et qu'il est prudent de ralentir".*

Paris Nice 1925  
(Photo R Muselet)







Naas remporte le trophée challenge lors du tour de France 1925. Ce magnifique trophée dans son écrin a été offert à l'amicale des motos Gnome & Rhône par Roland Muselet qui le détenait de la main même de Henri Naas



Départ du Paris Nice le 13 février 1926 de G à D Sauvet, Bernard, Naas, Lezin, Bourguin (Photo R Muselet)

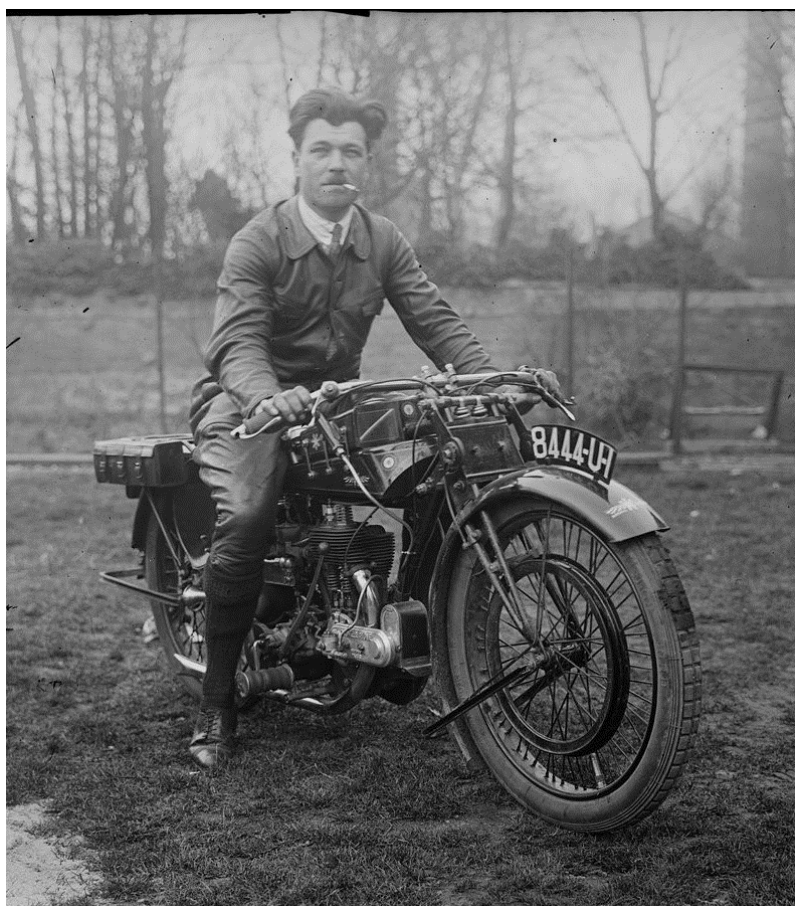


En 1926, Naas se classe aux premières places des 6 jours d'hiver et du Paris-Les Pyrénées-Paris (Document Daniel Mourmant-Ledent)

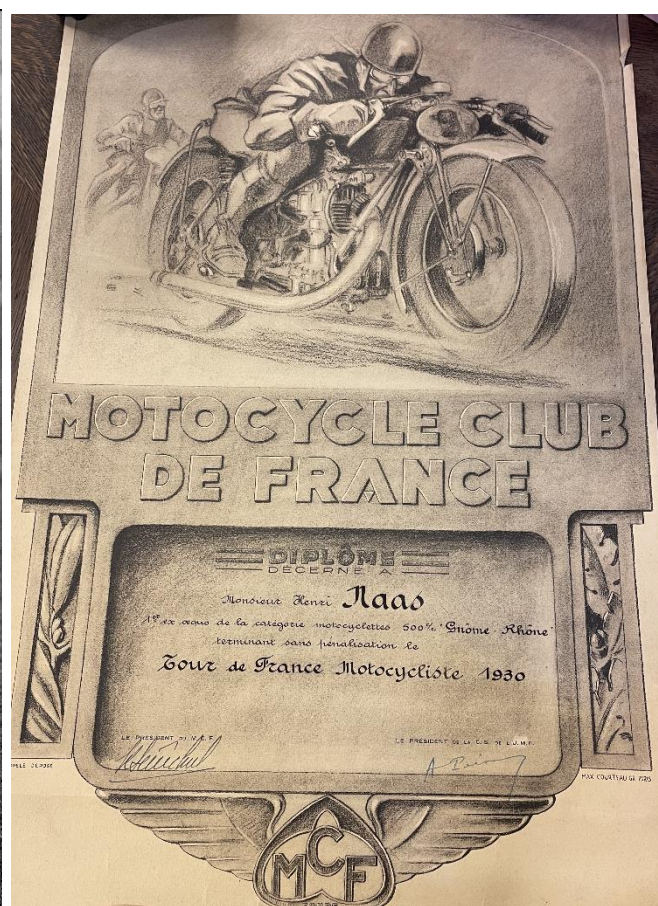
Du 7 au 12 mai 1928 se court le Tourist Trophy Français (TT), Gnome & Rhône engage 3 modèles de série type D4 à côté d'autres 500 comme ACE, BMW, Norton, Saroléa... Les machines sont au point et les conducteurs sont gonflés à bloc. Derrière leurs sourires en coin, on devine une envie folle de serrer le voisin. Le TT dure toute la semaine et la foule est nombreuse à Montlhéry pour applaudir les vainqueurs. En nous plaçant du point de vue motocycliste, il faut reconnaître que la construction française remporte un succès net et indiscutable, caractérisé par l'abandon des représentants d'Outre-Manche. Les Gnome & Rhône sont les glorieuses gagnantes.

L'équipe Bernard-Naas-Marc remporte le Tourist Trophy français 1928 sur une épreuve difficile d'environ 6000 km

Naas : *"ça, c'est du sport ! C'est la plus grande course mondiale du point de vue sévérité. Même en Angleterre, il n'existe pas à l'heure présente, d'épreuve aussi dure pour la machine et le conducteur. Dans le Bol d'Or, qui était réputé à ce jour du point de vue de l'endurance, il y a cette idée nette qu'une fois les 24 h finies, c'est le repos. La pression quotidienne dans le TT est équivalente à celle du Bol d'Or mais elle se répète 7 jours durant. C'est atroce par instants et on lâcherait volontiers."*



Mars 1928 Gnome & Rhône type D (Photo Gallica)



Tour de France 1930 1er ex-aequo

(Doc. D. Mourmant-Ledent)

En mai 1934 un concours est lancé par Gnome & Rhône, pour gagner il faut trouver la date et l'heure d'arrivée de Naas et Bernard. Le départ est fixé à Lille le 30 mai à 0h pour une boucle de 4025 km passant par Brest, Bordeaux, Toulouse Montpellier, Nice, Grenoble, Lyon, Metz, Sedan et Paris.

Le tour de France est réalisé en 90 heures.

Réflexion de Naas à l'arrivée: « *Si Jules Vernes avait connu nos CV2, il n'aurait certainement pas écrit le tour du monde en 80 jours* »



*Tour de France concours Gnome & Rhône CV2 Naas & Bernard (Photo R Muselet)*

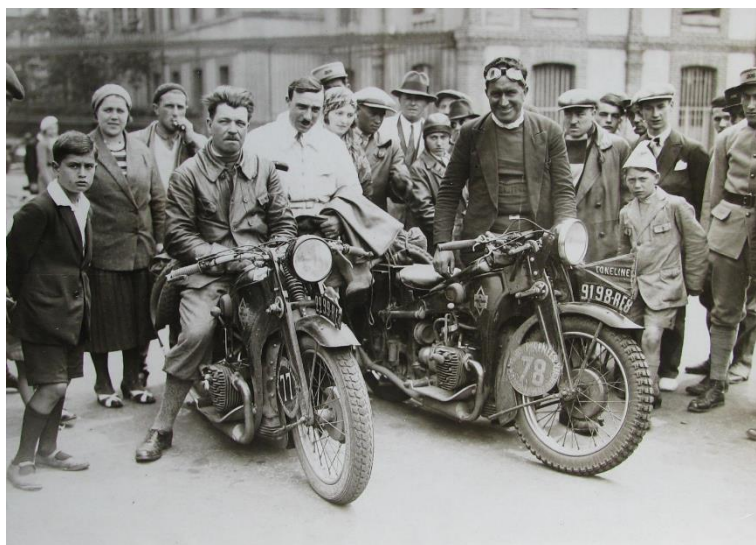
Henri Naas était un compétiteur dans l'âme, il a fait partie des pionniers de la course moto en France, à l'époque où les routes n'étaient alors que des chemins de terre, sur lesquels il pilotait des engins sans suspensions, des heures durant. Tout au long de sa carrière sportive, qui dura plus de 33 ans, il se forgea un palmarès qui force le respect. Il est intéressant de remettre ces épreuves dans le contexte de l'époque. Une petite série de photos vaudra bien mieux qu'un long discours...



*Henri Naas dans la montagne*



*Arrière pays niçois*



*Naas et Bernard, Paris les Pyrénées Paris  
moto Gnome & Rhône type V2*



*Bernard et Naas tour de France  
moto Gnome & Rhône type X 750*

*(Photos Daniel DAVID)*



Diplôme médaille d'or tour de France 1936  
(Doc D. Mourmant-Ledent)



Licence de Naas pour 1937 (R Muselet)



Henri Naas devant des entreprises familiales moto Gnome & Rhône 750 type X (photo R Muselet)



*Les concurrents prennent la pose dans les Pyrénées*

Dernière course de Henri Naas Paris les Pyrénées Paris du 21 au 23 juillet 1939

Cette année là, en catégorie moto ou side-car nous comptons 51 concurrents dont 41 professionnels auxquels il faut rajouter 46 militaire dont une bonne partie sur motos ou side-car Gnome & Rhône.

Départ le 21 juillet de la porte Maillot à Paris pour environ 2000km dont une partie en montagne. Et retour sur Paris avec une épreuve de vitesse pure sur le circuit de Montlhéry avant une arrivée à Versailles.

C'est l'une des plus dures épreuves de tourisme. D'autant plus que lors de ce 18 PPP les circonstances atmosphériques ont été nettement défavorables pluie orage brouillard tout s'en ai mêlé.

En 750 groupe rouge Naas et Bernard sur Gnome & Rhône type X terminent premiers ex-aequo. En catégorie 1000 side-car Vaury sur Gnome & Rhône 750 X side Bernardet, termine premier ex-aequo. Pour l'épreuve de vitesse sur le circuit de Montlhéry Naas se classe dans le top-ten.

Le conflit de la deuxième guerre mondiale est imminent, Naas arrête définitivement les épreuves sportives à moto.

## Henri Naas et la région Boulonnaise.

Dans les années 30, Henri Naas habite Paris, au 15 de la rue Ernest Lacoste. A cette époque, ses parents s'installent à Questrecques puis à Carly, un petit village proche de Boulogne sur Mer. Henri Naas y est bien connu, tout jeune il vient y chasser avec son père. Quand il le peut, il vient participer aux différentes courses de la région, comme le Meeting de Boulogne sur Mer, mais aussi à celui de Calais, ville voisine. Il participe de nombreuses fois à la fameuse course de côte du Cran d'Escalles où il brille au guidon de sa performante motocyclette ABC fabriquée par GNOME et RHONE.

Lors du Tour de France Motocycliste Militaire de 1938, le parcours passe sur l'ancienne Route Nationale N°1 qui borde le petit village de Carly. Au passage de Naas, plusieurs habitants postés au lieu-dit "Brigadier" lui font une sympathique ovation. En remerciement de cette attention qui le touche, le champion les salue de la main. Ils en gardèrent tous un souvenir ému.

Après sa dernière course, en 1939, Henri Naas met un terme à sa prestigieuse carrière sportive.

Il divorce en 1947 et vient s'installer à Carly. Il devient directeur commercial chez un négociant en vins et spiritueux, la Maison des Sœurs Gêneau à Samer.



*Carte de visite*

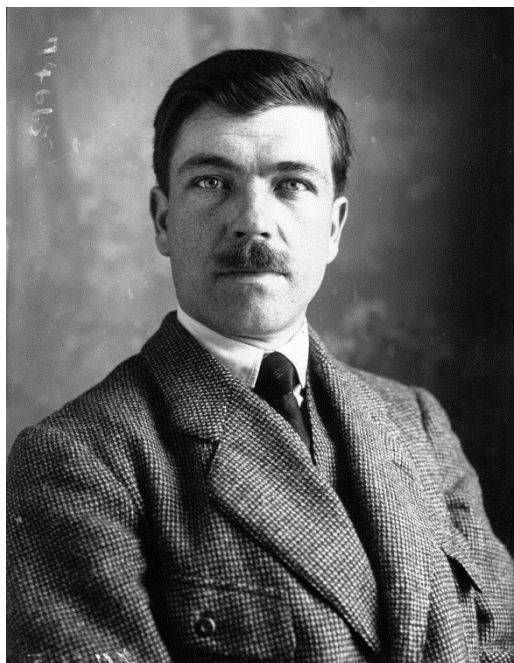
Henri Naas a gardé des activités liées au monde de l'auto ou de la moto, comme agent général pour le Nord Pas de Calais de la marque "Blocfuite".

Il se remarie le 24 Juillet 1956 à la Mairie de Carly avec Marthe Bruyant, mais malheureusement sa seconde épouse décède le 10 Janvier 1961. Quelques années après, Henri Naas décide de quitter Carly pour élire domicile à Samer, dans l'entreprise même qui l'emploie. Il y décède le 19 Avril 1974 et repose au cimetière de Carly, à côté de ses parents.

Les personnes qui l'ont connu témoignent que l'homme était grand, costaud, et qu'il possédait une certaine prestance et parlait avec un fort accent parisien. C'était un bon vivant, un grand amateur de chasse et pas seulement de gibier selon sa réputation.



Ah, nous allons oublier : . . . il avait les yeux bleus !



L'un des derniers clichés de Henri Naas (ci-dessous)



Commentaires de Rolland Muselet

*« C'est la dernière photo datée avec précision que je possède. De gauche à droite Michel (mon père), Rolande (ma tante), Henri, Marcelle Géneau et Andrée (ma mère). J'ai pris cette photo le 9 septembre 1973 à " La Terre Bleue " refuge de chasse situé à Tingry dont Henri était en quelque sorte l'intendant. Il était fréquent que nous y déjeunions ensemble. Je me souviens encore de l'entrée que Henri nous avait préparé ce jour-là... des langoustes. »*

Dans les années 80, Daniel DAVID eu la chance de retrouver la dernière adresse de Henri Naas décédé en 1974.

Comme cette adresse était située du côté de Boulogne sur Mer dans le Pas de Calais, à l'époque il s'était empressé de contacter son ami Didier LEROUX qui habite cette région.

Didier est l'un des membres de l'amicale Gnome & Rhône il a restauré à merveille quelques belles motos de la marque dont une merveilleuse type B et une D4 ainsi qu'une V2 dont il s'est séparé.

Avec tous ces éléments, Didier avait retrouvé la dernière demeure d'Henri NAAS et les nouveaux propriétaires lui ont dit qu'il restait des archives au grenier. Il a pu récupérer divers documents et des photos merveilleuses.

Didier maintenant à la retraite aidé de Guy LEMAIRE historien amateur de la région de calais et auteur de l'ouvrage "Le Circuit du Camp du Drap D'Or", nos deux compères ont fini par retrouver la tombe d'Henri Naas à Carly où il s'était installé en 1947..



*La tombe à l'abandon de Henri NAAS lors de sa découverte*

Nous avons contacté la municipalité de Carly, le conseil municipal s'est trouvé très étonné de savoir que leur cimetière logeait un personnage aussi important. La sépulture est à perpétuité donc pas de risque actuellement qu'elle ne disparaisse.

Didier et Guy ont nettoyé la tombe et du côté de l'AMGR nous avons pris l'engagement de déposer une plaque souvenir.

Le rendez-vous pour la cérémonie est pris à la date du 14 octobre 2021 une quinzaine de personnes étaient représentés La confrérie des vieux clous de Lambersart, le club Caïman de Dunkerque et le moto club MCB de la somme. Nos découvreurs Didier Leroux et Guy Lemaire. Daniel David représentait l'amicale des Motos Gnome & Rhône, Messieurs Muselet de Carly et de Samer ce sont joint à nous ils ont bien connu Henri Naas sur ses vieux jours. Rolland Muselet est venu avec des photos superbes et des tas d'anecdotes sur le personnage que nous honorons ce jour.

Henri Naas avait confié beaucoup de photos et objets à Roland Muselet c'est à croire qu'il avait passé un relais et qu'il espérait qu'un jour ces photos puissent être utilisées pour retracer ce pan d'histoire. La municipalité de Carly est restée très discrète et ne s'est pas du tout intéressée à cet évènement.

Avant de nous rendre au cimetière nous avons pris notre repas à Samer dans la dernière demeure de Henri Naas qui a été transformée en restaurant « le clos des Brasseurs ».



*Le clos des Brasseurs anciennement des trois tonneaux à Samer*



*Sur la photo les représentants des clubs locaux, Messieurs Muselet, Guy Lemaire, Didier Leroux et Daniel David.*

Quelques jours après notre cérémonie un article est paru dans les journaux Nord Littoral et La Semaine du Boulonnais.

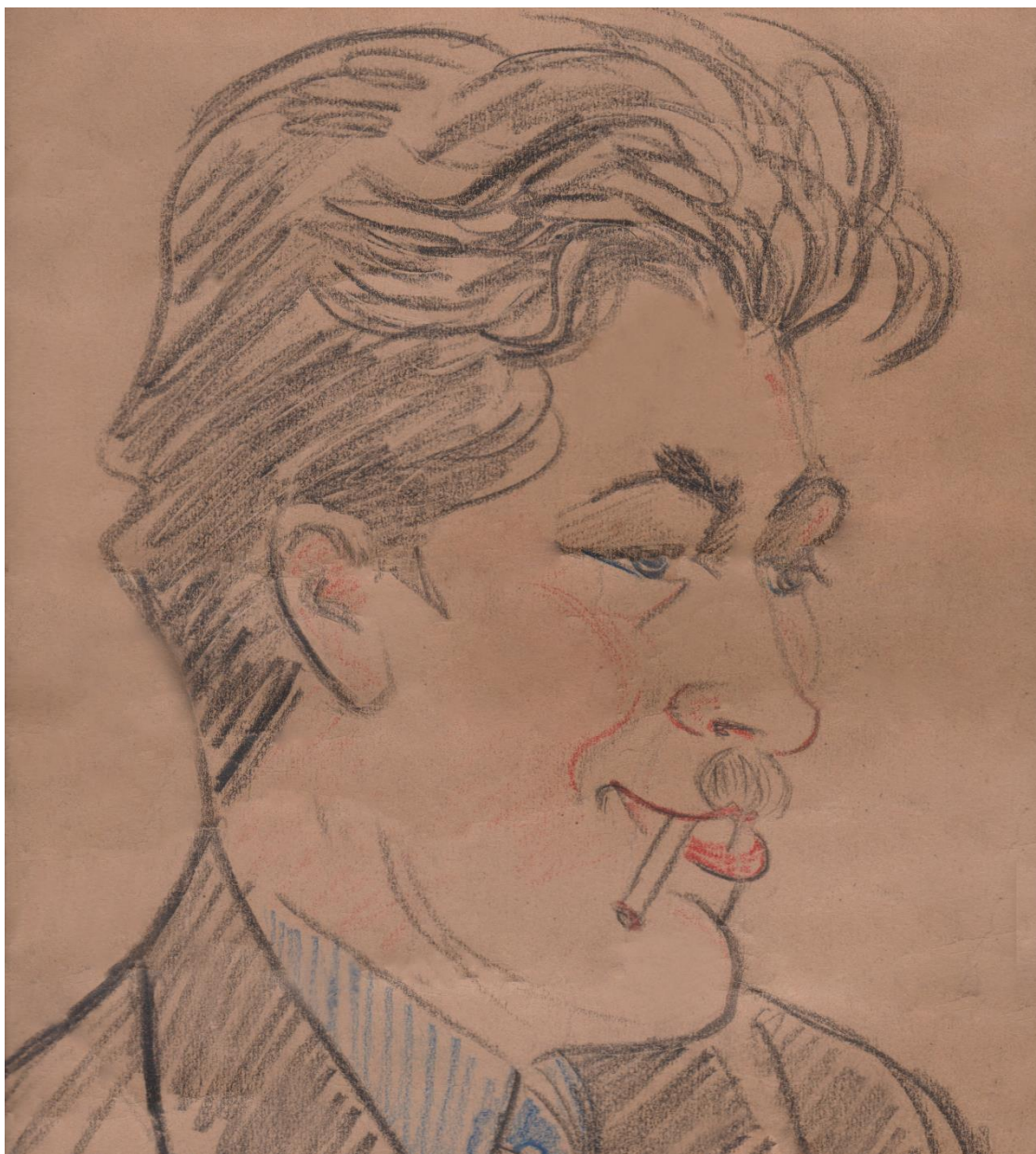
Suite à cet article Daniel Mourmant-Ledent s'est manifesté car lors du décès de Henri Naas il avait récupéré des documents et objets divers qui avaient été jetés à la poubelle.

Parmi ces documents il y a tous les diplômes que nous avons publiés dans cet article.

Un autre mystère plane toujours, l'ABC de course de Naas aurait été récupérée suite à son décès par une personne qui s'est manifestée une seule fois. Sortira-t-elle un jour de sa cachette ?

Didier Leroux, Guy Lemaire, Daniel David

Un grand merci à Roland Muselet qui nous a permis de partager les photos qu'Henri Naas lui avait donné et à Daniel Mourmant-Ledent qui nous a autorisé à reproduire ses documents trouvés après de décès de Naas



Caricature de Henri NAAS (R Muselet)

## Vintage Revival Monthlery

Grandiose magnifique exceptionnel les qualificatifs manquent pour décrire l'impression de cette « cérémonie » pré 1940.

La marque moto à l'honneur cette année était Motosacoche et leur stand était rempli de raretés ; Sur les sites vous ne verrez que le nombre de motos inscrites en piste soit 150 mais en réalité ce chiffre est à multiplier par 3 ou 4 pour le nombre de motos anciennes présentes au moins en exposition sur le circuit.

Coté Gnome & Rhône, le club avait un stand avec deux ABC Gnome & Rhône, une type C dernière version, deux D3, deux D4 par ci par là on a pu voir une autre ABC en robe d'origine, une type C et un racer trois roues avec une motorisation de 800 Gnome & Rhône AX2 nous reviendrons sur cet engin lors d'une future gazette.

Pour les voitures il est difficile de décrire la « débauche » mécanique comme nous l'aimons. Parmi les monstres une Fiat type S76 avec un moteur de 28400 cm<sup>3</sup> vous avez bien compris 28 litres de cylindrée et des flammes grandes, comme ça !!! Quand le monstre se mettait en route.

Le 6 eme VRM que nous venons de vivre à dus attendre 3 ans faute de covid et dans deux ans pour le VRM 2024 nous serons juste à la date anniversaire du circuit de Monthlery.

Merci à Vincent Chamon et son équipe d'une centaine de bénévoles dont deux amis de Gnome & Rhône Michel et Jean-Michel Delouze pour cette organisation sans faille.

Les sites internet regorgent de photos de cet évènement faites-vous plaisir en allant les visiter.



*Le stand de l'AMGR au VRM 2022*



*Deux ABC 1920 et 1922*



*Deux présidents de l'AMGR Philippe Gisselman  
président fondateur et Jean-Claude Conchard  
président actuel*

## Gnome Rhône R2

Remarques de Marc Testé suite à l'article paru dans la gazette 54.

Comme dit dans la gazette N° 32 La première R2 qui sera commercialisée N'est que l'évolution logique de la R1. Et effectivement Mise à part un moteur passant de 100 à 125 Cm3 Seul quelques détails seront a noté. Ceux cités par JL Aubepin dans son article, et aussi la nouvelle béquille équipant ce modèle. Quand je dis que mis à part cela rien d'autre ne change. Absolument rien d'autre ne change

Les décors équipant celle-ci seront identiques à la R1. Je ne vois pas pourquoi Gnome Rhône aurait été décoré le réservoir et le carter de chaîne Et mis en option les décalcomanies des gardes boue Car se sont en effet non pas des liserés peints Mais belle et bien des décalcomanies qui sont présent sur ceux-ci L'ancienne équipe du bureau en avaient retrouvé des bandes complètes chez un ancien fournisseur de la société. (Source Alain Chapeau)

Ci joint la photo de la R2 lors de sa présentation On aperçoit bien le carter de chaîne décoré. Et photo pas complète malheureusement ou l'on voit bien les décors du garde boue arrière.



R2 lors de sa présentation



Décors du garde boue arrière

Les changements les plus notables interviendront sur le deuxième modèle R2. Comme dit dans le précédent article Un gros phare et un réservoir avec gros bouchon central vont venir remplacer les premiers montés.

Celle-ci concurrence et matière première obligent N'aura plus en effet que son réservoir qui comportera des décors tous les autres auront disparus. Le cerclage du phare ainsi que le guidon ne seront pas chromés mais peint en noir Enfin les poignées en bakélite et les cales pieds en zamac peints qui équipaient la R1 et Les premières R2 seront remplacés par des caoutchoucs



Les poignées et cales pieds équipant les R1 et les premières R2.

Une troisième R2 ?

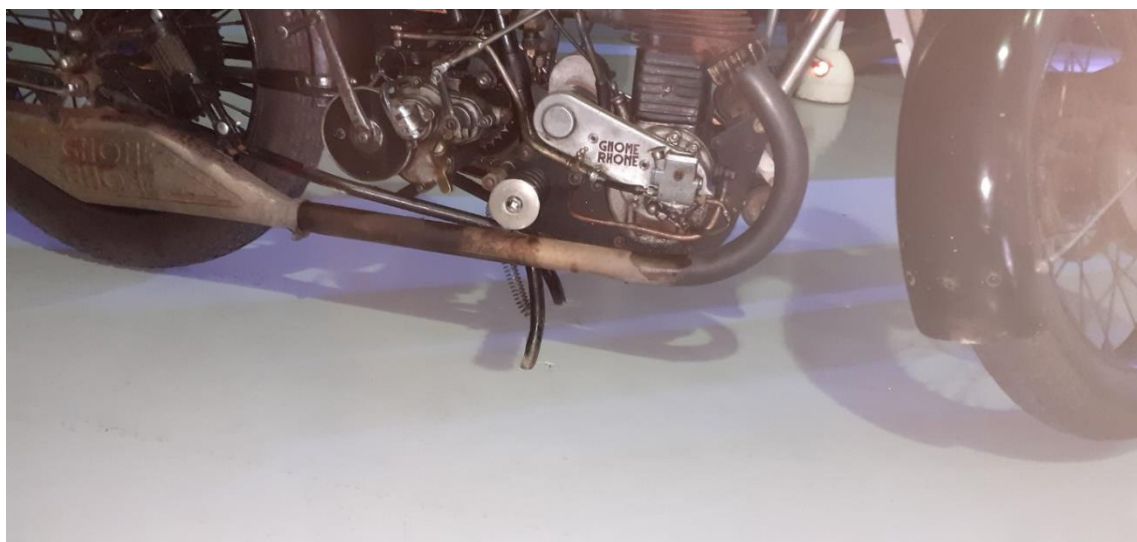
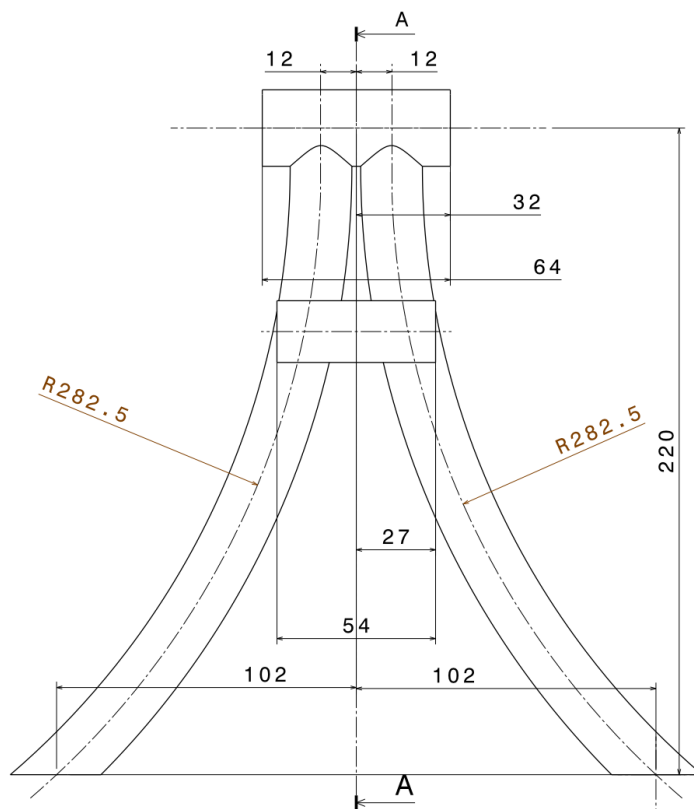
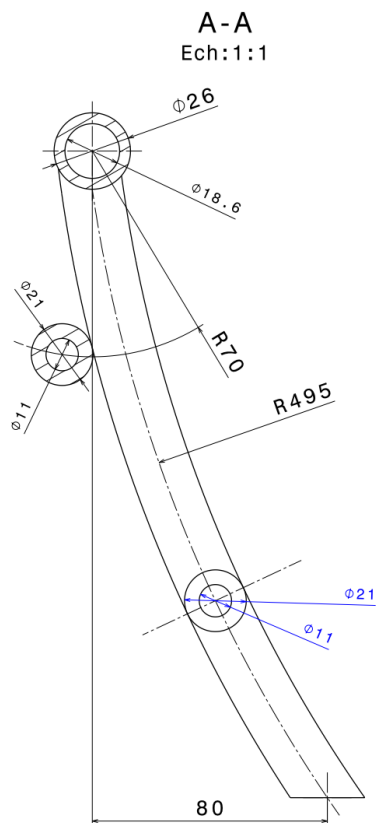
Ayant besoin de pièces pour finir ma R2 phase 2. J'ai racheté une épave à peu près complète (Manquait la partie arrière du garde boue et le carburateur) celle-ci démontée et envoyée par transporteur arrive à la maison et surprise au moment du déballage Je me retrouve avec une fourche bizarre.

Coup de téléphone à l'Amicale ou je tombe sur Alain Chapeau, qui me confirme que en effet suite au modèle proposé en option sur les R1 la société a bien continuée à mettre cet amortisseur dans sa liste d'options pour les R2. Et que devant le succès de celui-ci une petite série de celles-ci seraient sorties de l'usine ainsi équipées. Au final Il ni aura donc pas eu deux Mais trois modèles de la R2



La fourche R2 a son arrivée équipée avec son amortisseur

## Béquille centrale D3 D4



L'AMGR lance une fabrication de 40 béquilles centrales adaptables aux modèles D3 D4.

Cet accessoire était une option à l'époque et les platines support moteur sont équipées d'origine d'un trou permettant ce montage sans modification.

Le plan du haut de cette page a été réalisé d'après un modèle par Alain Bromann.

La photo montrant une D3 sur sa béquille est la D3 de Gérard Basselin.

La platine ci-contre montre l'emplacement réservé pour cette béquille