Amicale des Motos
Gnome & Rhône
SNECMA BP 81
91003 EVRY Cedex

Mars 2025
N° 59

Gazette Gnome & Rhône

SOMMAIRE :

Page 1: Sommaire
Page 2 : Édito Président et rédacteur
Pages 3 à 19 Paul Bourguin
Page 20 : Rassemblement 2026

Amicale des Motos Gnome & Rhône



Paul Bourguin

IBAN : FR76 1027 8062 3100 0250 7384 148 BIC : CMCIFR2A

Rédaction : DAVID Daniel (D4), LACAGNE Jean, CONCHARD Jean-Claude, AUPEPIN Jean-Luc, KOTTMANN Serge.

EDITO du président

QUEL AVENIR POUR L'AMGR?

Le transfert de ce qui a pu être sauvé de Corbeil au hangar, nous a permis de surseoir à la liquidation de l'Amicale. Mais cette situation est loin d'être satisfaisante.

D'une part car le loyer de 200€/mois va assécher nos finances à moyen terme, et d'autre part que l'accès aux pièces détachées relève du parcours du combattant, sans oublier l'ambiance glaciale et humide en hiver peu favorable au stock qui rouille dans les casiers, plus les doigts gelés pour les sortir.

Côté positif, Marc et Alain ont obtenu un meuble bureau et un téléphone dans le musée. L'idéal serait que les pièces détachées soient à proximité dans un local abrité et accessible, que le siège social de l'Amicale soit transféré à Villaroche ainsi que le courrier et les colisages, mais sans nécessairement passer par l'établissement de Melun, donc en facturant ce service aux adhérents. Aujourd'hui ce service est toujours assuré par Safran Corbeil, ce qui oblige à aller à Corbeil une fois par semaine pour Alain ou Marc (50Km entre Corbeil et Melun).

Courant janvier avec Marc et Alain, nous avons définitivement déménagé ce qui restait à Corbeil: moteurs, cadres, fourches, échappements servant de modèle… pour les vendre à la bourse de Romorantin. Ces pièces restantes étaient sous la menace d'être ferraillées par le chef de la sécu. Elles avaient été sorties de notre local et entreposées dans des containers dans un local à l'autre bout de l'établissement sans qu'on en soit informé.

Tout a été vendu, merci Chambrier! J'ai quand même fait les fonds de caisses pleines de la tripaille des 125 et 175 2 temps, avec l'objectif de classer toutes ces pièces d'occasion mais en bon état pour les mettre en vente sur le site avec ce qui y est déjà.

Jicécé

Paul Bourguin

Réaliser la biographie d'un pilote n'est pas chose aisée afin de réaliser un texte qui tienne la route j'ai eu la chance de rencontrer M Lacagne qui est le neveu de Paul Bourguin et qui avait réalisé un historique dans les années 90 pour l'AMGR.
Paul Bourguin est né le 25 juillet 1899 à Saint Prix petite commune de Seine & Oise prés de la forêt de Montmorency.



St Prix début des années 1900 (document Jean Lacagne)

Bon élève Paul est admis au collège Colbert à Paris.



(document Jean Lacagne)

Très jeune Paul s’intéresse à la peinture et il faut reconnaitre qu’il avait un certain talent.

L'oiseau signé du 12 février 1911 est donc réalisé quand il a 11 ans 1/2. Tableau de 27x31 cm.





_Tour de Saint Prix réalisée de la fenêtre de sa chambre, ce n'est pas une copie de carte postale. Tableau de 20x32 cm.





_Portrait de sa soeur à 16 ans d'après une photo. Il a donc 19 ans. C'est lui-même qui fabriquait le fusain avec les morceaux de la haie de son jardin en troènes et fusains. Tableau de 30x40 cm.

_Raccommodeuse, inconnue, peut-être une connaissance de sa jeunesse ? Tableau de 18x24 cm.

Le père de Paul meurt très tôt d'un accident de travail Paul n'a que 15 ans il quitte le collège. Un voisin lui permet de rentrer chez FBA (Franco-British-aviation) sociétés fabriquant des hydravions à Argenteuil presque en face de l'usine Gnome & Rhône de Gennevilliers.

Un pilote d'essai « Bury » lui permet de l'accompagner lors d'un vol où ils battent un record d'altitude avec le type d'appareil essayé. Paul n'a que 15 ans à cette époque il se passionne pour la technique et s'oriente vers la mécanique sur les moteurs d'avions.

Paul Bourguin entre chez Gnome & Rhône le 26 mai 1916 en qualité d'ajusteur metteur au point, il restera très fidèle à cette marque durant sa carrière.

Au mois d'avril 1918 il est appelé sous les drapeaux, son expérience lui permet d'intégrer l'aviation en tant que mécanicien, il est démobilisé fin 1920 et part quelque temps en occupation en Allemagne.





Paul au sein de l'aviation il occupe un poste de mécano (photos Jean Lacagne)

Paul revient en juin 1921, se marie et reviens chez Gnome & Rhône en pleine période de turbulence suite à la chute des constructions de moteurs d'avions qui avait été boostées par le conflit de 14/18.

Le travail est tellement incertain chez Gnome & Rhône que Paul travaillera chez Helve, Willeme et cie du 13 octobre 1921 au 19 avril 1922 puis trois mois chez Rolland-Pillain et 3 mois chez Citroën jusqu'en août 1922. A cette époque Gnome & Rhône fabrique les châssis automobiles pour Citroën jusqu'en 1923. Ces emplois sont en fait des détachements vers des sociétés liées à Gnome & Rhône par des activités annexes.

Gnome & Rhône se lance dans la fabrication sous licence de la moto ABC à partir de 1920 c'est en partie ce qui va sauver la marque. Très vite Paul Bourguin est affecté à la branche motocyclette qu'il ne quittera qu'en 1964 alors que Gnome & Rhône Snecma venait d'arrêter définitivement la moto.

La carrière de Paul Bourguin que nous allons développer est liée à l'histoire de la moto, de metteur au point à son arrivée jusqu'à son poste de responsable du département motos à la fin de sa carrière. Durant toutes ces années il pousse la société à pratiquer une politique commerciale axée sur la compétition mais sera très peu entendue dans cette entreprise plutôt orientée aviation.

Jean Lacagne neveu de Paul Bourguin à perdu son papa à l'âge de 10 ans. Paul l'a pris sous son aile et lui a fais partager sa passion des moteurs.
Paul avait fait construire un garage contre la maison de ses parents, dans lequel il continuait les recherches entreprises à l'usine.

C'est grâce à Jean que nous pouvons aujourd'hui retracer ce parcours exceptionnel d'un homme hors du commun. Jean à conservé précieusement les archives de son oncle, photos, diplômes et différents objets chers à ses yeux. Heureusement nous avons aussi les comptes rendus des journalistes des différentes revues comme Moto-Revue, Plein-ciel, Motocycle et scooters ainsi qu'aux archives de Gallica.

Durant les années 20, Paul Bourguin participe au développement de la 175 type H. Afin de confirmer la fiabilité de cette moto il réalise un Paris Lyon Paris fin 1925. Début 1926 Gnome & Rhône fonde une équipe de pilotes pour les motos de petite cylindrée Bourguin est nommé ainsi que Lezin un pilote que l'on voit couramment sur les épreuves sportives depuis 1922.
Auparavant Bourguin c'était fait remarquer au circuit de St Quentin.

L'équipe Gnome & Rhône est maintenant constituée de Bernard, Naas, Bourguin et Lezin.

Bourguin Lezin sont des amis très proches dans la vie et cela se voit aussi sur la piste ils seront inséparables durant de nombreuses années. Première épreuve pour cette nouvelle équipe, les six jours d'hivers 1926 du 26 au 31 janvier. Cette épreuve en parcours étoile ramène chaque soir les concurrents à Paris Les distances sont variables en fonction des catégories. 41 partants cette année là, malgré le temps pluvieux, les routes boueuses et redoutables de quoi effrayer plus d'un participant. La lutte était ardue dés le premier jour. Ils n'étaient plus que 27 à l'arrivée.

L'itinéraire de 1150 à 1800km suivant la catégorie et une moyenne à respecter de 32km/h pour la catégorie 175

Les deux pilotes Bourguin et Lezin ce classent premiers ex-æquo avec d'autres concurrents et reçoivent le diplôme de médaille d'or ils remportent aussi la coupe challenge des petites motos





25/01/1926 pesage pour les 6 jours Bourguin et Lezin 175 type H2 et arrivée 31/01/1926 (Photos Gallica)



Le réservoir supplémentaire et le réglage de pompe à huile (document Moto-Revue)

Fort de ses résultats la maison Gnome & Rhône se lance pour le Paris Nice 1926 Bourguin et Lezin sont premiers ex aequo parmi d'autres concurrents et remportent la médaille d'or. De la catégorie 175. Au total il y avait 80 participants et 64 à l'arrivée dont 52 sans pénalisation. L'épreuve n'est pas très difficile certains la caricaturent en promenade vers la cote d'azur. Toujours est-il que cette épreuve sert la cause de la motocyclette, en exhibant tout au long du parcours la preuve vivante pour le public des possibilités de la moto de cette époque là.

Pour 1926 toujours Bourguin et Lezin sont au départ du fameux Paris les Pyrénées Paris. Ce fut un franc succès Ils terminent premiers ex aequo seuls et sans pénalisation en catégorie 175 remportant en plus la coupe des Pyrénées, le challenge Ollier, le prix spécial ollier et le prix de l'Union Motocycliste du midi. Les 175 Gnome & Rhône étaient munies d'un énorme pot d'échappement en aluminium fondu



Diplôme de la médaille d'or 1926 (document Jean Lacagne)

Pour les 6 jours d'hivers 1927 en catégorie 175 sur 11 partants il n'y en a que 3 à l'arrivée dont Bourguin et Lezin qui terminent premiers ex aequo Gnome & Rhône est la seule équipe à terminer sans pénalisation et gagne la coupe des petites cylindrées.



Diplôme de la médaille d'or 1926 (document Jean Lacagne)

Paris Nice 1927



28/02/1927 Pesage pour le Paris Nice 1927 Bourguin , puis Bourguin et Lezin 175 Gnome & Rhône (Photos Gallica)



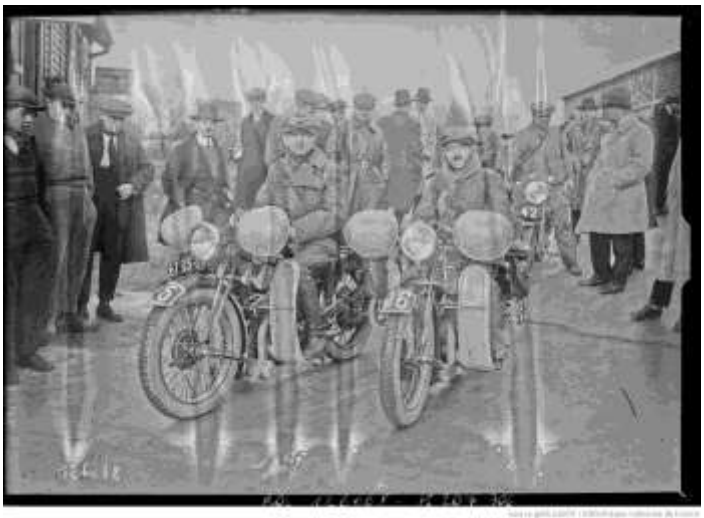
Dans la côte de Sospel (appelée boucle de Sospel en passant par le col de Laus) Paris Nice 1927 (Photo Jean Lacagne)



Arrivée à Nice le 2/03/1927 (Photo Gallica)

Bourguin se classe 1er ex aequo au circuit de Provence, son coéquipier Berthe agent Gnome & Rhône à Toulon, aussi sur Gnome & Rhône 175 se classe 2eme, l'équipe gagne le grand prix Essor motos. La même année, Paul participe aux 3 jours du Forez et termine 1er ex-æquo sur 175 Gnome & Rhône.

L’année 1928 débute avec un changement de monture pour nos deux inséparables qui chevauchent dorénavant la toute nouvelle Gnome & Rhône 250 type E2. Première épreuve de la saison les 6 jours d’hivers



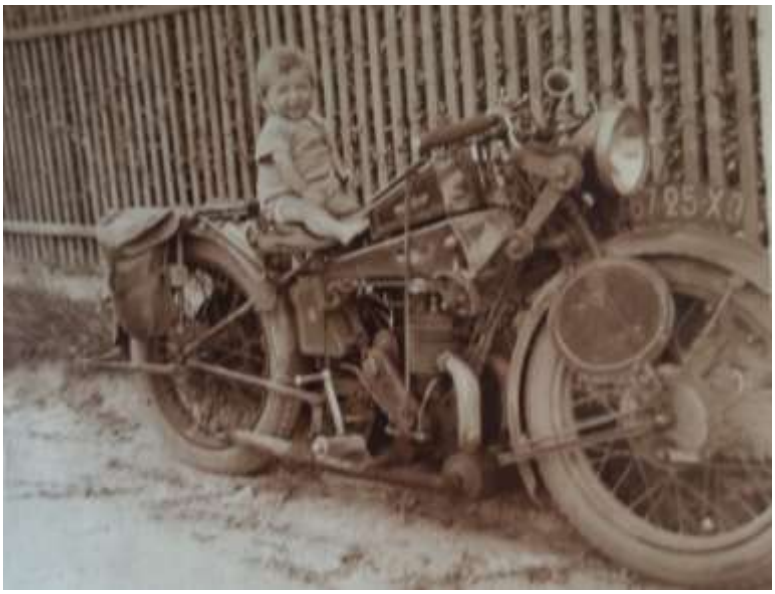
Le 16/01/1928 au pesage les deux E2 avec Bourguin et Lezin

Du 11 au 18 mars nos deux compères prennent le départ du Paris Nice, N°15 pour Lezin et N° 16 pour Bourguin

Bourguin est contraint à l’abandon l’épreuve très perturbée par la neige dans l’Ain. L’épreuve s’avère plus difficile que les années précédentes. La troisième étape a dus être neutralisée. Pour aller de St Etienne à Nantua la neige tombe à gros flocons depuis Meximieux, à Poncin il y a déjà 20 cm sur la route. Les commissaires sont contraints de stopper l’épreuve à Nantua La D4 de Naas est recouverte de 4cm de glace au niveau des cale-pieds.



9 mars 1928 pesage des motos à Levallois Paris Nice Bourguin et Lezin (photo Gallica)



La E2 de Paul Bourguin avec sa fille Denise née en 1927 (photo Jean Lacagne)

Paul Bourguin ne participe pas comme d'autres pilotes à toutes les épreuves, au sein de l'usine Gnome & Rhône il est metteur au point. A partir de 1929 la marque développe plusieurs modèles qu'il faut essayer, améliorer et perfectionner c'est là que l'on attend Bourguin, c'est ce qui explique qu'on le voit épisodiquement sur certains évènements.



Paul Bourguin course de côte de Reclus Victorieux et record battu sur D4 racing double échappements et cadre surbaissé. (Photo Jean Lacagne)

Années 30





Paul est choisi pour réaliser une série de photos afin de créer le catalogue Gnome & Rhône 1930. (photos Jean Lacagne)

Paul Bourguin participe en catégorie sidecar 600 cmc, en août 1930 aux 6 jours internationaux qui se déroulent cette année en France dans la région de Grenoble. La troisième journée au cours de l'étape allant jusqu'à Stresa au bord du lac majeur, Bourguin heurte la falaise en descendant sur la Maurienne il a de quoi s'en vouloir c'est en consultant une carte routière qu'il a perdu le contrôle de son sidecar, pourquoi n'a-t-il pas laissé cette tache à son passager l'un des essayeurs de chez Gnome & Rhône ?

En 1931 Bourguin pilote la toute nouvelle V2 cadre en tôle et transmission par cardan, lors du tour de France et remporte le tour c'est un triomphal succès pour la première participation de cette moto





Tour de France 1931 Bourguin sur V2 Bernard puis Naas sur D4 (photos Gallica)

Gnome & Rhône avait 4 pilotes au départ du Paris les Pyrénées Paris Naas, Bernard, Vaury tous trois sur D4 500 à culbuteurs et Bourguin sur la nouvelle V2, 2 cylindres flat-twin, transmission par cardan et cadre en tôle emboutie.

Ces 4 pilotes remportent chacun une médaille d'or et s'attribuent la coupe challenge des Pyrénées, la coupe du Tourmalet.

En 1932 lors du tour de France Bourguin pilote une 350 Gnome & Rhône type CM1 avec Langlois et remporte la médaille d'or cette année sur 41 participants seulement 26 terminent l'épreuve.

Au mois de mai 1933 Bourguin prends le départ du tour de France catégorie 350 avec Langlois sur Gnome & Rhône type CM2 et terminent sans pénalisation ils reçoivent la médaille d'or



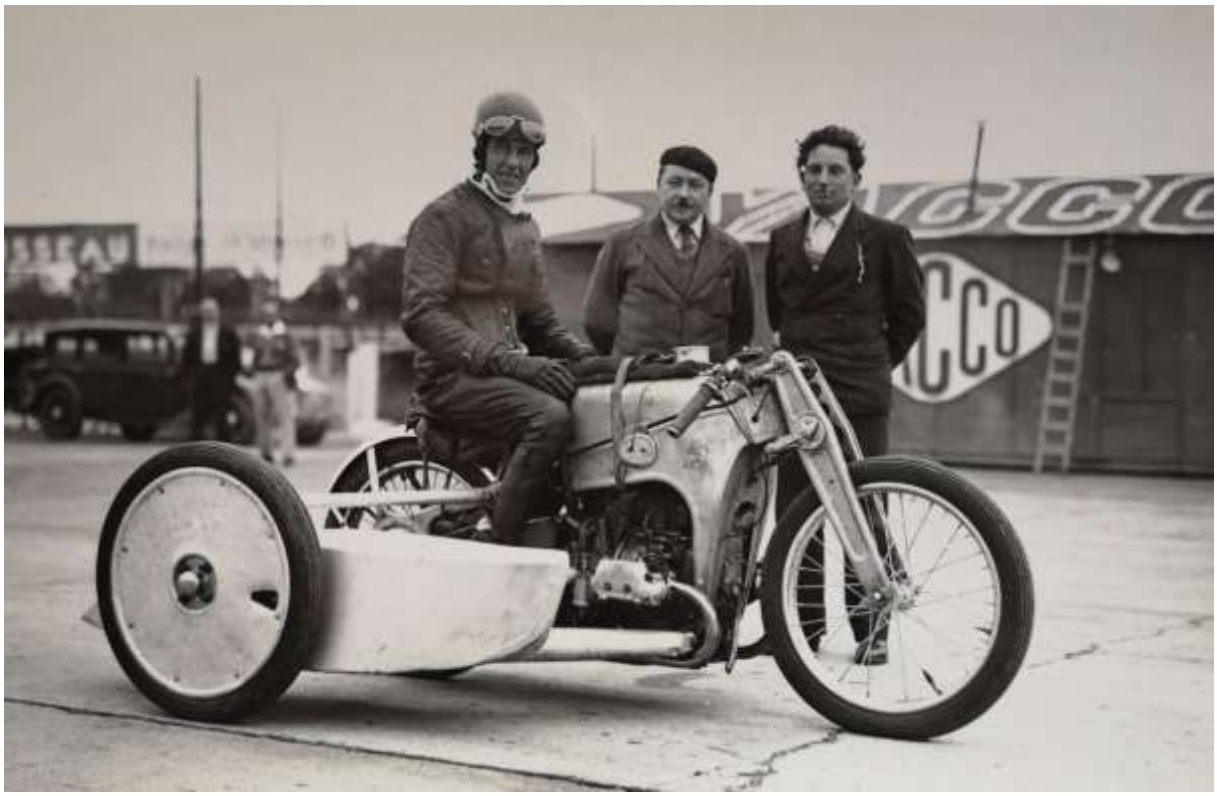
La même année lors du Paris les Pyrénées Paris ils remportent la coupe des Pyrénées groupe blanc. Naas et Bernard ont la même réussite avec des Gnome & Rhône type CV2.



(Photo Jean Lacagne)

Pour 1934 médaille d'or sans pénalisation catégorie 350 pour Bourguin et Langlois sur 350 Gnome & Rhône type CM2

Le 20 octobre 1934 René Amort bat de record du monde de l'heure des sidecars toutes catégories 147,854 km/h sur une Gnome & Rhône CV2 spéciale sidecar Bernardet, la victoire est obtenue dés la première tentative. Amort ne tari pas d'éloges la préparation orchestrée par Paul Bourguin



René Amort CV2 Bernardet des records, préparation Paul Bourguin

L'année 1935

Lors du critérium de vitesse et de régularité sur l'autodrome de Montlhéry en avril 1935 Bourguin réalise de belles performances en catégorie sidecars.

La formule de cette épreuve consiste en quatre manches : épreuve de vitesse sur l'anneau chronométrage sur un seul tour, accélération freinage sur 200m départ et arrêté, chronométrage de vitesse sur un tour du circuit routier de 9km 181, et course en ligne sur 8 tours.

Bourguin réalise le meilleur temps en sidecar sur son tour de l'anneau de vitesse avec une moyenne de 153,405 km/h et se classe 3eme toute catégorie moto solo compris.
Il réalise une excellente prestation lors de l'épreuve d'accélération freinage et pour la course en ligne il ne se classe que 8eme victime de soucis d'engorgement de bougies.





CV2 Bernardet de bourguin N°50 (Photos Jean Lacagne)



Publicité Bernardet dans Moto-Revue

Paul Bourguin se consacre intégralement au développement des futures machines et aux préparations sportives permettant de mettre en avant la technologie de la maison Gnome & Rhône. La période est particulièrement difficile pour la moto en France les construction de moto on pratiquement été divisées par deux depuis le début de la décénie. Les futurs marchés militaires sont primordiaux vu le contexte actuel.

Paul Bourguin se consacre aux épreuves destinées à promouvoir les motos dans l'armée. Ces épreuves sonr essentiellement le concours d'estafette et la coupe de l'armistice mais les équipes militaires sont aussi de plus en plus nombreuses dans les épreuves comme le tour de France mais aussi pour les records de distances.

Le concours d'estafette se déroule généralement autour de Fontainebleau les boucles réalisées par les participants empruntent des chemins boueux, des bourbiers et des flaques d'eau profondes certaines montées sont à 25%. Les chutes sont nombreuses ainsi que les callages dans les lacs de boues que l'on trouve sur le parcours.



Diplomes remportés par Paul Bourguin lors des concours d'estafette (documents Jean Lacagne)

Lors du concours d'estafette 1937 l'itinéraire est à déchiffrer sur la carte Bourguin pilote une machine à roue motrice du sidecar il se classe premier des civils, sur 220 participants il y a 70 éliminés c'est dire la difficulté du parcours. Lors de cette édition il y avait une épreuve de démarrage en côte sur une pente à 25% la roue motrice du sidecar a fait sensation auprés des autorités militaires.

La coupe de l'armistice est une épreuve ouverte aux motos autos et sidecars, mélangeant les types de parcours, route, chemins et bien-sur les difficultées liées à la boue, l'eau et ce qui va avec. En 1937 Bourguin se classe médaille d'or avec une 750 type XA et réalise le meilleur temps toutes catégories (motos, sidecar et auto) sur un parcours de Iverny à Neufmontiers.

Pour 1938 Bourguin pilote la nouvelle Gnome & Rhône 800 AX2 à roue motrice le parcours passe de St Grmain, Pontoise, Mantes la jolie, Rambouillet, Versailles et Monthlery pour un total de 236 kms

Au gai d'Osny il y a 60cm d'eau seul Bourguin avec son équipage Gnome & Rhône Bernardet dont la roue motrice permet de passer sans déscendre de la machine, Bourguin se classe premier toutes catégories.





Coupe de l'armistice 1937 *1938 sur AX2 au gai d'Osny (Documents Plein Ciel)*

A partir de 1937 Gnome & Rhône se lance dans une série de records de distance avec une 750 Gnome & Rhône type X, Paul Bourguin est en charge avec ses équipes de la mise au point des machines de course.





Paul Bourguin aux essais à Monthlery pour les machines de course (Photos Jean Lacagne)

Les 2, 3, 4, 5, 6 juin 1937 Bourguin participe à une série de 10 records mondiaux dont les 10 000 kms à la moyenne de 109,020 km/h sur le circuit de Monthlery.

Au mois de septembre le 24 se sont 9 nouveaux records dont celui des 2000Kms à la moyene de 145 ,877 Km/h Bourguin pilote la moto avec Miron d'aussy, Bernard, Reguin et Fournel.

Au mois d'octobre les 13 et 14 c'est le record des 24 heures, 3277 Km 500 à 136,563 Km/h de moyenne Bourguin fait parti des pilotes de cette épopée.

D'autres records auront lieu mais bourguin n'est plus pilote il reste à la préparation des machines, les pilotes sont militaires. L'un de ces records du 30 juin au 8 juillet 1938, les 10 000 puis les 20 000km avec un résultat à 21515Kms à l'allure de 112,055 Km/h de moyenne. L'autre du 27 avril ayu 29 avril 1939 record des 48h à 124,189 de moyenne. Enfin du 19 juin au 8 juillet 1939 le record des 30 000 kms à 113 Km/h et enfin un record qui tiens toujours les 50 000 kms à la moyenne de 109,380 Km/h

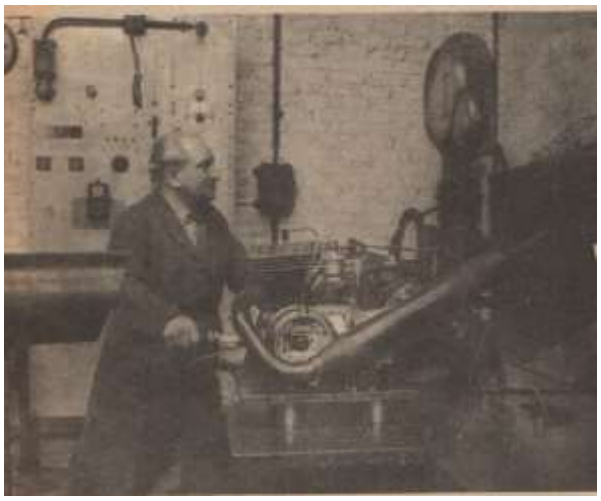
La grande guerre éclate il faut attendre la fin des hostilités pour retrouver Bourguin en tant que préparateur metteur au point et pilote.

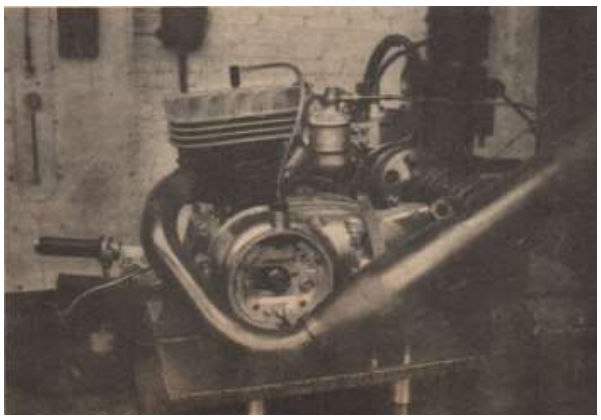
Le 29 mai 1945 Gnome & Rhône est nationalisé et devient SNECMA (société anonyme, d'etude et de construction de moteurs d'aviation. La moto n'est plus la priorité de cette nouvelle entitée.

Bourguin sous la direction de Mr Topall, participe avec Durand, Guillemot puis Remondini au développement de plusieurs projets qui n'aboutissent pas toujours, faute de volonté des dirigeants d'investir dans la moto, un prototype de moteur 750 n'aura pas de suite domage la 350 WM,et la 500 Super star feront de même.

Le département moto est un moment rattaché à l'unité Avion Voisin qui fait parti du groupe SNECMA puis revient sous la direction SNECMA, ce balotage n'est pas favorable au développement de la branche motocyclettes.

Depuis 1947 Bourguin et Guillemot travaillent au développement du moteur deux temps pour la compétition, Leur étude débute avec les R3 puis R4 pour arriver sur les 175. Un travail très serieux sur le refroidissement avait permi d'améliorer les culasses et les ailettes de cylindres. L'accord de l'échappement d'un deux temps est aussi un travail spécifique qui peut changer considérablement le comportement du moteur. Des essais avaient été réalisés en soufflerie





Bourguin au banc d'éssais (Photos moto revue)

Parmi les travaux de Bourguin et Guillemot il faut noter les études réalisées sur un moteur deux temps bicylindres à plat muni d'un distributeur rotatif à boisseau tournant. Ce moteur était étudiè pour fonctionner avec les cylindres pistons culasses du moteur R4c ce qui donnait à l'ensemble une cylindrée de 247 cm3.

Paul Bourguin estimait la puissance de ce moteur entre 12 et 15 CV . Une version de ce moteur est équipé d'une marche arrière au cas ou la vague des voiturettes en vogue à cette époque, emmene Gnome & Rhône à en construire une équipée de ce moteur.

Parmi les autres travaux auquels participa Bourguin il y eut aussi une partie cycle côque en tôle emboutie et fourche « Earles » destinée à recevoir indiféreent les moteurs 4 vitesses 125, 175 et 200 cm3 ainsi que le moteur bicylindres dont nous venons d'évoquer.

Au mois de mai 1949 Gnome & Rhône inscrit 3 pilotes au circuit du sud ouest avec des motos 125 cm3 type R3, Bernard Bourguin et Texier les 3 terminent premier ex eaquo . Lors des editions 1950 et 1951 Bourguin termine encore ex eaquo en 125

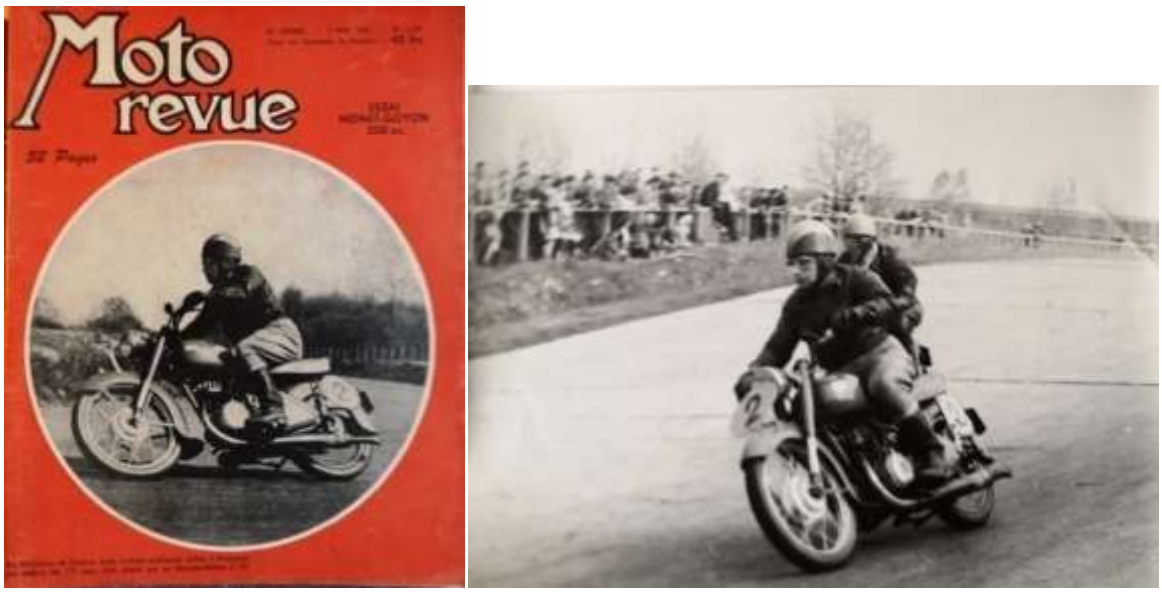


Diplomes d'honneur 1950 et 1951 (documents Jean Lacagne)

Au mois de juillet 1950 lors du St Etienne, Paris, St Etienne Bourguin et Bernard sur 125 type R4 terminent premiers ex eaquo et Bourguin remporte le classement général « professionnels » toutes catégories.

Le 27 mai 1951 Bourguin participe au deuxième rallye Aiglon il termine premier ex eaquo et remporte la coupe de Charles Bouilly

En 1955 Paul Bourguin remporte le criterium de France en catégorie 175 sur une Gnome & Rhône L53



Couverture Moto Revue criterium 1955 Paul Bourguin (documents Jean Lacagne)


LIGUE MOTOCYCLISTE DE L'ILE-DE-FRANCE

CRITERIUM DE FRANCE

DIPLÔME DE PERFORMANCE

Diplôme de performance 1956 (document Jean Lacagne)

Pour le bol d'Or 1956 Gnome & Rhône engage une machine spéciale carénée pilotée par Court et Dagan, bourguin est le responsable de la mise au point de cette moto qui termine première des 175 après 24 heures de course. Le moteur spécial avait été étudié pour tirer un maximum de puissance sur l'ensemble de la course le moteur développait 15 CV aux essais sur l'anneau de monthlery elle fut chronométrée à plus de 145 Km/h.

Gnome & Rhône remporte le Bol D'or 1956 est devient détenteur du trophée de la qualité française



Dernière course (Photo Jean Lacagne)

Au mois de mai 1955 Paul Bourguin participe à sa dernière course à Monthlery Le critérium de France à l'age de 56 ans, il se classe premier en catégorie 175 cm3 de série. .

A cette époque Bourguin montait sur sa moto personelle tous les moteurs qu'il devait utiliser en compétition et partait faire des essais sur les routes proches de son domicile au milieu des champs de blé afin de pousser au maximum les régimes. Les résultats de ses observations l'amenèrent même à sélectionner les villebrequins d'après leur position dans les fours lors des traitements thermiques.

Bourguin avait travaillé sur un prototype de 175 Gnome & Rhône à bras oscillant et carter de chaine enclose. Il roulait régulièrement avec cette moto.




La 175 spéciale de Paul Bourguin (photos Jean Lacagne)

Paul Bourguin vit les dernières heures de la moto Gnome & Rhône puis il part fait un court passage chez BMW moto et enfin il termine sa carrière chez Bertin fabriquant d'aspirateurs industriels destinés aux terrains d'aviation.

Le gendre de Paul est amateur de moto cross et participe régulièrement à des compétitions locales dont le fameux moto cross d'Argenteuil. Paul améliore et fiabilise ses montures dont une 500 BSA et une Norton. Paul était partiellement sourd à cette époque mais il avait gardé une oreille « mécaniqueé qui lui permettait de détecter l'origine des défaillances mécaniques. Il n'hésitait pas à réajuster un jeu de segmentation ou un type de roulement de pied de bielle.

Paul termine sa retraite prés du Pic du Midi dans les Pyrénées au village D'Astugue chez sa fille et son gendre c'est là où il est entérré.

.



Daniel DAVID et Jean Lacagne

Rassemblement AMGR 2026

Oui vous avez bien lu c'est pas pour cette année mais pour 2026.

Avec Corinne nous préparons un rassemblement dans la région de Calais. Nous avons trouvé un camping à Licques qui s'appelle le camping pommiers des trois pays « www.pommiers-3pays.com »
Fin mars nous allons en repérage nous vous en dirons plus lors de l'AG 2025. Au cours de ce rassemblement nous irons au cap Blanc- nez et cap Gris-nez nous ferons une halte sur la stèle de Smith Sémour ancien pilote Gnome & Rhône. Nous irons aussi déposer une gerbe sur la tombe de Henry Naas à Carly, nous visiterons le village du père Joseph et peut-être une balade en barque dans les hortillonnages audomarois.
.

Daniel DAVID