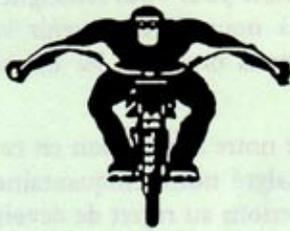


AMICALE DES MOTOS GNOME & RHONE



(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° 6 - avril 1995

SOMMAIRE

- ◆ Le mot du Président..... 1
- ◆ Organisation de l'AMGR :
 - Rappel de l'organisation interne..... 2
 - Relance du paiement des cotisations annuelles..... 3
 - L'AMGR et la FFVE 4
- ◆ 2 Refabrication des pièces détachées 4
 - Souscription queues de carpe CV2, CM2, etc..... 5
- ◆ 3 Documentation technique spécifique 5
 - Mise à jour du catalogue des pièces détachées 5
 - Une histoire de vis..... 6
- ◆ 5 - Calendrier d'activités 95
 - 3ème rassemblement des motos Gnome & Rhône..... 7
 - Coupes Moto-Légende..... 8
 - Circuit du Bourbonnais ... 9
 - Activités complémentaires 10
- ◆ 6 - Informations et Communications
 - Salon Rétromobile..... 10
 - Mais où sont les clubs d'antan ?..... 12
 - Petites annonces 13
 - Un écusson pour l'Amicale... 15
- ◆ 7 Projets hors Association
 - Caisses d'Estafette. 16
- ◆ 8- Restaurations
 - Une plaque pour Major.... 17
 - La belle affaire 18
 - Restauration ou résurrection? 19
 - Circuit électrique de Junior... 22

Le mot du Président

L'union fait la force

La première étape de notre programme annuel - notre présence au salon Rétromobile - vient de se terminer avec succès. J'ai pu y apprécier vos visites amicales et encourageantes, voire votre participation aux permanences. Merci à tous et ne m'en voulez pas trop si je n'ai pas pu vous consacrer davantage de temps; Comme vous avez pu le voir, j'ai été très sollicité au cours de ces longues journées.

Vous êtes tous unanimes à constater que la présence des motos anciennes continue à régresser d'année en année. Je le regrette aussi et il est bien dommage que les organisateurs n'aient pas été plus sensibles à l'accueil préférentiel de la moto ancienne. Regrettons que les clubs de marques ne se préoccupent pas davantage de cette situation et n'agissent pas en se regroupant pour obtenir une surface "collective" qui pourrait leur être concédée à prix réduit et sur laquelle seraient présentées, en bonne harmonie, leurs collections. Cette année, encore, j'ai dû batailler pour obtenir une surface correcte à un prix club et, croyez-moi, cela n'a pas été facile ! Si nous, les clubs de marque, nous voulons éviter de disparaître de ce salon, je suis persuadé que nous devons nous unir pour partager un certain nombre de frais fixes. Déjà d'autres "mobiles" commencent à envahir ce Salon. Cette année, les bateaux faisaient leur apparition. Que verra-t-on l'année prochaine ?

Après ce coup d'oeil sur le trimestre écoulé, venons en au programme du deuxième trimestre qui va voir se dérouler notre 3ème Rassemblement des motos Gnome & Rhône qui aura lieu en même temps que les Coupes Moto-Légende 95. Vous trouverez tous les détails dans notre fiche-info n° 5.

Poursuivons notre programme et arrivons-en au mois de juin où je vous espère nombreux dans le Bourbonnais, pour participer à notre rassemblement national en province. L'année dernière, c'était l'Auvergne; cette fois, nous nous décalons un peu vers le nord-est et vous pourrez découvrir une autre de nos belles régions, rurale et forestière, avec une grande traversée de la forêt de Tronçais. Venez nombreux avec vos motos Gnome & Rhône et amenez vos amis, même si leurs préférences vont à une autre marque.

C'est, avant tout, une journée amicale que je souhaite organiser, dans une bonne ambiance où l'on puisse mieux faire connaissance. Là aussi, tous les détails vous sont donnés dans la fiche-info n° 5. Si quelque chose vous pose problème, n'hésitez pas à nous écrire, nous ferons notre possible pour vous renseigner au plus vite. Ce que je vous demande instamment, c'est de ne pas tarder à nous faire parvenir votre engagement accompagné du montant correspondant, afin que nous puissions organiser les moindres détails à temps et sans précipitation. Aidez-nous à organiser votre plaisir !

Sautant du coq à l'âne, je voudrais vous dire quelques mots de l'évolution de notre Association en ce qui concerne ses adhérents. Le paiement des cotisations s'est bien effectué, malgré notre cinquantaine de retardataires habituels que nous allons relancer pour la seconde fois. Nous serions au regret de devoir les radier de l'Amicale mais nous devons impérativement assurer une saine gestion de nos maigres ressources. Au risque de me faire traiter - une fois de plus - de rabâcheur, je dois rappeler que les refabrication nécessitent un volant de trésorerie important et qu'un club ne peut pas emprunter de l'argent à un banquier.

Chez nous, comme dans d'autres clubs, certains se lancent dans une restauration sans avoir une idée même approximative de l'enveloppe financière que cela représente. Souvent ils ont acquis une quasi-épave pour un prix dérisoire. Alors, le prix des pièces refabriquées leur semble prohibitif. Il n'y a pas de miracle et il faut comprendre que les fabrications en très petites séries qui sont les nôtres ne permettent pas d'amortir les outillages spéciaux. La refabrication d'un pot d'échappement pour une BMW coûtera moins cher que celle d'une pièce analogue pour une Gnome & Rhône, bien moins diffusée, n'intéressant qu'une clientèle bien plus réduite, qui devra donc supporter des frais fixes plus importants.

Je veux terminer en adressant tous mes remerciements à tous ceux qui ont bien voulu nous aider lors des nombreuses permanences au stand de l'Amicale, à Rétromobile. Sans oublier nos amis de l'Association du Musée SNECMA qui ne nous ont pas mesuré leur concours.

A bientôt, à Montlhéry et dans le Bourbonnais !

Bernard Prunet
Président de l'AMGR.

RAPPEL SOMMAIRE DE L'ORGANISATION INTERNE

Toutes les informations concernant notre organisation interne ont été données dans notre *Info-Amicale* numéro 1 (janvier 1994), aussi nous bornerons-nous ici à quelques rappels. Ceux qui se souviennent de ce texte constateront que nous y avons ajouté une huitième rubrique "Restauration" dans laquelle se mêleront articles relatant une restauration et précisions techniques sur tel ou tel point particulier.

Il nous est apparu indispensable de trouver les réponses aux questions posées dans différents courriers en provenance de nos adhérents et concernant des problèmes précis. Jusqu'à présent, nous avons essayé de répondre au coup par coup mais, très souvent, le sujet n'a pas été traité complètement. D'autres fois, nous avons noté que plusieurs questions portant sur le même sujet revenaient périodiquement. Aussi avons-nous pensé que la publication des réponses pourraient intéresser l'ensemble de nos adhérents. C'est pourquoi nous commençons dans ce numéro à ouvrir une rubrique technique et, dans le prochain, nous reviendrons de façon plus complète sur des réponses formulées précédemment.



Chacun de vous peut nous aider à améliorer et compléter cette rubrique en nous faisant part de son expérience, de ses tours de main et de ses découvertes : en un mot en nous faisant bénéficier de son expérience. Le but d'un Club, en effet, c'est de mettre en commun le savoir de quelques uns pour répondre aux questions des autres... éventuellement avant qu'ils ne les posent.

Si un problème technique vous préoccupe, si un réglage vous laisse perplexe, si vous hésitez sur la forme d'une pièce, posez-nous la question. Nous essaierons toujours de vous apporter une réponse dans le prochain numéro à paraître.

Le responsable de cette rubrique "Questions - Réponses" sera Daniel David dont nous avons pu, déjà, apprécier la compétence (en particulier, *Info-Amicale* numéro 3, page 6).

Nous avons pensé, d'un autre côté, que, pour les nouveaux venus à la moto ancienne pouvaient se poser beaucoup de questions sur la façon d'aborder le délicat problème de la restauration : comment procéder, où s'adresser, etc. Quelles sont les bonnes adresses... et les autres ? A leur intention, nous avons commencé dans notre précédent numéro à relater deux restaurations : la première, terminée, d'une L53, l'autre, sous forme de feuilleton, d'une Junior. Il s'agit là d'expériences vécues et non de récits d'imagination. Une autre façon de mettre en commun nos expériences...

IMPORTANT : N'utiliser le numéro de téléphone de l'Amicale qu'en cas d'urgence car il est lié au lieu de travail du Président.

RELANCE DU PAIEMENT DE LA COTISATION ANNUELLE

Ce n'est pas un sujet que nous avons plaisir à aborder continuellement mais nous devons vous rappeler qu'un Club ne peut vivre que si ses adhérents s'acquittent ponctuellement de cette petite obligation. Nous avons rappelé par courrier à ceux qui avaient oublié ce versement que, seuls, ceux qui seraient à jour au 15 avril 1995, lors de l'envoi du présent bulletin, pourraient continuer à recevoir celui-ci.

Pour l'information de ceux de nos amis ayant adhéré à l'AMGR depuis fin 94, nous reproduisons ici l'article VII de nos statuts qui traite de cette question :

Règlement de l'AMGR

Extrait de nos statuts, article VII :

- La cotisation annuelle est de 100 francs (Décision de l'AG de 11 avril 1992 reconduite en 1993).
- L'adhésion annuelle est de 100 francs sans frais de dossier. Son report est fixé au 1er janvier de l'année future à compter du 1er octobre (gain de trois mois à cause des activités hivernales réduites).
- Le paiement annuel est souhaité à partir du 1er janvier jusqu'à fin février, date clé de l'inscription à notre rassemblement Gnome et Rhône de Montlhéry (Pâques annuel).
- Cependant, le rappel s'effectue par une relance jointe au bulletin de janvier « Info-Amicale » (billet vert).
- La radiation fait donc suite au non-paiement enregistré après cette date (mise à jour du fichier fin mars)



En conclusion, je remercie tous les membres de l'Amicale qui ont bien voulu nous renouveler leur confiance et se sont déjà acquittés de leur cotisation. Je regrette l'absence de ceux qui n'ont pas souhaité continuer leur chemin avec nous. C'est un choix librement consenti et que je respecte. Peut-être n'ont-ils pas trouvé chez nous les "avantages recherchés"... Qu'ils sachent que si l'envie les prend de revenir un jour parmi nous, ce sera avec joie que nous les accueillerons.

L'AMGR ET LA FFVE

Lors de l'Assemblée générale de la FFVE (Fédération Française des Véhicules d'Epoque), le 12 février, pendant le Salon Rétromobile, nous avons eu le plaisir de voir Michel de Thomasson coopté par le Conseil. *La Vie de la Moto* a publié une information à ce sujet dans son numéro 157 du 15 mars. Nous sommes heureux de le féliciter et de rappeler que c'est un de nos plus anciens membres qui ne cesse de nous apporter son aide, ses précieux conseils et sa connaissance étendue du monde de la moto ancienne.

L'organisation de cette nouvelle cellule moto sera fixée très prochainement, à l'occasion d'une réunion du Conseil d'Administration de la FFVE. Nous vous en informerons en temps utile. Vous pouvez être certains que nous ferons de notre mieux pour structurer cette Commission que j'ai personnellement découverte en 1994. Ma prochaine disponibilité dans mes occupations professionnelles va me permettre d'apporter un meilleur concours aux travaux indispensables à la mise en valeur du patrimoine "motos anciennes".

Dernière minute : Un récent entretien avec le Secrétaire de la FFVE, Louis Lamirée, m'a permis d'avoir confirmation de la présence de la Fédération aux Coupes Moto-Légende de juin. Nous nous réjouissons d'avance des renseignements qui pourront ainsi être apportés sur le terrain par les représentants de la FFVE au monde de la moto ancienne. Je prendrai des permanences sur son stand, lequel sera situé près du nôtre.

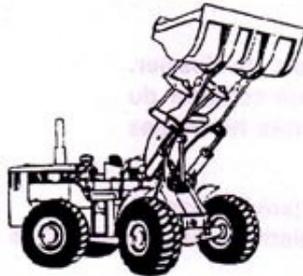
Bernard Prunet

Fiche Info n° 2

REFABRICATION DES PIÈCES DÉTACHÉES

Promesse tenue ! Depuis longtemps, nous avons prévu de présenter à Rétromobile les **grippe-genoux**. Et bien, c'est ce qui a été fait. L'un des modèles est réalisé par notre ami Marc Foucault et peut équiper les D5, Major, Super-Major et CV2. Nous le félicitons pour la qualité du travail et le respect de ses engagements car il nous a offert sa fabrication à titre immédiat. Le prix en est de 300 francs la paire auxquels il faut ajouter les frais d'envoi.

Mais ce n'est pas tout. La fabrication concerne un modèle prêté par la Krantz (l'heureux avion exposé à



complété par la reproduction de caoutchouc. C'est, là aussi, un produit de belle qualité, légèrement plus brillant que l'autre, mais conforme à l'original. Disponibilité immédiate. Le prix en est de 350 francs la paire auxquels il faut ajouter les frais d'envoi.

Nous livrerons normalement d'ici une quinzaine de jours les commandes de tubes et de silencieux d'échappement pour les CV2 et X ainsi que les commandes de tubes pour la D4. Ensuite viendront les livraisons de silencieux et de tubes pour les Major, Super Major et D3 ainsi que les lignes complètes de V2 (500 cc) actuellement à l'étude.

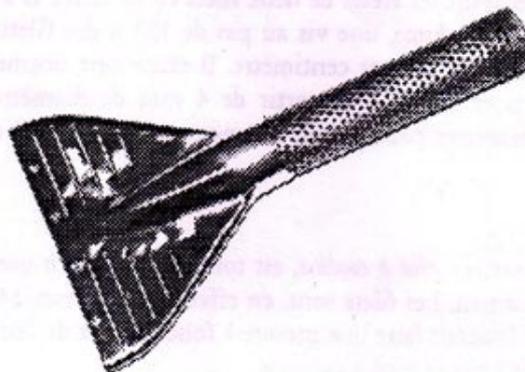
Notre nouvelle fabrication de silencieux pour Junior sera également disponible fin avril. Malheureusement, notre fabricant ne nous assure pas le chromage. Aussi, nous vous proposons ces silencieux à l'état brut pour un prix inférieur. Nous pouvons vous conseiller un chromeur ou les faire chromer nous-mêmes, moyennant un léger supplément. Le chiffrage de cette dépense ne devrait pas tarder et nous en informerons tous ceux qui nous ont commandé un silencieux.

Grâce au prêt d'un ensemble tube + silencieux pour 250cc E3 par notre ami Frédéric Lefort, nous avons pu envisager rapidement la mise en fabrication de quelques jeux d'échappement complets (cinq ensembles sont lancés et feront l'objet de propositions complémentaires dans le bulletin du mois d'août.

Souscription pour la mise en fabrication de Queues de carpe d'échappement pour CV2 - X 750 - M2 - CM2.

Notre stock de queues de carpe pour les échappements de X750, CV2, M2 et CM2 est pratiquement épuisé. Nous sommes conscients que d'autres besoins subsistent et qu'à plus ou moins brève échéance, de nombreuses demandes vont se manifester pour ce genre de produit. Aussi, nous vous proposons de nous informer sans plus tarder, à l'aide du bulletin de commande "pièces de rechange" ci-inclus, de vos intentions actuelles ou futures d'acquisition de ce produit.

Le prix proposé est de 450 francs pièce. Fabrication en inox poli, conforme à l'original.



Fiche Info n°3

DOCUMENTATION TECHNIQUE SPÉCIFIQUE

Lors du dernier salon Rétromobile, nous avons eu le plaisir de nous voir prêtés quelques documents techniques que nous ne possédions pas encore dans notre collection de *fascicules réédités*. Nous remercions ici notre ami Noël Lambert pour cette action que nous apprécions.

On pourra se procurer ces fascicules prochainement réédités (courant mai 1995) au prix habituel de 50 francs l'unité :

- Notice d'entretien des AX2 "Terrot"
- Catalogue des pièces détachées pour moto type "D" 500 Grand Sport

Fiche Info n°3

MISE À JOUR DU CATALOGUE DES PIÈCES

La mise à jour du catalogue des pièces détachées a pris un retard important par suite d'une refonte du programme existant. Nous accordons la plus grande part de notre responsabilité à répondre aux attentes

de chacun. A ce sujet, c'est, de nouveau Michel Dreyfus qui a remis au goût du jour tout ce qui concerne nos problèmes informatiques. Nous pensons éviter ainsi des frais de travaux extérieurs que nous avons dû subir lors de la création de ce document.

Fiche Info n°3

UNE HISTOIRE DE VIS

Quoi de plus banal et de plus répandu que ma commère la VIS et son compère l'ECROU ? Ils nous sont tellement familiers qu'on pense tout savoir à leur sujet. Mais il peut arriver qu'on ait besoin d'en savoir un peu plus. Bien sûr, les amateurs de mécanique chevronnés vont probablement sourire - voir franchement rigoler ou afficher une certaine commisération - mais c'est aux mécaniciens occasionnels que nous nous adressons ici.

— La vis et son pas



Le pas est la distance séparant les arêtes de deux filets consécutifs. Il s'exprime couramment en centièmes de millimètres. Ainsi, une vis au pas de 125 a des filets distants de 1,25 mm l'un de l'autre, c'est à dire 8 filets par centimètre. Il existe une norme (ISO) qui définit les diamètres usuels des vis et leur pas. A partir de 4 mm de diamètre, on ne trouve plus maintenant que des diamètres pairs. Mais, sur nos anciennes, le 7 était fréquent et le 9 n'était pas rare !

L'écrou

Le diamètre intérieur d'un écrou, *mesuré au pied à coulisse*, est toujours plus petit que le diamètre extérieur de la vis, mesuré avec le même instrument. Les filets sont, en effet, creux (merci, Monsieur de la Palice !) et pour trouver le même diamètre, il faudrait faire une mesure à fond de filet de l'écrou (aux tolérances de jeu et d'usinage près), ce que ne permet pas ce pied à coulisse.

Sachant que l'angle de filet est normalisé à 60°, un simple calcul trigonométrique (que nous vous épargnerons) permet de connaître le diamètre intérieur *apparent* de l'écrou correspondant. Lorsqu'on a affaire à une pièce pourvue d'un trou fileté et qu'on veut savoir à quel diamètre de vis correspond le trou, le tableau qu'on trouvera à la fin de cet article sera fort utile.

Le trou de filetage

Il arrive souvent qu'on ait besoin de percer puis de fileter un trou dans une pièce. La question se pose alors de savoir à quel diamètre on doit percer le trou pour y mettre une vis de diamètre donné. Il faut, en effet, qu'il reste du métal pour que se constitue le filet. Ce diamètre de perçage dépend du pas et de la dureté du métal. Nous avons adopté une valeur moyenne pour ce dernier paramètre.

Il y a une façon simple et empirique de déterminer le diamètre de ce trou, qui consiste à soustraire du diamètre de la vis le pas lui-même (exprimé en millimètres, bien sûr). Compte tenu de l'usure du foret, et des écarts d'orthogonalité lors du perçage du trou puis du filetage, on obtient une précision largement suffisante.

Tableau récapitulatif

Le tableau ci-dessous résume les valeurs des données "fondamentales" utiles à tout bricoleur un tant soit peu soigneux. Il n'est pas destiné à ceux qui pinaillent le centième ! Néanmoins, il devrait vous rendre service.

Ø vis	4	5	6	7	8	9	10	12	14	14	16
Pas	70	80	100	100	125	125	150	175	200	125	200
Ø écrou	3,4	4,3	5,1	6,1	6,9	7,9	8,7	10,5	12,3	12,9	14,6
Ø trou	3,2	4,1	4,9	5,9	6,6	7,6	8,4	10,1	11,8	12,6	13,8

Diamètre du trou par la méthode empirique :

Ø trou	3,3	4,2	5,0	6,0	6,7	7,7	8,5	10,3	12,0	12,7	14,0
--------	-----	-----	-----	-----	-----	-----	-----	------	------	------	------

Remarque

Nous y avons fait figurer deux pas pour les vis de 14 : le pas de 200, qui est le pas ISO, et le pas de 125, bien plus serré, et qui était fréquent sur les axes de roues (sur la roue arrière de la Junior, par exemple).

M.D.

Fiche Info n°5

MONTLHERY, 3 ET 4 JUIN 1995

Ces deux journées, deux activités vont se rencontrer. D'abord le 3ème rassemblement des motos Gnome & Rhône. En parallèle, les Coupes Moto-Légende. Nous sommes maintenant en mesure de vous préciser le programme de ces deux journées.

Le 3ème rassemblement des motos Gnome & Rhône : Fontainebleau, la colonne de l'Histoire

Pour la troisième année consécutive, nous organisons le rassemblement des motos Gnome & Rhône. Il intéresse les motos de tous types et de toutes cylindrées. Plus nous en verrons sur le stand de l'Amicale et plus grande sera la réussite de cette manifestation. Chacun pourra y présenter son travail de restauration et rouler sur le plus ancien circuit national de vitesse.

Le point de départ de ce rassemblement est fixé à Fontainebleau; plus précisément à l'Ecole de formation des motocyclistes de la Gendarmerie pour les catégories des motos suivantes : AX2, X750, D5 et CV2. Ainsi, cette année, nous élargissons nos invitations à tous les possesseurs de machines militaires désignées ci-dessus, membres ou non de l'Amicale, afin qu'ils puissent se rencontrer à partir de samedi matin 9h, à ce rendez-vous de Fontainebleau.

Pour les participants qui viennent de loin, nous proposons en plus un accueil dans ce Centre de Formation où vous pourrez laisser en lieu sûr votre attelage et votre véhicule à partir de vendredi soir, à votre heure d'arrivée. Un dîner en commun sera pris avec le moto-club de l'Ecole. Ensuite, transport à l'hôtel par minibus. La réservation de votre hôtel dans les environs de Fontainebleau est à votre charge. Voici le numéro de téléphone d'un *Formule 1*, à Moret (sortie de Fontainebleau) : (1) 64 31 16 66 et celui d'un Fimhôtel, à Avon, (près de Fontainebleau) : (1) 64 22 30 21.

Samedi matin, 3 juin, un ramassage est prévu aux hôtels par le minibus du Centre de Formation. Il est prévu un programme de présentation de l'Ecole, en matinée, avec visite des pistes de formation des motards et visite du Musée de l'Ecole. Puis, déjeuner au mess. A noter que les frais de repas pris à l'Ecole de Formation devront être réglés par vos soins à l'officier responsable de cette organisation.

A partir de 14 h, départ en convoi escorté pour gagner Montlhéry par un circuit touristique de 70 km avec assistance technique. L'Amicale a prévu un porte side-car en cas d'incident. Parvenus à destination, un défilé sur l'anneau aura lieu. Retour, toujours avec escorte, dîner à Fontainebleau et hôtel pour ceux qui le souhaitent.

Dimanche 4 juin, chacun s'organise comme il l'entend, sinon retour à Montlhéry avec second défilé, sur l'anneau, des motos présentes ce jour. Pour vous remercier de votre participation, vous recevrez le surtout avec lainage amovible de l'époque. Ainsi, la colonne de l'Histoire dont vous serez partie intégrante défilera en tenues uniformes mais sans marques extérieures. Nous voulons ainsi former un

groupe de motards plus représentatifs dont l'Amicale devrait retirer un certain prestige aux yeux des visiteurs, attendus nombreux, à cette manifestation.

Vous nous aiderez grandement à régler cette arrivée en nous retournant rapidement votre bulletin de participation. Vous recevrez alors un plan d'accès avec indication de l'heure d'arrivée souhaitée. Le Président viendra personnellement vous accueillir le vendredi en soirée et restera dîner avec vous.

Tout ceci a pu être mis sur pied essentiellement grâce au dévouement de quatre personnes : Daniel David, Jean André Mercorelli, Bernard Prunet et Michel de Thomasson qui se sont dépensés sans compter. Nous vous réservons une surprise retrouvée dans les réserves du Musée de Fontainebleau...

Alors, ne réfléchissez pas davantage et venez nous rejoindre avec votre merveilleux attelage Gnome & Rhône. Ce n'est pas tous les jours qu'on peut avoir l'occasion de tourner sur le circuit de Montlhéry !

Dernier détail (qui a son importance) : des paniers-repas vous sont proposés pour les deux jours. N'oubliez pas de les réserver car nous n'aurons que le nombre exact de paniers réservés.

Les bulletins d'engagement et de réservation de repas sont à retourner impérativement pour le 5 mai, dernier délai accompagnés d'un chèque à l'ordre de l'AMGR.

Les Coupes Moto-Légende

Au programme : différentes épreuves classées par cylindrée pour les essais libres. Vos motos pourront être entreposées, tous types confondus, sur le stand de l'Amicale, venant ainsi grossir la flotte des motos de l'exposition statique.

Nous rappelons ici les conditions établies par l'organisation de Moto-Légende 95 pour cette manifestation. Insistons sur le fait qu'il est indispensable de nous retourner votre bulletin d'inscription, dûment rempli et accompagné du chèque correspondant à votre participation. En retour, vous recevrez le dossier complet.

Michel de Thomasson m'a proposé de nous présenter aux Coupes Moto-Légende côte à côte avec les clubs BMW-R12 et Ratier-CEMEC. Aussitôt d'accord, j'ai contacté Gérard Bernardet pour qu'il vienne s'unir à nous. Outre un beau plateau de motos anciennes, nous en retirerons un appréciable avantage en ce qui concerne le délicat problème des permanences.

Rappelons les conditions d'accès que nous vous avons déjà présentées dans notre précédent bulletin :

Visiteurs sans moto	Samedi 3 juin : 50 F Dimanche 4 juin : 60 F Samedi et Dimanche : 80 F
Enfants de moins de 12 ans	gratuit
Conducteur d'une moto d'avant 1965	gratuit
Parking	gratuit
Essais libres motos	Entrée gratuite pour les pilotes avec moto antérieure à 1960
Tarif des engagements	
Avant 1920	gratuit
de 1921 à 1945	100 F
de 1946 à 1964	200 F
de 1965 à 1972	250 F
side-car course	250 F
petites cylindrées (jusqu'à 125 cc)	150 F

LVM nous propose un prix d'entrée réduit de 80 francs à 50 francs pour samedi + dimanche (prix spécifique réservé aux clubs) à condition que notre réponse leur parvienne **avant le 5 mai 1995**, dernier délai).

IMPORTANT : N'utiliser le numéro de téléphone de l'Amicale qu'en cas d'urgence car il est lié au lieu de travail du Président.

LE CIRCUIT DU BOURBONNAIS

Ce deuxième circuit annuel en Province s'effectuera dans la région située entre Bourbon et la forêt de Tronçais où nous pourrions découvrir la campagne bourbonnaise en traversant de nombreux villages où nous devrions recevoir le meilleur accueil.

17 et 18 juin 1995

Le départ du circuit est fixé au **camping de Bourbon l'Archambault** (Parc Bignon) situé dans la ville. Nous traverserons celle-ci pour rejoindre Ygrande (village natal de l'écrivain Emile Guillaumat - *La vie d'un saint* -). Une halte matinale nous permettra de prendre une légère collation "colorée" dans un lieu sacré de l'un des villages traversés. Le déjeuner sera pris dans un petit restaurant situé à mi-parcours de cet itinéraire de 70 à 80 km. Le retour s'effectuera vers 18 h au camping où nous préparerons le buffet campagnard pour tous ceux qui auront prévu d'y participer.

Nous avons le souci de mettre nos anciennes en sécurité et, pour cela, nous allons entreprendre une demande de gardiennage auprès de la municipalité pour la nuit du samedi au dimanche. Il est fort possible qu'il nous soit demandé d'exposer nos machines dans la salle polyvalente, le dimanche matin.

Un léger changement est apporté au programme prévu. Nous pensions organiser quelques épreuves sur le circuit Danielson. Impossible, hélas, car ce circuit a été réservé avant notre confirmation et, qui plus est, son prix de location est véritablement exorbitant (l'engagement d'une moto aurait dépassé 300 francs). Enfin, les conditions de sécurité imposées sont hors de proportion avec nos moyens.

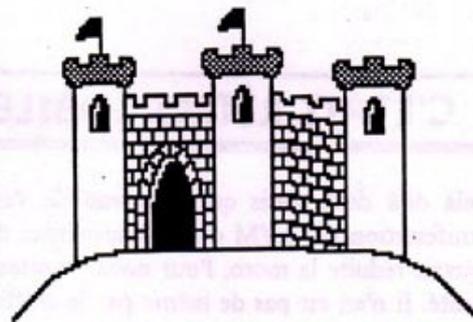
En remplacement, nous vous proposons pour le dimanche matin une promenade pédestre dans la ville de Bourbon-l'Archambault avec visite du très ancien et curieux château féodal.

Pour ceux d'entre vous qui souhaitent participer à ce circuit du Bourbonnais, n'oubliez pas de nous renvoyer au plus vite le bulletin de participation accompagné du versement correspondant. **Date limite de réception : 5 juin.** Rappelons que les chèques doivent être libellés au nom de l'AMGR.

Tous les types de motos et toutes les marques sont acceptés mais, bien sûr, nous souhaitons le maximum de Gnome & Rhône.. Cependant, si la restauration de votre Gnome n'est pas terminée mais que vous disposiez d'une autre machine, n'hésitez pas, venez votre ancienne, quelle que soit sa marque, pourvu qu'elle ait plus de 25 ans.

Une fiche d'information particulière sera adressée à tous les engagés avec le règlement. Vous y trouverez, en particulier, des adresses d'hôtels et de campings environnants. Chaque participant recevra une carte du circuit avant son départ. Pour la réservation au camping, voici deux renseignements complémentaires :

Camping ** Prix de location : 20 francs par personne et par nuit
Téléphone (16) 70 67 08 83



ACTIVITÉS COMPLÉMENTAIRES

Septembre 1995

Nous prévoyons une sortie le samedi 23 septembre, en Seine et Marne. Notre ami, Frédéric Minard nous prépare déjà un circuit touristique au départ de SNECMA Evry, avec une visite du Musée de Villaroche et un périple en Brie qui se terminera autour d'un repas amical en fin de soirée.

Un flash spécial sera publié dans le bulletin n° 7 d'août pour information et engagement à cette manifestation.

Début octobre 1995

Ce sera notre Assemblée générale dont le lieu sera déterminé au cours d'année. Il se peut que nous renouvelions notre visite au Musée SNECMA, occasion pour nous de mettre en valeur la collection de moteurs d'avion et de motos Gnome & Rhône restaurées par les amis du Musée SNECMA.

Octobre et novembre 1995

Nous retenons d'ores et déjà nos stands pour Epoq'Auto à Lyon et Rétromarché à Vincennes, aux dates prévues par les organisateurs.

Voilà de quoi s'occuper en préparation, en permanences et en participation. Alors, pour 1996, nous pourrions repenser au raid annoncé dans notre précédent numéro. Vous en saurez davantage lors de l'Assemblée générale d'octobre

Il est bien entendu que nos amis de l'Association du Musée SNECMA sont conviés à toutes ces manifestations ou expositions, au même titre que les membres de l'A.M.G.R.

C'ÉTAIT RÉTROMOBILE 95

Voilà déjà deux mois que Rétromobile s'est terminé. Vous avez pu connaître la tendance de cette manifestation par LVM où les journalistes n'ont pas oublié de signaler la portion congrue à laquelle se trouvait réduite la moto. Pour nous, ce salon est probablement celui que l'on peut classer en tête par la qualité. Il n'en est pas de même par le chiffre d'affaires car, là, c'est celui de 1994 qui est le meilleur au niveau de la vente des pièces détachées.

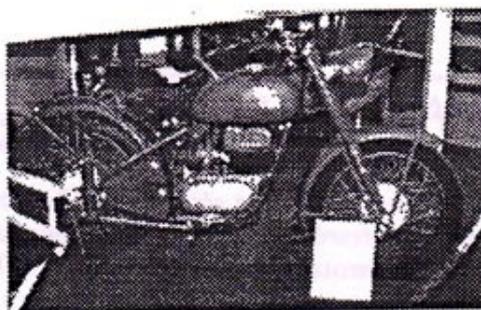
Qu'y avait-il sur notre stand ?



Cette année, nous devons commémorer plusieurs anniversaires. D'abord, le 90ème anniversaire de Gnome & Rhône, le 50ème anniversaire de SNECMA et le 60ème anniversaire de la sortie des Major et Super-Major. Notre stand a su s'adapter à cette situation et sa présentation s'inspirait du logo de 1945. Vous aurez l'occasion de revoir cette disposition avec quelques modifications car nous ne pourrions pas envisager de tels travaux à des intervalles de temps trop rapprochés.

De très belles motos étaient présentées et leur mise en valeur était assurée par la place qu'elles occupaient sur le stand. Le choix des modèles exposés avait largement tenu compte de la qualité de la restauration. La reine de cette exposition était probablement la Super-Major en provenance de la riche collection de Frédéric et Marc Meunier. Merveille de restauration, cette moto a fait l'admiration de tous. La LX200 militaire restaurée

par Jacques Alquier était la plus récente restaurée. Conforme à l'origine, elle était prête à reprendre du service. A côté de ces vedettes, une moto peu connue, la 500cc V2 était présentée dans son état de jeunesse 1931. Sa particularité tenait à ce que son propriétaire actuel, membre de l'Amicale, la mettait en vente. Cela n'a pas traîné : un autre de nos membres, soucieux d'agrandir sa collection, s'en est rapidement porté acquéreur. Il est agréable de savoir qu'ainsi, cette moto restera dans notre famille.



Autre curiosité : la moto parachutable construite en 1959 par une petite équipe des derniers techniciens du département de SNECMA-Gennevilliers. Animée par un des derniers moteurs R4D, l'objectif était de présenter aux Services techniques de l'Armée un modèle pouvant être parachuté dans les opérations menées en Algérie. Ce marché n'a jamais vu le jour et on peut supposer que le scooter Vespa "repliable" a été retenu à sa place. Seuls auraient été fabriqués trois modèles de cette moto. L'un d'eux se trouve dans les ateliers de la Direction de l'Autodrome de Montlhéry où, à l'époque, elle avait été "oubliée".

Comme nous le souhaitions, cette année, nous avons pu présenter sur le stand quelques belles pièces issues de la collection du Musée SNECMA. En particulier, le moteur rotatif OMEGA-GNOME de 1909, dans une restauration de qualité aéronautique. Compte tenu de l'intérêt qu'il a soulevé, nous avons l'intention de renouveler l'expérience pour d'autres modèles, avec la participation de l'AAMS.

Pour en terminer avec l'exposition statique, nous avons réussi à trouver une petite place pour loger notre première caisse de side-car Estafette réalisée par l'atelier de métallerie du RIEP de Melun. Nous saluons, au passage, la qualité de cette réalisation. A quelques jours près, nous aurions pu présenter la partie mécanique réalisée par un lycée professionnel privé.

Dut notre modestie en souffrir, il faut dire que le stand a été largement admiré par le public. Son originalité, la qualité des modèles exposés et leur mise en valeur, la présentation de nos refabrications, tout ceci a prouvé le dynamisme de l'Amicale. Voilà de quoi nous encourager à persévérer dans cette voie ! Devons-nous ajouter à ces qualités statiques, le soin apporté à l'accueil de nos visiteurs ? A tout moment, quelqu'un était là pour renseigner le visiteur imprévu. A raison de deux de nos membres par jour auxquels s'était joint un membre de l'Association du Musée, c'était une présence continue qui venait, elle aussi, prouver que l'Amicale des Motos Gnome & Rhône était un club vivant et bien vivant.

Globalement, ce salon 95 est à ranger parmi les bons crus. Moins de visiteurs, mais tous très intéressés par l'Amicale. Nous regrettons l'absence de la plupart des vendeurs de pièces détachées qui constituait une raison de plus de venir à Rétromobile. Malheureusement, le prix du mètre carré devient réellement dissuasif.



Nous voulons remercier toutes les personnes qui ont généreusement apporté leur aide et leur temps à la tenue du stand. D'autant plus que la qualité de notre accueil n'était pas des meilleures. Nous pensons, en effet, que, par égard pour nos visiteurs, un stand ne doit pas se transformer en salle à manger et nos possibilités de restauration se limitent... à celles des motos anciennes. Tant pis pour nos permanents.

Un grand merci, également à la Direction de SNECMA Evry, au Service de la Communication et au Service des Expositions qui nous ont apporté les éléments majeurs de ce stand si remarqué, marquant ainsi leur attachement à la notion de patrimoine. Nous n'aurons garde d'oublier, dans ce bouquet, le Président de l'AAMS pour le prêt des motos, moteur et documentation de l'Association

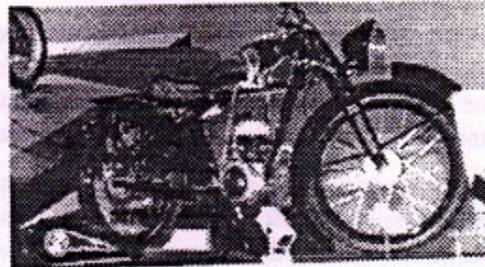
Nous espérons pouvoir continuer en 1996 à être présents à Rétromobile car c'est vraiment la meilleure occasion de prouver à tous, à nos membres, comme à tous les amis de la moto ancienne, qu'il y a encore, en France, un club de marque vivant et bien vivant.

Bernard Prunet
Président de l'AMGR

MAIS OÙ SONT LES CLUBS D'ANTAN ?

Nous avons invité à nos côtés, lors de Rétromobile, le président de l'Association des Cycles et Véhicules Bernardet, Gérard Bernardet, lequel a tenu, avec nous, quelques longues permanences prélevées sur ses loisirs. La présentation de la caisse de side-car Estafette, de marque Bernardet, symbolisait notre démarche. Tous ont su apprécier sa gentillesse et le courage qu'il dépense pour retrouver ses archives, photos et documents afin d'animer son association. C'est l'AMGR qui servait de parrain à l'ACVB lors de sa récente affiliation à la FFVE. Nous remercions, à ce propos la famille Bernardet du très joli cadeau offert : un magnifique plateau décoré d'une AX2 avec side-car. Voilà donc une marque, hier oubliée, rendue à l'actualité par le biais d'une association et qui se développe de jour en jour. Bel exemple et nous continuerons à aider cette Association comme nous aimerions le faire pour d'autres, consacrées à d'autres marques prestigieuses.

Que sont devenus les clubs Terrot, Motobécane, René Gilet et Peugeot ? Tous ont sombré dans l'oubli et le désintérêt qui entoure actuellement la moto. Il n'est pas facile de créer une association mais il est encore plus difficile de la faire connaître, de recruter des adhérents, de leur proposer des projets, une activité, de la faire vivre, enfin. Et puis, il faut constituer un Bureau où chacun doit donner de son temps sans en retirer d'avantages que moraux. Un club ne doit pas être l'occasion, pour ses dirigeants, de réaliser de "bonnes affaires". Qualité des informations, transparence de la comptabilité, est-ce si difficile ?



Les scooters étaient représentés par un stand où on trouvait tdes pièces refabriquées. Outre l'AMGR, il n'y avait pratiquement qu'un seul autre club, le Club du Motocycliste, dirigé par Bernard Salvat. Encore ne s'agit-il pas d'un club de marque mais, plutôt, d'une club *fédérateur*. Combien la situation est différente en Angleterre ou en Allemagne. Le nombre et la qualité des manifestations exclusivement moto, la quantité et la qualité des refabrications en témoignent largement.

On comprend, maintenant, pourquoi l'AMGR expose à Rétromobile, pourquoi elle est présente aux Coupes Moto-Légende, à Vincennes, à Lyon et dans beaucoup d'autres manifestations de la moto ancienne, pourquoi j'ai tant tenu à m'engager dans un programme de refabrication aussi périlleux que celle d'une caisse de side-car et de sa mécanique, pourquoi, enfin, chaque année, nous nous rassemblons dans une sortie collective. Qui plus est, à partir de 1996, une rencontre hors de nos frontières sera proposée annuellement : par exemple Paris-Madrid-Paris.

Un club immobile, tourné vers son passé est un club qui meurt. Alors, avec tant de signes d'activité, notre Amicale devrait connaître une longue vie.

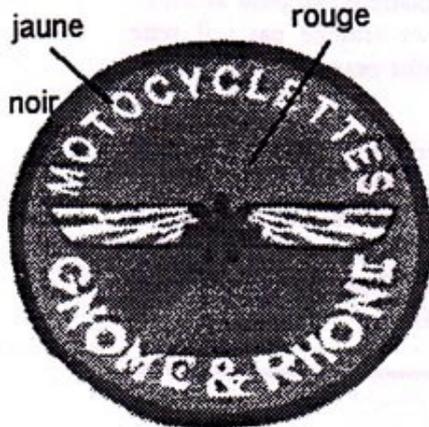
Bernard Prunet



**IMPORTANT POUR PARAÎTRE DANS NOTRE INFO-AMICALE
NUMÉRO 7, LES ANNONCES DOIVENT NOUS PARVENIR
AVANT LE 1ER JUILLET 1995, DERNIER DÉLAI.**

NOUVEL ÉCUSSON GNOME & RHÔNE

La vente de nos pin's ne répond plus actuellement à ce que nous escomptions et c'est pourquoi nous allons essayer un nouveau produit. Michel Delouze nous a proposé un écusson en tissu de bonne qualité, de 90 mm de diamètre, bordé d'un liseré noir et sur lequel se détache en lettres noires ou jaune fluo les mots "Motocyclettes Gnome & Rhône"



les mots "Motocyclettes Gnome & Rhône" en rouge, encerclant le logo des années 30 : moteur en étoile avec les ailes d'avion en rouge et jaune. Cet écusson sera vendu 35 francs + 5 francs de port. Il est immédiatement disponible et vous sera envoyé à réception du chèque correspondant.

Nous souhaitons en vendre une quantité "suffisante" de façon à éviter tout stockage prolongé qui, sur le plan comptable, fait un mauvais retour sur investissement. Pour que le prix atteigne le chiffre que nous venons d'indiquer, nous avons dû en commander 300. Donc, nous apprécierons que vous en commandiez non seulement pour vous-même mais aussi pour vos amis. Veuillez utiliser le bon de commande ci-joint.

Merci d'avance.

LANCEMENT DES CAISSES DE SIDE-CAR

ESTAFETTE

Comme nous vous l'avions annoncé dans notre *Info-Amicale* n° 4, notre première caisse Estafette a été présentée à Rétromobile en même temps qu'une partie du châssis à roue tractée. Nous avons fortement apprécié tout l'intérêt témoigné par un très nombreux public pour cette refabrication, surtout du fait d'une association. Des nombreuses questions nous ont été posées quant à la nécessité de refaire des side-cars à une époque où déjà la concurrence se fait connaître au niveau de ce produit.

Nous nous sommes engagés dans ce projet à la demande de nombreux adhérents - devrions-nous dire "selon leur souhait" ? - soucieux de compléter leur équipement, les uns en caisse seule, les autres en ensemble complet. Et, ensuite, de nouveaux acheteurs potentiels se sont manifestés.

Notre bilan, à ce jour, est plutôt satisfaisant. Qu'on en juge :

- 4 caisses nues vendues ferme en février et à livrer en 1995.
- 12 options pour l'ensemble caisse + châssis qui seront levées dès que notre premier side-car sera homologué, fin 95.

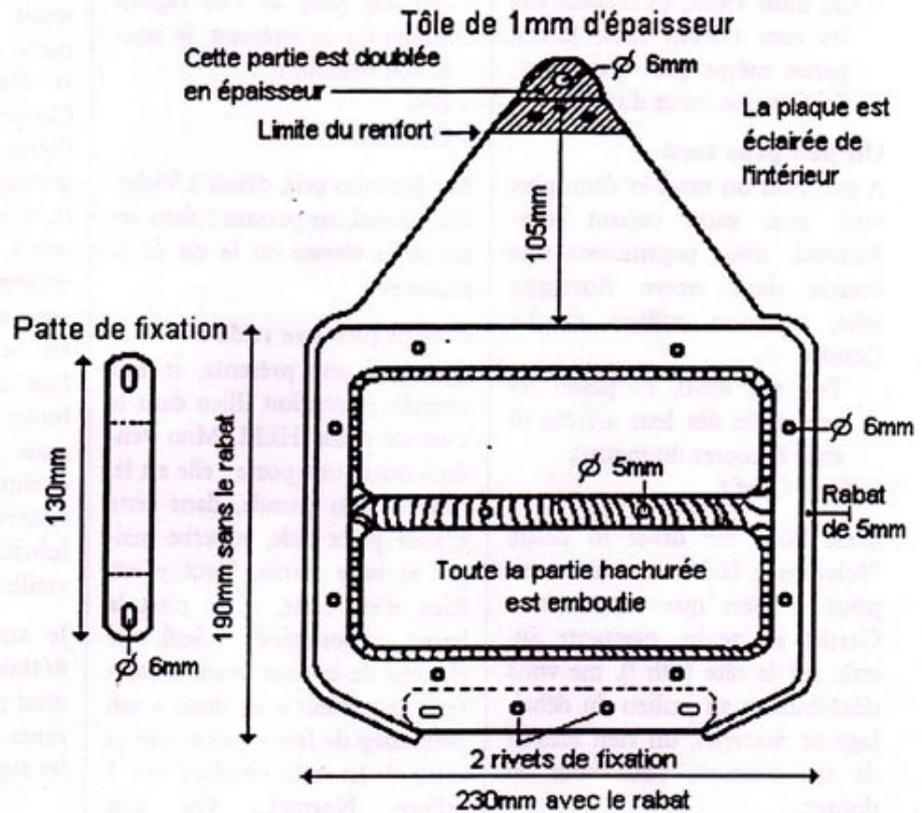
Il ne nous reste plus qu'un assemblage du châssis avec ses composants pratiquement définis pour conclure ce premier exemplaire prévu pour la fin de l'année. Mais, qu'on ne s'y trompe pas : il reste encore du pain sur la planche pour en avoir terminé !

Ajoutez à cela que les ventes s'effectuent dans le cadre légal auquel sont soumises les Associations type Loi 1901 et que ce produit est bien géré dans le cadre des procédures habituelles par souscription. On ne vise en aucune façon à concurrencer quiconque : artisan ou PME.

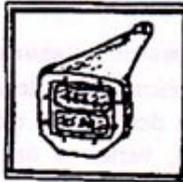
UNE PLAQUE DE MAJOR

C'est Sylvain Vayssade qui nous envoie le dessin d'une plaque d'immatriculation arrière qu'il a fabriquée pour la restauration de sa Major. Bien que les formes en soient très géométriques, il faut quand même une certaine habileté dans l'art difficile de la tôlerie pour la réussir.

Plaque Marchal, partie avant



Vue de face

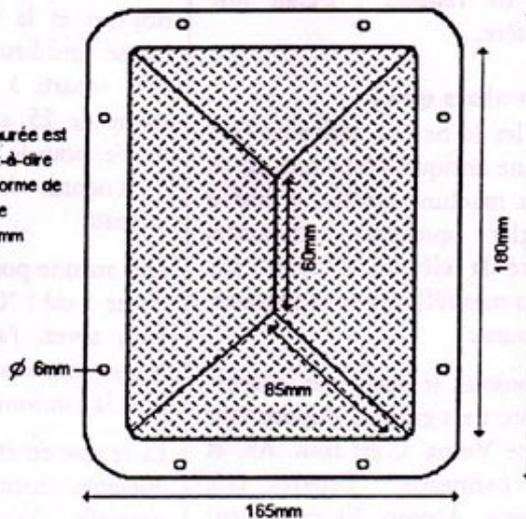


Vue de l'arrière



Partie arrière (Tôle de 0,5mm)

La partie hachurée est en relief, c'est-à-dire qu'elle a une forme de pyramide d'une hauteur de 35mm



La belle affaire

Aux Coupes Moto-Légende, Jean et moi, nous bavardions :

- Ce que je voudrais trouver maintenant, c'est une LX 200, me dit-il.
- Ça, mon vieux, ça n'court pas les rues ! Pour moi, je n'y pense même pas. C'est clair, j'ai fait une croix d'ssus...

Un peu plus tard

A peu près un mois et demi plus tard, avec mon copain Jean-Richard, nous organisons une bourse dans notre Auvergne jolie, en son village de Le Cendre.

- Toi, me dit-il, tu places les exposants dès leur arrivée (il était 6 heures du matin).
- Bien, Chef !

C'est bon, me dis-je in petto, j'échappe à la buvette et au tri-poux - bien que succulent -. Carnet en main, casquette Suzuki sur la tête (Oh !), me voilà déambulant au milieu du déballage de matériel, un rien distrait de ma mission, vous vous en doutez.

La matinée se passe bien : belle affluence, beau temps, un avant-goût de réussite : c'était une première...

C'est alors que...

Vers les 14 heures, arrive un gars sur une antique Vespa qui, aussitôt sa machine arrêtée, se met à épinglez quelques affichettes contre la clôture. N'ayant pas perdu mes réflexes de la matinée, j'accours :

- Bonjour, je dois vous inscrire. Non, c'est gratuit. Voyons voir cette Vespa. C'est tout. Ah, et les panneaux ? Peugeot 125, Terrot, Alcyon. Et ça ? Tiens Une Gnome 200. Comment ? Vous vouliez dire LX200 ?

- Je n'sais pas... Sans doute ???
- Elle est comment ?
- Ben, complète, juste la peinture qui a un peu souffert.
- Ouais... Combien ?
- Bah, un 2-temps, pas trop cher... Disons 2 000 !
- Bon, faut voir ! (Cogito : *ou c'est une rade, ou c'est l'affaire totale.*) Ça m'intéresse. Je peux la voir demain ?
- OK.
- D'accord !

Rendez-vous pris, c'était à Vichy. Un conseil, en passant : dans ces cas-là, la vitesse est la clé de la réussite.

C'était pas une rade !

Quand je me présente, je suis attendu et conduit illico dans le sous-sol d'une HLM. Mon vendeur ouvre une porte : elle est là, comme à la parade, dans cette grande pièce vide, superbe malgré sa robe ternie. Tout y est. Rien n'est cassé, si ce n'est la barre repose-pieds. Seul, le chrome de la roue avant a souffert. Le moteur a eu droit à son petit coup de fion : même que ça brille ! La selle biplace est à refaire. Normal... On s'est acharnés comme des petits fous, dans la cour de l'immeuble, pour la remettre en route. Après deux noyages et la découverte d'une masse insidieuse à l'allumage, c'est reparti à la poussette, au terme de 25 années de retraite forcée, pour le plaisir de l'ouïe et de l'odorat des locataires. Joli tableau.

Aïe, aucune porte du sous-sol ne ferme à clé ! "Ça ne risque rien, vous savez, j'ai l'habitude." Le lendemain, aux aurores, j'étais là avec la camionnette.

La remise en état n'a pas entraîné : quelques chromes, la selle, une nouvelle chaîne, réfection des moyeux, dérayonnage et peinture des tambours. Pour les

pneus, méfiance malgré leur bel aspect. J'ai changé celui d'avant. Polish, huile de coude et quelques raccords de peinture ont fait le reste.

Et le moteur ?

Après changement des joints de vilebrequin, un piston neuf serait le bienvenu. Heureusement, la solution provisoire était là. Figurez-vous qu'en 93, aux Coupes, encore une fois, ce cher Pierre Bignolas (que je salue au passage) m'avait cédé un 175 cc (L 53) neuf. Cherchez la différence. Oui, je sais, lors de la concentration de l'Amicale, on a serré méchamment dans la montée de St Jean des Ollières. Défaut de lubrification du pied de bielle. Maintenant, c'est réparé mais j'aimerais néanmoins que quelqu'un nous donne de bons conseils pour le mélange et la lubrification de nos chères vieilles bécane.

Je sais à présent une chose : 8/100èmes de jeu à l'alésage, ce n'est pas suffisant avec les carburants actuels : il faut 10 ou 12, les segments faisant le reste.

Conclusion et moralité

Pour réussir la belle affaire, organisez des bourses d'échange et, surtout, venez le dimanche 1er octobre à Le Cendre, près de Clermont-Ferrand où nous recevrons dignement les amis.

Je me suis fait traiter de mal élevé par mon grand copain pour lui avoir rajouté un petit plus en, payant, tellement j'étais content. Il paraît que ça n'se fait pas ! Tant pis ! D'accord, j'manque d'éducation. Mais j'ai la plus belle LX 200, na ! Et mon gars m'a promis une 125 R4 D pour cette année. 125 cc, c'est moins cher que 200, pas vrai ?

Alain Robichon

Restauration ou résurrection ?

(ou "Une jeunesse pour la Junior")

(2ème épisode)

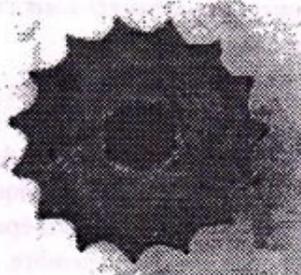
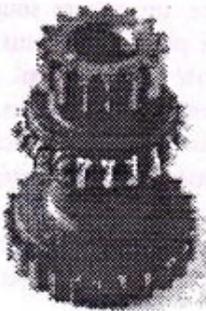
RÉSUMÉ DU CHAPITRE PRÉCÉDENT *Nous avons laissé notre héros dans un état proche du désespoir, contemplant d'un oeil désappointé les fragments de sa Junior qui révèlent la suite de mauvais traitements subis par cette pauvre vieille chose. Va-t-il se décourager ? Va-t-il persévérer ?*

A la recherche des pièces perdues

Les trois photos de cette page illustrent bien le désastre de la boîte de vitesse et du pignon de sortie. Recharger à la soudure électrique et retailer, c'était mission impossible !

Mais, le cylindre paraissait en bon état et le piston n'était pas percé. J'apportai le tout à l'estimable M. Bouvet qui est, comme l'on sait, le pape du réalisme. Son verdict fut net : "Piston ovalisé. A remplacer par un neuf à la cote supérieure." Comme le cylindre était à la première cote, il y avait de la ressource. Encore fallait-il trouver un piston !

Une annonce lue dans LVM me permit de prendre contact avec un vendeur de piston habitant Grenoble. A l'occasion d'un déplacement professionnel, je pris rendez-vous et, le soir, sitôt arrivé dans cette ville, je lui téléphonai afin de convenir d'un point de rencontre qui fut fixé au coin d'un jardin public. Il serait au volant d'une R16 et je lui décrivis mon habillement. La nuit était noire, la pluie tombait faiblement, les phares des voitures jetaient des lueurs fugitives sur l'asphalte humide... Il ne manquait plus que des dialogues d'Audiard pour qu'on puisse se croire



dans un film noir des années 60.

Une R16, de nos jours, c'est facile à repérer. Aussi, la rencontre se réalisa-t-elle sans difficulté. Monté à bord, je partis vers mon destin... qui s'acheva bientôt dans



un antique hangar, très haut de plafond, où un éclairage parcimonieux dévoilait, ça et là, des montagnes de pièces diverses et alléchantes. Il y avait bien un piston mais il était à la 2ème cote réparation. Qu'importe

puisqu'il était neuf, pourvu de ses segments et de son axe et que, de toute façon, je n'avais pas l'intention de faire 50 000 kilomètres avec la Juju. Il y avait même un joint de culasse métalloplastique. Inutile de dire que l'affaire fût vite conclue.

L'horizon s'éclaircissait mais il restait encore suffisamment de nappes de brume pour m'empêcher d'apercevoir le bout du tunnel !

C'est alors que, peu après, à l'excellente bourse de Champeaux, un membre de l'Amicale me proposa d'échanger une fourche de Junior contre un feu arrière de R 50/2 qui dépareillait ma vieille BM R 25/3. Cette fourche était très légèrement gauchie mais un léger chauffage et un effort bien appliqué allait la remettre dans le droit chemin.

Plus tard, une autre annonce, toujours publiée dans LVM, m'apprit qu'on vendait, du côté de Dieppe, un moteur de Junior bloqué et incomplet. Je décidai de profiter d'une journée un peu ensoleillée pour aller voir ça de près. Cette fois, rendez-

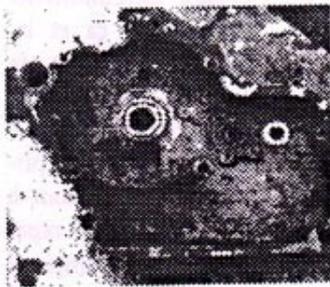
Pourquoi tant de détails ?

Ce récit (vécu) semblera à certains fastidieux et on reprochera à l'auteur de n'avoir pas su discerner l'essentiel et écarter l'accessoire. Il vous répond tout de suite qu'il a souhaité montrer sur une situation réelle les écueils qui guettent le restaurateur peu expérimenté et les trésors de patience, de persévérance et d'astuce dont il faut faire preuve pour mener sa tâche à bien. Et puis, c'est aussi l'occasion de donner quelques bonnes adresses qui pourront être utiles à tous.

vous était pris à midi et la rencontre allait avoir lieu dans un gentil petit village entre Rouen et Dieppe où je fus accueilli par un sympathique septuagénaire, amateur de cross à l'ancienne, qui me laissa un moteur partiellement démonté, fortement rouillé et ayant visiblement subi un très long bain de pieds dans une quelconque eau croupie, pour la somme raisonnable de 700 francs.

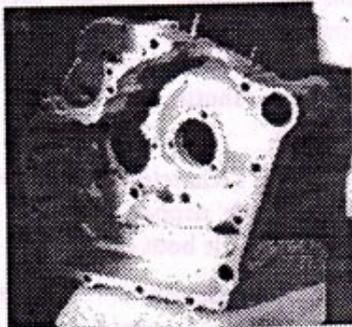
Autopsie d'un moteur

Si le précédent moteur avait été graissé à la limaille de fer, celui-ci l'avait été à l'eau. C'est incroyable comme ce liquide (qu'on dit inoffensif) peut parvenir à désagréger la ferraille la plus dure. Ni le vilebrequin, ni l'extrémité de la vis d'Archimède de la pompe à huile, ni les roulements à bille n'y avaient échappé. Sans même parler des engrenages de l'arbre à came. Mais la boîte de vitesse était superbe : comme neuve ! Trop d'impatience dans le déblocage du piston entraînent la mort irrémédiable du cylindre, cassé au niveau de l'embase. Tant pis pour moi !



Mise à part une forte oxydation ayant rongé le bas du carter en fonte d'alu, celui-ci avait bien résisté. Une fois nettoyé, il apparaissait très sain, sans amorce

de rupture. Toutefois, je découvris à ma grande surprise que la plaque de constructeur portait la date de... 1947 !!! D'où la question posée dans *Info-Amicale* numéro 4 et la réponse proposée par Jacques Pichaud dans le numéro suivant. Mais, sur le plan technique, cela n'avait guère d'importance et le carter alla rejoindre le tas des pièces récupérées après avoir fait un bref séjour au Caméléon pour un microbillage vigoureux.



Après la ferraille, les caoutchoucs

Le vieillissement, c'est la peste du caoutchouc. Ceux qui subsistaient étaient craquelés, fendillés ou déliquescents. Pour l'instant, l'Amicale ne propose rien pour la Junior. Mais, je me souvenais d'un nom, Bertrand, et d'une adresse : chemin de

Montociel. Quelle promesse ! Sans doute allais-je être comblé ! Après un coup de téléphone, furent commandés tous les caoutchoucs manquants : poignées, grippe-genoux, revêtements de cale-pieds et boule de changement de vitesse. Quelques deux mois après, je recevais ma commande. Déception, les pièces étaient moulées dans une matière noire très dure, plus plastique qu'élastique. Visiblement, les moules des grippe-genoux avaient été confectionnés à partir de modèles très usés. La boule de changement de vitesse était utilisable, mais, quant aux poignées et aux repose-pied, mieux valait les passer aux pertes et profits.

La pédale qui venait du froid



Il était temps de passer à l'action : une annonce dans LVM avec la liste des pièces manquantes les plus importantes. Une seule réponse : un aimable mais anonyme correspondant qui, au téléphone, me fixa rendez-vous à 14h 30 sur le grand escalier de la Poste Centrale de la Rue du Louvre. Je devais porter un

blouson vert. Il aurait la pédale à la main. A l'heure dite, la rencontre se produisit Coup d'oeil circulaire : c'était calme partout et personne ne semblait nous épier. Discrètement, la pédale et un billet de la Banque de France changèrent de mains. Puis chacun repartit de son côté. Peu de mots avaient été échangés mais j'avais encore une pièce de plus.

Les P.A. d'Info-Amicale

Mais, avant de lancer un appel à la cantonade, pourquoi ne pas regarder devant soi ? Notre *Info-Amicale* possède une rubrique de petites annonces et j'y dénichai une quasi-épave de Junior proposée par un de nos membre. Malheureusement, il m'apprit qu'il avait vendu la plus grande partie de son épave en pièces détachées à différentes bourses auvergnates et locales. Parmi ce qui lui restait, je trouvais un garde-boue arrière, un couvre soupapes, une plaque arrière et une plaque de dessus de réservoir. Il m'avait bien précisé que ce n'était pas en très bon état, mais, à la réception du colis, je dus reconnaître que cette affirmation était à classer, parmi les figures de rhétorique, dans la catégorie des litotes. J'allais avoir l'occasion d'expérimenter mes talents manuels pour redresser par-ci, braser par-là, gratter par ailleurs. C'était l'occasion

de mettre en pratique la technique de la ventouse expliquée par Pierre-Arsène dans un récent numéro de LVM.

Une annonce de recherche que je publiai dans *Info-Amicale* me permit de dénicher un phare presque complet (au verre près). Au démontage, il se révéla avoir été grossièrement réparé avec du mastic, sans doute après une gamelle, ce qu'ignorais vraisemblablement mon vendeur. Là encore, ce fut pour moi une occasion de m'exercer à la brasure, cette fois sur des formes arrondies.

Pourquoi pas les roues ?

En attendant de trouver d'autres pièces, je pouvais toujours commencer à faire un peu de remontage : à rayonner les jantes que j'avais achetées à Armand Bardet, il y avait maintenant plus de six mois.

On se fait facilement un monde du rayonnage et un univers du dévoilage. Et pourtant... Un bâti simple à confectionner pour pouvoir faire tourner la roue, deux tiges perpendiculaires coulissantes pour évaluer le voile et le saut, et une clé spéciale à rayon : voilà tout le matériel nécessaire. Savoir compter jusqu'à 4 (comme le dit Armand Bardet (*Chroniques Moto*, n° 36, page 35) et, surtout, avoir suffisamment de patience : tout est là ! En deux heures, avec un peu d'expérience, on doit y arriver. Mais, la première fois, ça peut prendre plusieurs jours avant qu'on ait compris de quel côté il fallait serrer ou desserrer selon le défaut constaté. Surtout, ne pas s'énerver ! Faire des pauses que l'on pourra meubler avec la lecture de quelques pages de Marguerite Duras, par exemple.

La roue arrière achevée, je passai à la roue avant. Catastrophe ! Impossible de remettre la main sur les parties coniques venant coiffer les billes de chaque côté de l'axe. Marcel Pagnol l'avait déjà remarqué (*Le château de ma Mère*), les objets sont animés d'un esprit malin qui les porte à se dissimuler dès qu'on les quitte de l'oeil. J'eus beau chercher, rien à faire pour les faire revenir : ni menaces, ni prière ne réussirent à les convaincre.

Les événements se précipitent

Février arrivait, et avec lui, la sympathique bourse de Romorantin. Je ne fus pas (trop) déçu, si ce n'est que le diamètre intérieur de ces cuvettes était de 14 (l'axe d'origine était un axe de 12). Au pas de 125, évidemment (le pas ISO normalisé est de 200). Qu'à cela ne tienne, il suffisait de refaire un axe à partir d'une barre d'acier de 14 mm et de la fileter.

Ce n'est pas au BHV qu'on peut trouver ces tarauds et filières hors norme. Il y a (au moins) deux adresses : Weber, à Paris, ou Otelo, par correspondance. Pour ce dernier, un fax, une carte bleue et deux jours après, *Jet Service* vous livre votre commande à domicile.

Une fois l'axe dûment fileté, nouveau problème : il me manque une bille de roulement de roue et une d'elles est tellement piquée qu'il faut songer à la remplacer. Le catalogue des pièces détachées (Merci l'A.M.G.R.) indique que leur diamètre est de 7,94 mm. A tout hasard, sans vraiment y croire, je vais demander à mon motociste BMW de Chevreuse si, par hasard... Et c'est le miracle. Oui, il en a dans une vieille boîte retrouvée sous son établi. Voyez qu'il faut TOUT essayer. Même ce qui paraît improbable.

Retour sur les caoutchoucs

A Rétromobile, le Président Salvat se fait un plaisir de me céder pour moins de 100 francs deux poignées et deux repose-pied noirs qui ne semblent pas, eux, être fabriqués dans de l'ébène : ils sont souples ! Merci au Club du Motocycliste.

Et, toujours à Rétromobile, c'est au stand d'un "refabricateur" (refabricant ?) de pièces détachées pour vieilles voitures que je trouve des diabolos de suspension arrière de traction avant qui, à un poil près, conviendront bien pour assurer la fixation du moteur de la Junior dans son cadre.

Et maintenant, que vais-je faire ?

... comme aurait dit Bécaud. Et bien, tout simplement, une petite pause. Ne manquez pas le prochain épisode pour savoir quel(s) traitement(s) nous allons faire subir à toutes ces pièces pour tenter d'en refaire une motocyclette à essence de pétrole.

Bonnes adresses :

- Weber, 9 rue de Poitou, Paris. Tél.(1) 42 71 23 45.
- Otelo, Tél. (1) 34 46 15 00. Fax : (1) 34 46 17 00.
- Bouvet, 24 rue Marius AUFAN, 92300 Levallois-Perret, Tél : (1) 47 57 12 05.
- Le Caméléon, 39 rue des Pivoines, 94140 Alfortville. Tél. (1) 43 75 04 43.
- Le Club du Motocycliste, "Au Bourg", 71850 Charnay-lès-Mâcon, Tél. (16) 85 29 16 18? Fax : (16) 85 29 05 49.

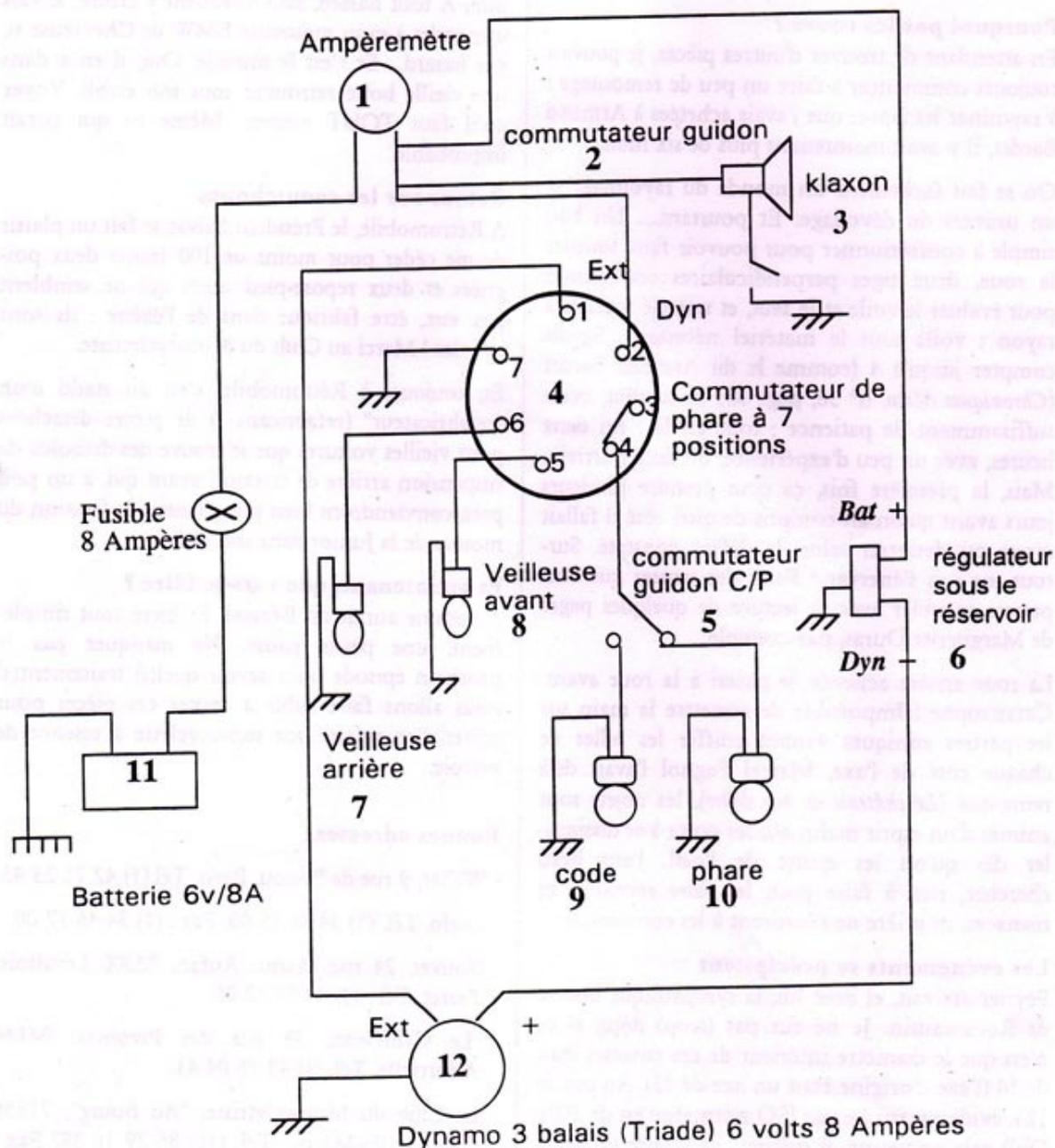
CIRCUIT ÉLECTRIQUE DE JUNIOR

L'équipement normal de la machine est le suivant :

- 1 commutateur phare à 7 plots
- 1 commutateur guidon code/phare au guidon
- 1 dynamo à 3 balais avec une sortie + et une sortie excitation.

La couleur des fils reste à l'appréciation du monteur car cette étude est partie d'un faisceau inexistant.

Schéma électrique :



N°	Libellé	Localisation	Destination fils
1	Ampèremètre	Sur le phare	Plot de droite : Vers le Klaxon 2 - Vers position Dyn du commutateur 4 - Vers plot BAT + du régulateur 6 Plot de gauche : Vers borne + de la batterie 11
2	Commutateur klaxon	Sur la poignée de gaz	- Vers le plot + du Klaxon 3 - A la masse quand on appuie sur le bouton
3	Klaxon	Sous le phare (Isolé de la masse)	- Vers le commutateur klaxon 2 - Vers plot droit de l'ampèremètre 1
4	Commutateur principal 4 positions Arrêt, veilleuse, code et phare	Sur le phare	Plot 1 Ext : Vers la borne EXT ou II de la dynamo 12 Plot 2 Dyn : Vers ampèremètre borne droite 1 - Strap avec plot 7 du commutateur 4 Plot 3 : Vers plot 4 du commutateur si commutateur guidon, sinon vers le phare 10 Plot 4 : Vers commutateur guidon C/P 5 si il existe, sinon vers code 9 Plot 5 : Vers veilleuse avant 8 Plot 6 : Vers veilleuse arrière 7 Plot 7 : En contact avec la masse par la vis de fixation du commutateur
5	Commutateur Code/ Phare si il existe	Sur le côté gauche de guidon	Plot 1 : Vers commutateur 4 sur plot 4 (Code) Plot 2 : Vers ampoule Code 9 Plot 3 : Vers ampoule phare 10
6	Disjoncteur	Sous le réservoir (Fixation à la masse indispensable)	Plot 1 Dyn + : Vers la borne + ou I de la dynamo 12 Plot 2 Bat + : Vers le plot droit de l'ampèremètre 1
7	Veilleuse arrière	Sur garde boue AR Fixation à la masse indispensable	- Vers plot 6 du commutateur de phare 4 - Masse par le garde boue AR
8	Veilleuse avant	Dans le phare avant	- Vers plot 5 du commutateur de phare 4 - Masse par le phare
9	Ampoule Code	Dans le phare avant	- Vers plot 5 du commutateur de phare 4 si il n'existe pas de commutateur au guidon 5, vers plot 2 du commutateur guidon - Masse par le phare
10	Ampoule Phare	Dans le phare avant	- Vers plot 3 du commutateur de phare 4 si il n'existe pas de commutateur au guidon 5, vers plot 2 du commutateur guidon - Masse par le phare
11	Batterie	Derrière bloc moteur sous boîte à outils pour les moteurs 3 points	Borne + : Vers le plot de gauche de l'ampèremètre 1 (insérer un fusible de 8 A) Borne - : - A la masse
12	Dynamo 3 balais	A gauche du bloc moteur, dynamo à 3 balais et à 2 sorties (1 plus et 1 excitation, masse par le chassis moteur)	Borne + ou I : Vers plot Dyn + du régulateur 6 Borne Ext ou II : Vers plot 1 du commutateur de phare 4

Principe de fonctionnement avec un commutateur 7 plots

En position veilleuse :

- Le pôle 2 est en contact avec les 6 et 5
- Le pôle 7 est en contact avec le 2 interne au commutateur
- Le pôle 1 est en contact avec le 7 donc à la masse

En position code ou phare :

- Le pôle 2 est en contact avec les 6 et 3 ou 4
- Le pôle 7 est en contact avec le 2 interne au commutateur
- Le pôle 1 est en contact avec le 7 donc à la masse

Au repos il n'y a aucun contact ni entre 1 et 7 ni entre 2 et les autres

Principe de fonctionnement de la dynamo :

La dynamo possède deux sorties : une borne notée en général + ou I qui correspond à la sortie de courant (~ 8 Ampères pour 6 Volts) et l'autre borne notée **Ext** ou II qui correspond à l'excitation. Au repos, la dynamo débite par le plus + et par le plot **EXT** afin de ne pas surcharger la batterie. Au travail (allumage des phares), le plot **EXT** est réuni à la sortie + pour que la fourniture du courant émis par la dynamo par le pôle + aille entièrement aux accessoires. Ce fonctionnement est "régulé" par le régulateur. En particulier, à l'arrêt de la machine, il empêche le courant de la batterie de passer vers la dynamo et donc de décharger la batterie.

La dynamo sans batterie peut fonctionner, mais pas immédiatement, par le principe de rémanence de la dynamo. Pour qu'une dynamo puisse fonctionner, il lui faut un champ magnétique. Ce champ magnétique est initialisé en règle normale par une pichenette de la batterie. Néanmoins, l'inducteur de la dynamo conserve toujours un peu d'aimantation rémanente. Si l'installation ne comporte pas de batterie, ce reste d'aimantation fait boule de neige et finit par créer le champ magnétique nécessaire pour que la dynamo débite suffisamment de courant. Le temps de réponse reste aléatoire en fonction du degré d'aimantation des inducteurs.

Ce mode de fonctionnement n'est pas simple, et ce qui est indiqué au dessus reste sous mon entière responsabilité. Si quelqu'un a une meilleure explication à me fournir, surtout qu'il n'hésite pas à nous la communiquer !

François Faye

ANNEE 1937

COUPE DE L'ARMISTICE MÉDAILLE D'OR

CATÉGORIE SIDECAR 1.000 cmc

remportée par

BOURGUIN

sur

GNOME - RHONE

750 cmc militaire type X

et sidecar **BERNARDET**

réalisant le **MEILLEUR TEMPS** toutes catégories
(motos, sidecars, voitures) sur le parcours d'Ivorny à Neufmontiers