

# 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

## Info-Amicale - n° 9 - décembre 1995

### SOMMAIRE

- ♦ Le mot du Président..... 1
- ♦ Compte-rendu de l'Assemblée générale... 3
  - Appel à cotisations ..... 6
- 3. Documentation technique ..... 7
- 5. Expositions et manifestations :
  - Epoq'auto à Lyon ..... 8
  - Rétromarché de Paris ..... 8
  - Calendrier prévisionnel des activités 1996..... 9
- 6. Informations et communications.....
  - Un homme se penche..... 6
  - Tour d'Auvergne..... 10
  - Table des articles 95..... 12
  - Dépouillement de l'enquête--- 13
  - Petites annonces ..... 16
  - Les cartes grises de collection - 17
  - Retour sur l'additif Millesim --- 30
- 8. Assistance à la restauration
  - Ficelles et tours de main..... 18
  - Tout sur la dynamo..... 19
  - Conversion inches en centimètres..... 26
  - Restauration ou résurrection--- 27
- 9. Archives Gnome & Rhône
  - C'était en 1937 (tour de France motocycliste)..... 28



*Le mot  
du  
Président*

☆  
*L'heure des bilans  
et de l'avenir*

Lorsqu'en 1993, j'ai été élu Président de notre Amicale, je me suis tout de suite fixé comme but de provoquer une réorganisation complète qui entraînerait un changement total des objectifs "indéfinis" d'alors et d'établir un plan de travail pour chacune de nos nombreuses activités.

Ainsi fut fait et, depuis deux années, je pense que nous avons tous le sentiment que notre Amicale tourne bien et progresse normalement. Fin 95, nous frôlerons les 400 membres (à 4 près, au 1<sup>er</sup> décembre). Ce signe de bonne santé ne doit pas nous endormir et, pour 96, le programme des activités qui vous sera présenté ne faiblit pas par rapport aux années précédentes. Les bilans par activité seront exploités dès janvier et figureront dans le numéro 10 d'*Info-Amicale*. A ce propos, à l'occasion de ce dixième numéro, nous allons inaugurer une nouvelle maquette, plus aérée, de la "une" et, afin de répondre à la demande qui est apparue à la suite de notre enquête, ce sera désormais au rythme de cinq parutions annuelles que vous recevrez *Info-Amicale* : février, avril, juin, octobre et décembre.

Mais, revenons à notre gestion. Aujourd'hui comme demain, elle se doit d'être rigoureuse. Notre image de marque dépend de nous tous. Je reste, comme toujours, à l'écoute de chacun mais je tiens essentiellement à éviter toute distorsion dans notre présentation vis à vis de l'extérieur en ce qui concerne notre fonctionnement interne et l'esprit associatif de l'Amicale. Je suis très conscient des difficultés que cela peut parfois présenter mais c'est un engagement que j'ai choisi de suivre et pour lequel je suis soutenu par une équipe dynamique, sérieuse et courageuse.

Lors de notre dernière Assemblée générale, j'ai tenu à proposer que l'on décerne un titre de *membre d'honneur* à quelques personnes qui ont largement contribué à nous aider, directement ou indirectement, sur le plan interne ou vis à vis de notre représentation extérieure et cette motion a été approuvée à l'unanimité des présents.

J'ai souhaité également que notre groupe de travail administratif soit plus important, malgré notre éloignement géographique les uns des autres. La nomination de Michel Dreyfus au poste de secrétaire principal est tout à fait logique. Notre trésorier, quant à lui, va devoir nous prévoir une comptabilité plus adaptée à une production rapide des bilans. La réussite des demandes de subventions dépend en effet de la présentation de dossiers et de comptes de résultats annuels (12 dossiers de demandes doivent être envoyés dès janvier 96).

Pour terminer l'examen de notre organisation interne, je veux sincèrement remercier ceux qui nous ont aidé cette année. Je n'entreprendrai pas d'en dresser ici la liste, mais je suis certain que vous vous reconnaîtrez à travers ce message d'amitié qui m'a lié à vous dans ces nombreuses occasions. Je regrette que certains d'entre vous n'aient pas envie de continuer à coopérer comme je le souhaite mais je les remercie de l'avoir compris naturellement. Notre image de marque dépend de nous tous, comme je le disais plus haut.

Voici, résumé en quelques lignes, ce que je désignerai sous le nom de "bilan moral" de deux ans d'activité. Cette fin d'année 1995 nous donne l'occasion de nous retrouver devant une situation saine bien que tous nos objectifs n'aient pas été atteints, que ce soit dans le secteur des pièces détachées ou dans celui de la réédition de la documentation technique. Mais, rassurez-vous, on ne saurait tarder à en voir la fin.

Quand à nos motos de l'Amicale, les travaux de restauration se poursuivent doucement. Je pense que nous présenterons au moins trois motos pour rouler à Moto-Légende de juin. Pour moi, comme je l'ai maintes fois répété, cette activité n'est pas prioritaire et ce n'est vraiment qu'avec un peu plus de trésorerie que nous pourrions faire avancer cet atelier.

Notre projet de construction de châssis est soumis à la bonne volonté de nos tourneurs fraiseurs qui, à ce jour, usinent les dernières pièces du support de roue tractée. J'espère que l'on y arrivera pour juin 96 mais c'est du travail tendu. Dès la fin de cette construction, une série sera lancée à la hauteur de trois unités auprès de la Régie Industrielle des Etablissements pénitentiaires.

Au chapitre des expositions et manifestations motos, j'ai déjà donné mon point de vue, autant sur l'organisation que sur le taux de participation constatée. Je souhaite que, pour l'année future, nous nous retrouvions plus nombreux au cours de chacune d'elles. La première du genre sera, bien sûr, les coupes Moto-Légende. Nous en parlerons en février.

Pour mieux préparer nos activités, il nous a semblé indispensable de vous demander votre avis. C'est dans ce but que vous avez reçu le fameux formulaire d'enquête, à la fois simple et précis sur l'évolution de l'AMGR. Notre secrétaire vous apporte, dans ce numéro, les résultats du dépouillement de cette enquête. Les chiffres parlent : 118 réponses reçues pour 381 envois représentent un taux de participation très satisfaisant, sachant que bon nombre d'entre vous ne sont parmi nous que depuis moins d'un an ou deux. Le résultat est très encourageant et va nous permettre de mieux orienter nos travaux. Je vous remercie tous d'avoir bien voulu participer à cette enquête. Vous constaterez que les résultats en ont été publiés rapidement et je veux féliciter Michel Dreyfus de cette besogne accomplie et commentée avec talent. J'approuve entièrement son jugement sur certaines observations qui nous ont été présentées à l'AG ou par écrit.

Nous voici donc outillés pour démarrer 1996 dans de bonnes conditions. La priorité absolue sera de terminer nos travaux en cours et je serai très vigilant sur ce point. Nous continuerons d'être présents le plus possible aux nombreuses manifestations motos régionales auxquelles j'encourage chacun à participer avec nous tout au long de la nouvelle année.

Si notre chère année 1995 se termine avec quelques soucis de restauration, notre Entreprise n'échappe pas, elle aussi, à une remise en cause de sa politique de l'emploi, compte tenu de son carnet de commande déficitaire. Ainsi, nous venons de subir une diminution de notre subvention annuelle qui était constituée par une participation à la location de notre stand de Rétromobile. Malgré cela, notre financement nous permettra encore d'exposer en 1996 dans de bonnes conditions car j'ai pris, depuis un mois, les dispositions

nécessaires. Un effort particulier a été consenti par l'organisateur, compte tenu du rôle joué par l'AMGR dans la communauté des motos anciennes.

Notre ami Gérard Bernardet sera à nos côtés lors de ce prochain Rétromobile. Il est membre de l'Amicale et si, aujourd'hui, son Association des Véhicules et Cycles Bernardet se porte bien, sa trésorerie ne lui permet pas encore de louer un emplacement à ce Salon.

Nous vous attendons donc tous, très nombreux et, comme chaque année, nous ne refusons pas les bonnes volontés pour nous aider à représenter l'Amicale sur le stand que nous partagerons avec nos amis du Musée SNECMA.

1995 trop tôt disparue, c'est à bras le corps que nous allons empoigner 1996 pour lui faire accepter tous nos projets. Il nous reste encore beaucoup à faire mais, avec votre participation et votre empressement à verser votre cotisation annuelle, nous sommes sûrs d'assurer une saine gestion. Malgré les différentes augmentations et, en particulier celle de la TVA qui nous atteint directement, le montant de la cotisation reste inchangée : 100 francs par an. Il sera toujours temps de réétudier cette question lors de notre AG de 1996.

Avec un peu d'avance sur le calendrier, je vous souhaite à tous une très bonne fin d'année. Que le bonheur et la joie soient au rendez-vous pour vous et vos familles !

*Bernard Prunet*  
Président de l'AMGR

## COMpte Rendu de l'Assemblée Générale du 7 Octobre 1995

Cette année, nous avons de nouveau tenu notre Assemblée générale au Musée SNECMA de Villaroche. Ce samedi après-midi du 7 octobre a été un moment fort dans les rencontres que nous avons déjà organisées. En effet, ce sont plus de 50 personnes qui sont venues de différentes régions pour ce rendez-vous d'automne.

Nous avons déjà détaillé les aménagements du Musée dans de précédents numéros d'Info-Amicale. Cette année, on pouvait constater qu'il s'était enrichi de quelques moteurs d'avions et de nouvelles motos.

Notre séance, prévue pour 14h 30, prendra du retard, à cause d'un soleil radieux qui nous sollicite d'établir notre rendez-vous à l'extérieur. Chacun y va de son petit mot... une bonne ballade à moto serait la bienvenue dans cette région... on en reparlera bientôt...

15 h : la séance est ouverte.

Le Président déclare que le quorum est atteint. 102 pouvoirs ont été envoyés par la poste et 38 apportés par les présents, ce qui fait 140. En effet, à cette date, l'Amicale compte 380 membres à jour de leur cotisation 95.

Nos hôtes de l'AAMS sont représentés par le Président Claude Moussez et la Trésorière, Nicole Abadie.

Le premier point abordé sera ma reconnaissance exprimée par l'Amicale envers ceux, membres ou non, qui lui ont apporté une aide appréciable depuis quelques années. En particulier, la Direction de SNECMA, en la personne de son Directeur, Gérard Gentilhomme. Sans oublier Claude Moussez et Nicole Abadie. D'un autre côté, le soutien de Michel de Thomasson et ses conseils ont contribué à promouvoir l'Amicale à la place qu'elle occupe maintenant : celle du premier club de marque français. C'est la raison pour laquelle il est proposé de nommer ces quatre personnes membres d'honneur de l'Amicale. Proposition approuvée à l'unanimité des présents.

Ensuite Bernard Prunet retrace l'organisation qu'il s'est attaché à mettre en place depuis deux ans, aidé en cela par plusieurs personnes disposant d'une bonne expérience acquise au fil des années, professionnellement ou non. C'est ainsi que notre ami Michel Dreyfus coopère à l'édition de toutes les *Info-Amicale* et s'est chargé, sur le plan informatique, du traitement des courriers à caractère officiel et de la réorganisation du fichier des adhérents. Cette fonction de secrétaire administratif n'a pas été régularisée et

nous souhaitons qu'à cette occasions, il soit nommé Secrétaire principal puisque notre ami Jean-François Rault n'a pas les moyens techniques ni le temps nécessaire à accorder à ce travail. Cette proposition est, elle aussi, approuvée à l'unanimité des présents. La mise à jour de notre livre d'organisation et les démarches administratives auprès de la Préfecture seront entreprises en décembre.

Vient ensuite un rappel des travaux en cours pour chacune de nos activités. On note une bonne progression dans le recensement des motos Gnome & Rhône (550 modèles répertoriés). L'édition de la documentation technique progresse et couvre pratiquement 80% de la collection des fascicules d'entretien et des pièces détachées. Il nous reste à réaliser pour cette fin d'année deux fascicules : un sur les 125 cc et l'autre, sur l'électricité.

La refabrication des pièces détachées reste la préoccupation majeure du Président qui entend bien y consacrer encore davantage de moyens et d'investissements pour 1996. C'est un très lourd travail de gestion et de suivi : depuis la réception du bon de commande jusqu'à la livraison. Fin 1995, on comptera environ 200 postes.

La restauration des motos de l'Amicale se poursuit en nous efforçant de respecter le rythme de 2 machines par an. Fin 95, nous terminerons la mise au point d'une LX200 et la reconstruction d'une R3 et d'une R4F qui devraient être disponibles pour Moto Légende 96.

Nos expositions et manifestations ont été bien suivies. Dommage que le rassemblement à Bourbon l'Archambault n'ait pas atteint le taux de fréquentation que nous avions espéré. Tout ceci vous a été conté en détail dans nos *Info-Amicale* précédents.

Information et communication sont maintenant bien organisées mais nous devons encore améliorer les contacts dans certaines régions où certains de nos amis ont un peu l'impression d'être laissés à eux-mêmes. Mais ce n'est qu'une impression car nous traitons tous nos adhérents sur le même plan et toujours dans le même esprit amical.

Nos travaux hors association avancent mais le temps disponible pour suivre ces affaires est parfois insuffisant. De ce fait, le proto du châssis de l'Estafette risque de prendre un peu de retard par rapport à la date initialement prévue de fin 95. Par contre, les caisses sont maintenant livrables sous trois mois.

Quelques membres soulèvent des questions d'ordre général auxquelles répond Bernard Prunet. Une autre question est posée par un des membres de la première heure qui paraît avoir oublié qu'en 1991, aucune pièce détachée n'était disponible : "Pourquoi avez-vous tant de pièces en stock ?" Plusieurs réponses sont spontanément apportées par plusieurs de ceux qui assistent à l'Assemblée et qui soulignent que l'absence de tout stock entraînerait non seulement d'importants délais de livraison mais aussi une quasi impossibilité de trouver des sous traitants à l'unité. Les choix des pièces à refabriquer sont effectués d'après les réponses aux questionnaires régulièrement diffusés car il est impossible de tout lancer en même temps et le choix s'oriente du côté où la demande est la plus forte. Autre conséquence de prévisions trop justes ou de commandes en trop petite quantité : la majoration des prix. Ainsi, l'expérience nous a montré, dans le cas des queues d'échappement en inox, que le lancement d'une seconde refabrication nous a conduit à un coût unitaire majoré de 20% par rapport à la première fourniture.

Jean-Claude Conchard demande si nous ne pourrions pas organiser des manifestations de concert avec d'autres clubs moto, par exemple, à l'occasion de rassemblements sur circuit. C'est le type de question à laquelle il n'est pas facile d'apporter une réponse catégorique. Parmi les inconvénients: la perte de toute spécificité de nos rencontres et les problèmes posés par la gestion d'un grand nombre de participants. En outre, la cohabitation, même temporaire, avec des gens dont on ne connaît pas le comportement, peut gâter le plaisir d'un rassemblement. Toutefois, l'expérience faite cette année, d'un rapprochement à Moto-Légende avec les clubs BMW R12 et Ratier nous a laissé un bon souvenir et nous pourrions la renouveler dans un autre contexte.

Alain Robichon s'étonne de voir les textes qu'il proposent pour publication dans *Info-Amicale* remaniés, ce qui, estime-t-il, leur fait perdre beaucoup de leur sel. Michel Dreyfus expose les raisons qui l'amènent à agir ainsi et se défend d'avoir voulu leur ôter sciemment tout leur piquant.

Bernard Prunet fait ensuite un long exposé sur notre organisation administrative et la mise en place, dans tous les domaines, de procédures de gestion simples mais efficaces. Voici, succinctement résumées, de quelle façon elles se répartissent :

1. **Organisation interne.** Livre d'organisation, statuts et conseil d'administration (assez spécifique mais bien adapté à nos besoins).
2. **Gestion administrative et courrier** Concerne les membres et les correspondants extérieurs, l'URSSAF, les assurances, etc.
3. **Gestion des adhésions et des cotisations.**
4. **Gestion financière.** Livres de comptes : trésorerie, subventions, bilan financier.
5. **Suivi des matériels en compte** (propriété de l'AMGR). Livre d'inventaire par rubriques.
6. **Gestion des travaux d'information** Edition du bulletin *Info-Amicale*, livre de Presse, historique Gnome & Rhône.
7. **Suivi des relations extérieures :** FFVE, Conseil général, SNECMA, lycées et écoles de formation, REP de Melun, etc.

Le Président fait part de son souci occasionné par la restructuration de SNECMA Evry où l'Amicale dispose d'un local. Afin de prévenir autant que faire se peut toute évolution qui nous serait défavorable, un dossier a été remis fin septembre à M. Gentilhomme. Nous attendons sa réponse mais, en attendant, nous devons prendre conscience d'un avenir en évolution. L'avenir nous dira si nous pouvons être rassurés mais il ne faut pas oublier que SNECMA nous apporte une aide très substantielle dans la préparation de notre stand à Rétromobile. La situation actuelle de l'entreprise risque fort de nous priver de ce support, ce qui nous conduira à revoir, peut-être, la participation à certains salons. Pour préparer le terrain, ce point a d'ailleurs été abordé dans l'enquête que nous avons lancée auprès des adhérents.

L'Assemblée ne serait pas complète sans la présentation du bilan financier (bilan provisoire arrêté fin septembre 1995). Le trésorier fait savoir que la gestion est satisfaisante car nos en-cours tendent à augmenter en valeur de pièces avec un fond de roulement positif de plus de 15 000 francs malgré l'achat d'une caisse de side pour présentation et exposition (coût égal à 9 000 francs). Bien entendu, cette caisse sera revendue en fin de projet.

Un bilan détaillé sera présenté dans *Info-Amicale* de février 96. Bernard Prunet tient à rappeler que la gestion de l'Amicale est transparente et que tout membre peut demander à voir les comptes de l'AMGR.

Les projets pour 96 sont sérieusement à l'étude. Vous en serez tenus informés au fur et à mesure qu'ils se concrétiseront.

Un dernier point concerne une question administrative liée à la situation de travail à mi-temps de notre Président. Pour permettre un suivi satisfaisant de la gestion de l'Amicale, celle-ci va devoir être effectuée depuis le domicile de Bernard Prunet, 21 rue de l'Ermitage, 91700 Sainte Geneviève des Bois. Mais, naturellement, le siège social de l'AMGR restera à SNECMA Evry où le courrier devra continuer d'être adressé.

La réunion va se terminer, comme à l'accoutumée par une série de nouvelles questions puis par un pot amical qui concrétise une situation claire et saine dans laquelle quelques bénévoles apportent leur concours dans un esprit d'amitié et de désintéressement total pour le plus grand bien de la moto ancienne. Rendez-vous est pris pour 1996, sans doute au même endroit.

C'est ensuite l'hôtel Climat qui va accueillir une quarantaine de personnes pour un dîner sympathique où les conversations et discussions vont se prolonger assez tard. Le Président remercie tous ceux et celles qui se sont déplacés pour cette occasion ainsi que ceux qui, n'ayant pu venir, ont fait parvenir leur pouvoir, participant ainsi à la vie de l'association.

## APPEL A COTISATIONS - 1996

---

Les fins d'années se suivent et se ressemblent. Les échéances habituelles tombent régulièrement aux mêmes périodes. Nous n'échappons pas à la règle et c'est pourquoi je viens vous rappeler que le 1<sup>er</sup> janvier est l'occasion de renouveler votre confiance à notre Amicale en réglant votre cotisation.

Cette année encore, nous avons conservé le même montant : 100 francs, pour les adhésions comme pour les cotisations. Et, comme toujours, que les nouveaux adhérents se rassurent : toute cotisation réglée à partir du 1<sup>er</sup> octobre vaut pour l'année suivante. Donc, tous ceux qui ont adhéré après le 30 septembre sont à jour pour 1996 et n'ont rien à nous envoyer. La raison d'une telle mansuétude ? Tout simplement encourager ceux qui nous font le plaisir d'une visite aux expositions du dernier trimestre comme Epoq'auto à Lyon ou Rétromarché à Paris, à ne pas différer leur adhésion.

Nous regrettons que certains d'entre vous, soit par oubli, soit par négligence, ne se mettent en règle qu'après la troisième relance, ce qui amenuise d'autant notre fond de roulement de début d'année et nous empêche de lancer certains projets. Nous tenons, en effet, à ce que tout projet lancé soit "couvert", comme disent les financiers, en totalité, au moment de son lancement.

Nous essaierons, cette année encore, d'intéresser quelques sponsors à notre Amicale mais les temps sont durs pour tous et, en période de vaches maigres, le mécénat se raréfie.

Alors, pourquoi ne pas vous transformer vous-même, indirectement, en sponsors et faire connaître l'Amicale autour de vous ? Quelle récompense en tirez-vous ? Eh bien, la satisfaction toute morale d'avoir contribué à la vie de l'Amicale et à sa prospérité pour le bien de tous. Vous savez que nous ne sommes pas "racistes" et que nous accueillons aussi bien les amateurs de belles aux yeux bridés que ceux qui ne présentent que les miss d'outre-Manche. Ce qui fait la force d'une association, c'est le nombre de ses adhérents. Nous sommes le club de marque qui compte le plus d'adhérents. Je compte sur vous tous pour que cette position se maintienne.

Toute l'équipe de travail et moi-même nous associons pour vous remercier d'avance de votre fidélité et des encouragements que vous savez nous prodiguer chaque année en nous renouvelant votre confiance. Notre souci demeure de vous apporter les meilleurs services que des bénévoles peuvent vous assurer. Bénévoles, oui, mais aussi passionnés et passionnés par une marque qui, jadis, a remporté un aussi beau palmarès !

*Bernard Prunet*

---

## Un homme se penche sur sa pétrolette...

---

**André Lorrain**

*(3ème épisode)*

Un peu plus loin, toujours en rase campagne, je me hasarde à une nouvelle tentative. Echaudé par ma récente mésaventure, je m'arrête prudemment à l'entrée de la cour de ferme. Strident coup de Klaxon : rien. Deuxième appel mécanique : personne ne bouge. Pour la troisième fois, je sonne de mon olifant.

Une silhouette masculine apparaît, qui me fait signe d'entrer. Coup de chance, c'est le

patron de la ferme. Je lui demande la permission de bivouaquer pour une nuit dans sa grange. Avant de me répondre, il formule déjà une interdiction : "Aber nicht rauchen !" (ne pas fumer). Dans tout bon paysan sommeille la hantise du feu. Je montre mes doigts vierges de toute trace de nicotine. Un laconique "Gut !" (bon) traduit son acquiescement. Il me désigne du bras un grenier à cinq mètres du sol, bourré de paille. Aussitôt

après, il retourne à ses occupations.

Il ne me reste plus qu'à grimper le long d'une haute échelle pour déposer tapis de sol et duvet. Le dîner de ce soir est frugal : bout de pain et morceau de Port-Salut accompagné d'une rasade de vin rouge tiède. Je gagne bientôt, barreau après barreau mon aérienne chambre à coucher.

*A suivre*

---

## LISTE DES DOCUMENTS TECHNIQUES MOTOS GNOME & RHÔNE DISPONIBLES AU 1.9.95

(Ce tableau annule et remplace celui que nous avons publié page 4 de Info-Amicale n° 5)

Années de production	Type motos	Type de cadre	Notice d'entretien et catalogue PD	Catalogue PD seulement
1923 - 1924	C (500 cc)	normal		*
1924 - 1927	D Grand sport (500 cc)	normal		*
1928 - 1932	D3 - D4 (500 cc)	normal	*	
1930 - 1933	E3 (250 cc); M1 (306 cc); CM1 (350 cc)	"	*	
1933 - 1935	M2 - CM2 (350 cc)	"	*	
1930 - 1938	V2 - CV2 - X750 (500 et 750 cc)	tôle emboutie	*	
1933 - 1938	Junior (250 cc)	"	*	
1935 - 1940	MAJOR - SUPER MAJOR (350 cc)	"	*	
1937 - 1940	AX2 militaire (800 cc) (avec side-car à roue tractée)	"	*	
1937 - 1940	AX2 militaire (langue allemande : <i>Betriebshandbuch für Baumuster AX2</i> )		notice entretien seulement	
1937 - 1940	D5A - D5C	"	*	
1930 - 1937	V2 (500 cc)	"		*
1932 - 1938	CV2 (500 cc)	"		*
1936 - 1939	X (750 cc) Armée	"		*
1941 - 1949	R - R1 - R2 - R3 et R4		not. entretien seulement	
1949 - 1954	R4 - R4 B - R4 C (125 cc)	normal		*
1953 - 1956	LS - LS3 - LX 200 (175 - 200 cc)	"	"	*
1955 - 1957	R5 - L5 (125 cc)	"		*
1956 - 1957	R4 D - R4 S - R4 F (125 cc)	"	"	*

### Liste des documents techniques Motos Gnome & Rhône à paraître en 1995

- Catalogue de pièces détachées ABC 500 cc
  - Catalogue de pièces détachées LX 200 trial
  - Notice d'entretien des motos Gnome & Rhône série R (deux temps)
- } décembre 1995

Toutes les documentations techniques disponibles peuvent être envoyées sur demande accompagnée d'un chèque de 50 F à l'ordre de l'A.M.G.R..

#### Documents complémentaires photocopiés pour:

- Série R1 à R4
- Série 4 vitesses, 2 temps
- Major (350 cc)
- V2 - CV2 (500 cc)
- AX2 (800 cc)

#### Documents spécifiques motos (Cahiers pratiques)

- |      |                                 |                             |
|------|---------------------------------|-----------------------------|
| N° 1 | Electricité LUCAS (1994)        |                             |
| N° 2 | Volants magnétiques             | (à paraître en 1995 - 1996) |
| N° 3 | Magnétos & Dynamos              | "                           |
| N° 4 | Carburateurs                    | "                           |
| N° 5 | Allumage et carburation 2 temps | "                           |
| N° 6 | Allumage et carburation 4 temps | "                           |

## Projets 1995 - 1996 :

Cahiers techniques réalisés par famille de motos Gnome & Rhône :

- ☆ Série des quatre vitesses deux temps - 1995
  - ☆ Série des E3, M1, CM1, M2, CM2 - 1995
  - ☆ Série des cadres en tôle emboutie - 1996
- Autres séries à définir ultérieurement

---

## SALON EPOQ'AUTO À LYON



Les 21 et 22 octobre, l'Amicale des motos Gnome & Rhône a tenu pour la seconde année son stand au salon Epoq'auto de Lyon. Encouragés par l'enthousiasme que nous avons rencontré lors de notre participation en 1994, nous avons voulu renouveler cette opération. Remercions tout spécialement notre secrétaire technique, Daniel David, qui, avec sa gentillesse habituelle, s'est dépensé sans compter pour nous aider. Nous lui sommes très reconnaissant du sérieux coup de main qu'il nous a donné pour la préparation du stand en y amenant une bonne partie de ses motos.

N'oublions pas notre ami Guy Arcis qui, avec son calme et son efficacité coutumières, a fort bien représenté notre Amicale lors de l'inauguration du salon et de la présentation des véhicules à la Mairie de Villeurbanne. Prestation qui compte énormément quand on a une si jolie Major à présenter au public. Et puis, remercions également toutes les personnes

qui ont aidé à assurer la permanence durant ces deux jours pour renseigner avec tant d'efficacité les nombreux visiteurs qui se pressaient.

Comme beaucoup nous l'ont signalé, notre présentation se distinguait de celle de l'an passé et c'est sans doute cette amélioration qui nous a valu une augmentation de la recette encaissée. Il est important de soigner cette image de marque qui est la nôtre, particulièrement dans des manifestations comme celle-ci dont le renom dépasse les limites de l'hexagone. C'est dans cet esprit que, d'ores et déjà, nous avons retenu notre place à Epoq'auto 1996.

Ce déplacement dans la capitale des Gaules a été pour nous l'occasion de découvrir le bistrot "Le Gnome & Rhône", situé Boulevard de Saxe, en plein centre d'activité des magasins de motos modernes. Nous avons fait la connaissance du patron qui est lui-même amateur de motos. Ce lieu est entièrement décoré de plaques émaillées d'époque et de photos de pilotes des motos d'alors.

C'était, en conclusion, un bien agréable dépaysement par rapport à nos manifestations habituelles de la région parisienne.

---

## SALON RÉTROMARCHÉ DE PARIS

C'était au Pavillon Baltard de Nogent sur Seine qu'avait lieu, cette année, ce nouveau salon parisien qui se veut le premier salon de la moto ancienne. Si le cadre de cet endroit a un côté rétro bien sympathique, il faut néanmoins reconnaître qu'il est un peu étriqué, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur et l'accès pour le stationnement des voitures, le chargement et le déchargement n'y est pas des plus faciles. Par contre, ceux qui venaient en visiteurs, à moto, ont apprécié le parking intérieur bien organisé et gratuit.

Nos amis du Musée SNECMA nous avaient confié quelques motos pour cette occasion, ce qui a contribué à améliorer la présentation de notre plateau.



Nous n'avons pas eu le sentiment que tous les vendeurs habituels étaient présents. Certains semblaient avoir boudé la manifestation dont le mètre carré de stand n'est pas donné. Nous aurions souhaité que les organisateurs pratiquent des prix club plus réalistes, compte tenu de l'effort que les bénévoles offrent dans de telles occasions. Il ne faut pas oublier que la présence des clubs valorise ce genre de prestation en lui offrant une sorte de caution morale. Avec la présence des clubs, ce n'est plus seulement une bourse aux pièces comme il en fleurit chaque semaine un peu partout en France mais une authentique manifestation de la moto ancienne.



Quant aux prix pratiqués par les exposants, il nous ont semblé supérieurs à ceux qu'on rencontre au cours de nos bourses hebdomadaires. Sans doute un effet pémicieux du prix de la location du mètre carré de stand.

Nous avons eu le plaisir de faire la connaissance du benjamin de nos adhérents, Sébastien Le Poder, 13 ans, qui nous a donné une bonne leçon de minutie et de soin en nous montrant le cahier qu'il tient pour la restauration de sa première moto, une R1. Photos prises avant et pendant le démontage, croquis des assemblages, nomenclature des pièces, dimensions des boulons, observations de particularités de montage : tout cela montrait à l'évidence combien l'entreprise était prise au sérieux. C'est ce que nous voudrions (nous devrions ?) tous faire. Avec ça, le remontage ne présentera aucun problème !

Nous l'avons vivement félicité et encouragé à travailler de cette façon puisque deux années le séparent encore de l'âge auquel il aura le droit d'enfourcher légalement son fier destrier. Nous souhaitons qu'il accepte de nous prêter son cahier pour montrer, lors de nos futures expositions, à ceux qui veulent savoir comment on procède à une restauration, comment s'organiser. Sébastien s'est attaqué là à une machine relativement rare pour laquelle la documentation d'ensemble est rare. Il n'existe pas de documents du constructeur (Gabriel Voisin, à cette époque) mais il y a, heureusement une RTM.

Dans l'ensemble, ce salon nous aura permis d'établir quelques contacts très intéressants, de recueillir quelques adhésions, ce qui est quand même notre finalité. Nous remercions tous nos amis (toujours les mêmes, doit-on s'en féliciter ou le regretter ?) qui nous ont assisté de leur précieux concours, autant pour les permanents que pour ceux qui ont participé à l'installation. Pour 1996, les dates annoncées sont les 25, 26 et 27 octobre, ce qui nous semble un peu proche d'Epoq'auto auquel nous voulons donner la priorité.

## CALENDRIER PRÉVISIONNEL DES EXPOSITIONS ET MANIFESTATIONS

### MOTO POUR 1996

- 9 - 18 février      Rétromobile de Paris, porte de Versailles, hall 2/A.
- 26 mars            Exposition organisée avec la ville d'Evreux (salon Autos et Motos)
- mai
- juin                Rassemblement des motos Gnome & Rhône à Fontainebleau puis Monthéry.  
Coupes Moto-Légende à Monthéry.
- 15 - 16 juin        Rassemblement des motos Gnome & Rhône organisé avec le concours de  
l'Office du Tourisme de Beaune.  
Circuit touristique le samedi 15 juin.
- septembre        Organisation du circuit de Seine et Mame.
- 5 octobre          Assemblée générale.
- 19 - 20 octobre    Salon Epoq'auto à Lyon (date à confirmer).
- 25 - 27 octobre    Salon Rétromarché de Paris.
- novembre        (ou début décembre) Projet d'une exposition statique avec le concours du  
Conseil général de l'Essonne (étude en cours).

Tous les détails et dates précises seront communiqués au fur et à mesure qu'ils seront connus dans *Info-Amicale*.

## TROIS P'TITS TOURS...

---

Les 24 et 25 juin 1995 a eu lieu le cinquième Tour d'Auvergne motos et side-cars anciens. Pour moi, c'était mon troisième.

Cette sortie en véhicules anciens est devenu comme une drogue qu'il m'est impossible d'ignorer. En fin Juin 1993, entraîné dans cette aventure par l'équipe des Vieux Bols Arvemes, cette concentration m'a permis de rentrer en contact avec un monde jusqu'alors inconnu. A l'époque je n'avais qu'une petite Terrot BMA que je restaurais avec amour. L'occasion de la montrer était trop belle, mais je fus vite calmé lorsque je pris connaissance du circuit. N'étant pas du genre à abandonner, je fis le circuit avec ma moto moderne en temps qu'accompagnateur.

C'était la première fois d'une part que je faisais ce genre d'activité et d'autre part que je côtoyais ce milieu. J'en garde un souvenir mémorable qui a fait en sorte que, depuis, chaque année je ne manquerai en aucun cas la sortie du dernier week-end de Juin.

En 1993, le circuit nous permit de découvrir la région d'Auvergne située entre Issoire et Bort les Orgues via des petites routes de montagne, cette année là, ensoleillées. Je fus frappé par le comportement des gens de tout poil, tout sexe, tout âge, toutes catégories socioprofessionnelles qui n'avaient qu'un objectif : passer un week-end ensemble et vivre des aventures avec des gens qui partageaient la même passion. Et pour sûr qu'il y en avait des aventures ! Entre les motos mal préparées qui regimbent devant une montée trop ardue, celles qui crèvent, celles dont l'allumage cède, celles qui refusent de démarrer le matin et qu'il faut pousser, etc. Enfin tous les désagréments mécaniques liés à l'utilisation de machines dont certaines portaient bien leurs 70 bougies ! Cependant l'ensemble du parc véhicule présenté se comporta dans sa majorité correctement.

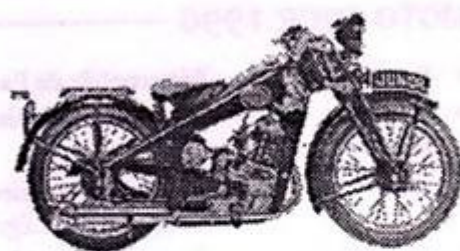
Cette ballade me permit de découvrir, outre le paysage magnifique, un nombre de marques de véhicules dont je n'aurais jamais imaginé l'existence si je ne les avais rencontrées à cette occasion.

Je fus surtout frappé par le bruit et les odeurs caractéristiques de ces engins et par la figure hilare des habitants lorsque nous traversions les villages peu habitués à un tel déploiement de décibels et de fumée bleue. Je me souviens aussi des haltes dans des villages où tout avait été fait pour que nous soyons accueillis, buffets campagnards gratuits sur un fond de musique locale ou danses folkloriques qui permettaient aux machines de se reposer et aux pilotes de faire les dernières vérifications avant l'étape suivante.

En 1994, le circuit fut différent. Nous descendîmes dans la Haute Loire pour découvrir St Flour et ses environs et nous allâmes même faire une incursion dans la Cantal.

Cette année là j'avais ma première Gnome & Rhône, une superbe Junior, que je préparai en fonction du temps à ma disposition - hélas trop peu - pour réussir le périple que nous avaient concocté les organisateurs.

Le parcours fut ardu et eut raison de ma Junior qui rendit l'âme après 80 ms, arbre à cames cassé lié à un mauvais remontage de la clavette demi-lune de mon pignon de sortie moteur. Quelle tristesse ! Mon malheureux véhicule finit le parcours sur le plateau d'une voiture balai et moi j'en profitai pour aider les organisateurs à remettre dans le droit chemin les égarés. Car cette année là il y en eut !

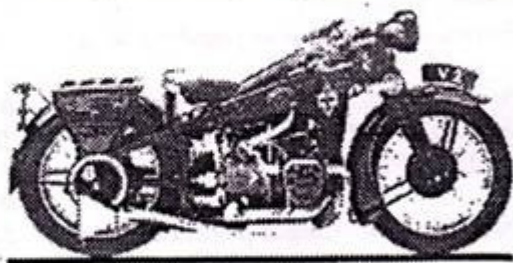


Le parcours fut sévère, beaucoup de cols à franchir et non des moindres, le Puy de Sancy en autres. Le temps ne fut pas au rendez vous, la pluie et le brouillard furent nos compagnons pendant les trois quarts de la randonnée et des éboulements sur la route eurent raison du circuit minutieusement préparé. Par la faute des aléas, le tour 1994 ne fut pas pour moi une expérience enrichissante.

Cependant je retrouvai toujours le même esprit joyeux de la part de gens toujours liés par la même volonté de partager cette joie de vivre en enfourchant ces engins fumants et pétaradants. Même vu par le petit bout de la lorgnette, dans la voiture balai qui m'avait accueilli, je me rendis compte du travail que générait l'organisation d'une telle sortie. Je suis sûr que ma Junior appréciait, même sur la voiture balai !

En 1995, je fis l'acquisition d'une superbe V2 de 1931 que je remis en état à Paris grâce aux précieux conseils de l'incontournable Daniel DAVID en vue de la ballade du dernier week-end de Juin.

Après avoir tout démonté et tout vérifié, un aller retour en Auvergne me permit de descendre ma Gnome & Rhône (sur un plateau, soyons sérieux !) en Auvergne en prévision du départ. Fort de l'expérience de l'année précédente, j'engageai mes deux poulains : la Junior remise en état grâce encore aux pièces



fournies encore par D. DAVID et ma V2. Une petite ballade de 80 km sur les routes auvergnates me permit de prendre en main la V2 et je fus surpris des efforts nécessaires pour dompter un véhicule dont le poids rendait la conduite aussi délicate.

Le départ fut donné le 24 juin 1995 à Brioude pour une ballade de 280 km sur les bords de l'Allier. Etant plus au fait des modèles de la marque Gnome & Rhône par quelques permanences à Rétromobile, je pus

remarquer quelques beaux spécimens. En effet cette année il y avait une AX2 et son side, une CM2 de toute beauté, une Major à la finition très soignée, une sympathique R2 toute belle et mes deux spécimens, la Junior et la V2, un peu moins reluisants, je dois bien l'avouer. Soit six machines de la marque.

Aucune défaillance à remarquer si ce n'est que ma V2 eut un petit problème avec le ressort de rappel du câble d'accélérateur.

Le circuit fut bien joli, et le soleil fut au rendez vous. Les gorges de l'Allier me permirent de découvrir un morceau de l'Auvergne que je ne connaissais pas et je fus, comme chaque année, ravi de faire cette promenade au milieu d'un tas d'autres farfelus tous heureux de se retrouver. La dernière côte fut sévère, mais mes 2 machines atteignirent le sommet malgré la canicule. L'arrivée au parking de Brioude fut la bienvenue pour mes bras bien endoloris, car conduire une V2 à allure restreinte sur des routes de montagne relève de la séance de musculation.

Ce léger inconvénient fut balayé par la joie d'avoir fini le circuit sur la selle de ma machine et non pas dans la voiture balai, mais la fatigue générée m'a sevré pour au moins un an !!!

Tout ceci fut possible grâce à la présence omniprésente de l'organisation des Vieux Bols Arvernes qui, telles de petites fourmis, couraient dans tous les sens pour être sûr que rien ne clochait.

Depuis ce temps là, je caracole avec de beaux tee-shirts témoignant de ma participation aux trois tours d'Auvergne, et les plaques commémorant les tours sont en bonne place dans mon bureau avec les photos de mes deux fidèles trapannelles. Ces deux articles sont généreusement offerts par les organisateurs sans lesquels ces sorties auraient été impossibles. Je leur tire mon chapeau car gérer une centaine d'équipages d'hurlubedus n'est pas chose facile !

Néanmoins, je serai encore là en 1996 et j'attends avec impatience ce rendez vous.

*François FAYE*



Ce n'est pas en Auvergne que cette photo a été prise... il y a longtemps, mais à Labouheyre, dans les Landes, où les Etablissements Laffargue & Dubois exerçaient leur commerce.

## TABLE DES ARTICLES PUBLIÉS EN 1995



3ème rassemblement des motos G & R	6 - 7	Epoq'auto à Lyon	7 - 9
Activités complémentaires 95	6 - 10	Histoire de vis (Une)	9 - 8
AMGR (L) et la FFVE	6 - 4	Homme se penche sur sa pétrolette (Un)	6 - 6
Appel à cotisations 96	9 - 6	Mais où sont les clubs d'antan ?	7 - 25
Assemblée générale annuelle 95	7 - 4	Manifestations 95	6 - 12
Autos-motos à Pt. St. Pierre	7 - 27	MILLESIM (Additif)	5 - 5
Belle affaire (La)	6 - 18	Mise à jour du catalogue pièces détachées	7 - 7
Bilan de la gestion 94	5 - 2	Modélisme naval 77 au Musée SNECMA (erratum)	9 - 30
Budget prévisionnel 95	5 - 3	Moto du tonton (La)	6 - 5
C'était en 1937 (tour de France motocycliste)	9 - 28	Motos militaires (Les)	7 - 8
Caisses d'Estafette	6 - 16	Musée de Nyons (Le) et les Gnome & Rhône	7 - 24
Calendrier prévisionnel des activités 1996	7 - 28	Mystère de la Junior (Le)	8 - 5
Cartes grises de collection (Les)	9 - 9	Organisation interne de l'AMGR (Rappel)	7 - 32
Circuit du Bourbonnais	9 - 17	Petites annonces	7 - 19
Circuit électrique de Junior	6 - 9	Plaque pour Major (Une)	5 - 10
Compte-rendu de l'Assemblée générale 95	7 - 16	Promenade en Seine et Marne	6 - 13
Conversion inches en centimètres	6 - 22	Quelques principes (Rappel de)	7 - 23
Coupes Moto-Légende	5 - 6	Question d'assiette (Une)	6 - 17
Dépouillement de notre enquête	6 - 8	Refabrication des pièces détachées	7 - 9
Documentation technique disponible 1.1.95	7 - 11	Souscriptions actuelles	8 - 5
Documentation technique spécifique	9 - 13	Souscription queues de carpe.	6 - 5
Documentation technique	5 - 4	Souscription (complément d'info.)	8 - 2
Ecusson pour l'Amicale (Un)	6 - 5	Relance du paiement des cotisations 95	6 - 3
	9 - 7	Restauration d'une L53	5 - 12
	6 - 15	Restauration ou résurrection ?	5 - 13
	7 - 18		6 - 19
		RESTOM (Produits)	7 - 29
		Rétromarché de Paris	9 - 27
			5 - 8
		Rétromobile	7 - 10
		Tee-shirts AMGR ?	9 - 8
			6 - 10
		Tour d'Auvergne	7 - 19
		Tout sur la dynamo	9 - 10
		Trucs et ficelles	9 - 19
			7 - 31
			9 - 18



**N**ous avons reçu et traité 118 réponses, ce qui pour un nombre d'adhérents (à l'époque) de 381, représente un taux de réponse de 31%. Si, en valeur absolue, cette valeur paraît faible, ramenée à la population totale de l'Amicale, cela représente une valeur significative. On compte, en effet, d'ordinaire, sur un taux situé dans une fourchette de 10 à 15 % pour ce type d'enquête. Nous voulons voir là un signe de l'intérêt que vous portez au bon fonctionnement de l'AMGR et nous vous en remercions

#### Présentation du dépouillement

Pour chacune des questions, une première colonne rappelle succinctement la question qui était posée. La deuxième colonne donne le nombre de réponses effectivement formulées. En effet,

vous n'avez pas répondu à toutes les questions de notre enquête. Bien entendu, nous n'avons tenu compte que des "suffrages exprimés", c'est ce que représente la colonne "taux". En particulier beaucoup parmi les nouveaux membres ont expliqué que cette absence de réponse provenait de ce qu'ils ignoraient en quoi consistaient certaines activités. La quatrième colonne indique la "note" moyenne obtenue. Lorsqu'il fallait noter de 0 à 5, la signification de cette note est claire. Pour les questions auxquelles il fallait répondre par OUI ou par NON, nous avons attribué la note 0 à NON et 1 à OUI. La "note" représente alors la tendance de l'opinion : supérieure à 0,5, ce sont les OUI qui l'emportent. Inférieure à 0,5, ce sont les NON qui triomphent. Enfin, la cinquième colonne représente graphiquement la note (au sens large) obtenue pour chaque question.

QUESTION	nombre	taux	note	graphique
Refabrication de pièces détachées	114	97	4.57	--- _____ * --- +++
Projets lourds	112	95	3.09	--- _____ * --- +++
Gadgets (cartes postales...)	115	97	3.52	--- _____ * --- +++
Documentation	113	96	4.44	--- _____ * --- +++
Salons et expositions	112	95	4.34	--- _____ * --- +++
Manifestations publiques	106	90	4.31	--- _____ * --- +++
Promenades et circuits	92	78	3.89	--- _____ * --- +++
Information générale	117	99	4.55	--- _____ * --- +++
Participation à Rétromobile	107	91	0.84	NON _____ * OUI
Diversification de participation	98	83	0.91	NON _____ * OUI
Davantage de sorties	88	75	0.77	NON _____ * OUI
Coupes Moto-Légende	90	76	3.96	--- _____ * --- +++
Rassemblement G & R annuel	84	71	4.55	--- _____ * --- +++
Tour de Seine et Marne	103	87	3.84	--- _____ * --- +++
Paris-Bordeaux-Toulouse	105	89	3.41	--- _____ * --- +++
Nouveau projet d'étude	91	77	0.42	NON _____ * OUI
Compte-rendu manifestations	118	100	0.96	NON _____ * OUI
Récits de restauration	118	100	0.92	NON _____ * OUI
Astuces, trucs et schémas	118	100	0.98	NON _____ * OUI
Extraits de revues anciennes	118	100	0.95	NON _____ * OUI
Davantage d'illustrations	118	100	0.89	NON _____ * OUI

La dernière ligne est particulière, car il s'agissait de savoir combien vous souhaitiez recevoir de bulletins par an : vous en voulez visiblement davantage : 5 au lieu de 4.

### Commentaires

Une première remarque porte sur le taux de réponses aux questions. On voit qu'il est toujours supérieur à 70%, ce qui montre donc que ces réponses sont significatives. Vos centres d'intérêt se répartissent ainsi, de façon croissante :

Projets lourds	112	95	3.09	---	*	---	+++
Paris-Bordeaux-Toulouse	105	89	3.41	---	*	---	+++
Gadgets (cartes postales...)	115	97	3.52	---	*	---	+++
Promenades et circuits	92	78	3.89	---	*	---	+++
Tour de Seine et Marne	103	87	3.84	---	*	---	+++
Coupes Moto-Légende	90	76	3.96	---	*	---	+++
Manifestations publiques	106	90	4.31	---	*	---	+++
Salons et expositions	112	95	4.34	---	*	---	+++
Documentation	113	96	4.44	---	*	---	+++
Information générale	117	99	4.55	---	*	---	+++
Rassemblement G & R annuel	84	71	4.55	---	*	---	+++
Refabrication de pièces détachées	114	97	4.57	---	*	---	+++

Vous êtes donc à tendance plutôt sédentaire, ne prisant guère les manifestations publiques. Ce qui vous intéresse, c'est visiblement la restauration. Vous n'êtes pas favorables aux grands projets, comme le confirment vos réponses à la question spécifique posée à ce sujet.

Le bulletin soulève un intérêt marqué puisque vous avez tous répondu au groupe de questions qui le concernaient particulièrement. Les commentaires que certains d'entre vous ont bien voulu rajouter à leurs réponses montrent que vous avez apprécié l'amélioration que, depuis deux ans, nous nous sommes efforcés de lui apporter. Vous approuvez à plus de 90% les rubriques que nous proposons, avec un léger bémol pour les illustrations. Sur ce point, vous avez été plusieurs à nous demander d'améliorer leur qualité. Pour tout vous dire, c'est principalement une question de coût. Vous aurez remarqué que les dessins au trait sont généralement plus nets que les reproductions de photos. L'explication est double : les photos à reproduire sont très souvent de mauvaise qualité (surtout lorsqu'elles sont anciennes); en outre, si les documents au trait sont généralement repris par des logiciels de dessin sur ordinateur, les photos, elles, sont *scannées* avec un petit scanner monochrome du type "ramasse-miettes"... qui n'appartient même pas à l'Amicale ! Il serait déraisonnable d'investir de ce côté, car la restauration de notre patrimoine motos anciennes n'en tirerait qu'un profit très marginal.

### Quelques points particuliers

Le Président a répondu personnellement à certaines remarques ou suggestions particulières que vous avez bien voulu formuler à l'occasion de cette enquête. Mais, de façon plus générale, nous avons relevé, ça et là, quelques points qui méritent une attention spéciale. Tout d'abord, nous voulons remercier ceux qui ont eu la gentillesse de nous dire quelques mots aimables sur le travail que fournissent les membres du Bureau pour animer le Club. Merci à eux pour cet encouragement.

La question des refabrications et du stock permanent (donc des délais d'approvisionnement pour vous) est préoccupante dans la mesure où nous devons assurer un compromis satisfaisant entre un investissement important dans un stock dormant et un délai de fourniture raisonnable. C'est aussi le choix délicat, parmi les pièces demandées, des ordres de priorité de refabrication. Vous trouverez quelques éléments à ce sujet dans le compte rendu de l'Assemblée générale.

Certains souhaiteraient davantage d'informations sur les motos construites à une époque particulière (les modèles A, B, C et D, ou les motos construites entre 1950 et 1957, par exemple). Nous ne demandons pas mieux, mais il faudrait, pour cela, que ceux d'entre-vous qui connaissent bien la question nous fassent parvenir des articles sur le sujet. Vous avez parfois l'impression que les petites cylindrées sont les plus défavorisées. C'est sans doute vrai et cela s'explique partiellement par le fait que, plus récentes (une large

décennie 50), elles sont plus faciles à trouver et la documentation extérieure est plus abondante que pour les motos des années 30.

En ce qui concerne la participation à Rétromobile, plusieurs ont répondu par un OUI conditionné par la participation de SNECMA aux frais que cela entraîne. Là encore, nous vous renvoyons, pour de plus amples détails, au compte-rendu de l'Assemblée générale.

Certains souhaiteraient une régionalisation de l'Amicale. Nous comprenons leur demande mais ce n'est pas évident à réaliser, étant la charge administrative que cela représenterait.

Ah ! Un autre problème, évoqué, lui aussi, à l'Assemblée générale : la "reprise" des textes que vous nous envoyez. Le responsable du Bulletin qui a quelque expérience professionnelle dans ce domaine et a eu, à maintes reprises, l'occasion de voir sa prose publiée dans des revues "vendues en kiosque", que ce soit dans le domaine de la moto ou dans d'autres domaines, peut vous assurer qu'à sa connaissance, seul le *Journal Officiel* publie *in-extenso* et sans y changer un iota, les textes qui lui sont soumis. Pour maintenir une certaine unité de ton dans la publication, pour respecter un certain nombre de règles (orthographiques, syntaxiques...), il est nécessaire d'opérer quelques discrets remaniements. Certains auteurs sont trop prolixes, il faut alors coucher leur prose sur un lit de Procuste. D'autres sont d'une sécheresse quasi elliptique et il est nécessaire d'allonger la sauce. La mise en page, enfin, nous pose parfois des problèmes, surtout lorsqu'il y a des images à insérer et il faut alors se débrouiller pour que "ça tienne", quitte à rogner ou à diluer pour ne pas avoir un « papier » se terminant par deux lignes en tête de la page suivante ou laisser un grand vide en bas de page.

Nous avons noté quelques demandes concernant des catalogues de pièces ou des prévisions de refabrication qui ont fait l'objet de publication dans un numéro du Bulletin de l'année en cours. Pour répondre à cette demande, naturelle chez un nouvel adhérent, nous songeons à publier dans le dernier numéro de chaque année, un récapitulatif des articles parus en cours d'année. Vous trouverez, dans ce même numéro, la réalisation immédiate de cette intention.

Certains souhaiteraient connaître des propriétaires de motos de leur voisinage pour se rencontrer localement. A ceux-là, nous suggérons de publier une petite annonce dans une rubrique **contacts** que nous créerons bien volontiers pour l'occasion. Son texte pourrait être du genre :

*Cherche à entrer contact avec adhérents possédant Gnome & Rhône Junior ou Major, région lyonnaise, pour échange d'idées et d'expérience. Recherche en particulier conseils pour le calage de la distribution. M. Dupont, Tél ....*

Nous ne pouvons pas publier la liste des adhérents. Il s'agit d'un fichier nominatif et nous avons des engagements de confidentialité avec bon nombre de nos adhérents.

On souhaiterait aussi trouver des conseils sur la restauration de certaines parties d'une moto. Michel de Thomasson a dû vous entendre, qui vous propose, dans ce même numéro, un article qui fait un point définitif sur la question des dynamos à trois charbons. Il ne tient qu'à ceux qui ont des compétences particulières de prendre la suite. Nos pages leur sont ouvertes.

En ce qui concerne la "cote d'achat ou de revente" des motos anciennes, nous n'avons pas l'intention d'entrer dans ce débat qui soulève trop de polémiques, en raison de la subjectivité de toute appréciation. Il ne suffit pas de dire qu'une machine est complète à 95 % (il n'y manque, par exemple, "que" le train de pignons de la boîte de vitesse) ou qu'elle est en "état concours", il faut prendre en compte l'état général. Pour ceux qui tiennent absolument à connaître une fourchette d'évaluation, rappelons l'existence d'une publication appelée *La cote des vieilles motos*, publiée par les Editions ECB, 35 rue de Metz, 54790 MANCIEULLES (139 francs ttc, port compris).

A propos des manifestations provinciales, faut-il souligner à nouveau que nous ne cherchons pas à organiser des manifestations de masse comme Nante-Montaigu, par exemple. Disons le carrément : nous ne savons pas gérer le gigantisme. En tant que club de marque, nous focalisons nos manifestations sur Gnome & Rhône, ce qui nous permet de privilégier la convivialité autour d'une marque plutôt que de briguer une entrée au livre Guinness des records.

Quelqu'un souhaiterait qu'on parle davantage des Junior... L'auteur de ces lignes en est très touché, car, lui aussi, (et pour cause !) aimerait bien... Alors, vous qui "savez", qu'attendez-vous pour nous envoyer quelque chose à publier ?

Ah, pour terminer : serions-nous machos ? Un adhérent s'est étonné de ne pas voir mentionner "Madame" sur le pouvoir qui vous avait été adressé avant l'Assemblée générale. A cette remarque, une simple réponse qui est en même temps une réponse simple : en possession du fichier de nos adhérents, nous savons de source certaine qu'aucune personne du beau sexe ne nous a fait l'honneur de son adhésion. Alors, pourquoi prévoir un cas d'école ?

## LA FFVE ET LES CARTES GRISES DE COLLECTION

Voici un point particulier qui n'entre pas directement dans notre gestion mais qui est actuellement le souci de bon nombre d'entre nous : la procédure d'obtention des cartes grises "de collection" par l'intermédiaire de la FFVE.

Aujourd'hui, notre fédération applique le règlement un peu plus fermement qu'à une époque où les Préfectures, elles aussi, étaient plus clémentes car, sans doute, moins sollicitées de délivrer des cartes grises pour des véhicules de provenance douteuse. Nous "bénéficions" ainsi de la récolte semée par nos gentils collègues dits "collectionneurs" qui se sont lancés dans le tripatouillage (et y persévèrent), faisant à l'occasion de fausses attestations, sans aucune pudeur, pour des motos vendues par de tristes sires, le plus souvent, à bon prix. C'est là une pratique dont la fréquence augmente de façon inquiétante et qui entraîne une vigilance accrue de la part de la Fédération qui est responsable des attestations qu'elle délivre, vis à vis des pouvoirs publics. Si le sérieux de son travail laissait place à un doute, la conséquence inévitable serait un durcissement de la procédure et nous en pâtirions immédiatement.

Les conséquences pratiques sont une nécessité absolue de remplir **toutes** les rubriques de la demande ou, si ce n'est pas possible, d'en donner les raisons sur une feuille séparée. Une bonne argumentation, solidement étayée (n'hésitez pas à joindre des photocopies d'anciens catalogues ou de revues d'époque, par exemple)



sera une preuve supplémentaire de votre bonne foi. Il faut que les photos soient bien celles de votre restauration et non pas celles de la machine d'un ami. Vos justificatifs de propriété doivent prouver que votre acquisition est "saine" et que l'identité du vendeur est connue.

Une prochaine réunion de travail, au sein de la Fédération, aura lieu en janvier, qui nous permettra de mieux clarifier certains points en ce qui concerne les cartes grises motos dont la philosophie est un peu différente de celles des automobiles ou des véhicules utilitaires. De toute façon, il ne pourra pas y avoir deux poids, deux mesures et rappelez-vous qu'un bon règlement n'a jamais tué une société civilisée.

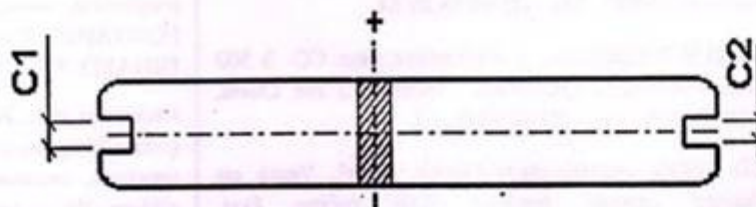
Vous aurez un compte rendu succinct de cette réunion dans notre numéro de février. D'ici là, si vous avez un problème ou un doute concernant une demande que vous vous proposez de soumettre pour une carte grise de collection, n'hésitez pas à contacter Bernard Prunet.

## FICELLES ET TOURS DE MAIN

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

### Une idée "rayonnante"

Voici l'outil idéal pour dérayonner, rayonner et même... tarauder : c'est un simple plat de 20x8, de longueur égale à 125 mm, en acier doux, avec deux entailles



aux cotes de vos écrous de rayons ou queues de tarauds (tousse à gauche en bout). La profondeur est égale à 1,5 x C. Taillées un peu large, on les ajuste facilement par resserrage au marteau. On l'utilisera pour tarauder dans les endroits difficiles d'accès et même de façon ordinaire, tellement il est facile de terminer une passe ou sortir le taraud en prenant l'outil en bout. Croyez-en un vieux serrurier, il est rare de casser en pratiquant de cette façon.

Une légende subsiste : certains pensent qu'on peut repercer un taraud cassé après l'avoir chauffé au chalumeau pour le détremper. C'est faux, car les tarauds modernes sont en acier rapide, donc indétremperables. Prenez toutes vos précautions en refaisant le taraudage d'une queue d'arbre ou d'un vilebrequin...

Ah, j'allais oublier ! Le lubrifiant idéal pour tous les aciers est le suif (graisse de mouton). Pour l'aluminium : du dégrissant. Pour les bronzes ou laitons : du pétrole.

*(Alain Robichon)*

### Impecc'alu

Avec les années, l'aluminium et surtout ses alliages moulés, ternissent et se couvrent de taches noirâtres qui résistent au polissage. Que faire ?

Achetez en droguerie ou en pharmacie du bicarbonate de soude. Préparez dans un peu d'eau une solution un peu épaisse que vous appliquerez au pinceau sur toute la surface. Laissez agir, selon l'état, entre une et deux heures; rincez à l'eau; essuyez; séchez. Polissez, enfin, au Belgum.

Il est alors possible de vernir avec un vernis pour métaux du type Mica ou Lefranc sans crainte d'altération de la couche de protection par les remontées d'aluminium.

*(Michel Gourgoillon)*

### Toujours plus

Après avoir réalisé une désoxydation et un polissage soignés, vous souhaitez vernir au pistolet. Armez-vous d'un bon appareil muni d'une buse de 1,4; pression à 4 bars. Dans ces conditions, j'emploie le vernis bi couche de chez Dupont de Nemours, mais d'autres marques peuvent, je pense, convenir.

*(Michel Gourgoillon)*

## L'ÉLECTRICITÉ DES MOTOS ANCIENNES

*Il ressort de conversations que j'ai eues avec plusieurs de nos membres ainsi que de la lecture d'un récent bulletin qui détaillait le câblage électrique de la Gnome & Rhône Junior, qu'un exposé - si possible très pratique - sur les appareillages électriques de nos anciennes motos serait le bienvenu. J'ai donc décidé de m'atteler à la tâche en essayant d'être le plus exhaustif mais aussi le plus concret possible.*

### DYNAMOS ET ALTERNATEURS

Commençons par la dynamo qui est souvent très méconnue, surtout quand elle est du type "à trois charbons". En fait, partons du tout début pour rappeler que dynamos anciennes aussi bien qu'alternateurs modernes utilisent le même principe : *l'induction électromagnétique* : un conducteur se déplaçant dans un champ magnétique voit apparaître à ses extrémités une certaine tension : "des volts".

Dans nos machines tournantes, il y a donc une partie fixe, le *stator*, et une partie mobile qui tourne, le *rotor*. En fait, la partie qui crée le champ magnétique (et qui est appelée pour cette raison *l'inducteur*), peut être soit le stator (cas de nos dynamos anciennes), soit le rotor (pour les alternateurs modernes). L'inducteur peut être un aimant permanent. C'est ce qu'on trouve dans le rotor de nos "dynamos" produisant ainsi un courant alternatif impropre à charger une batterie. Mais il peut être aussi un bobinage parcouru par un courant continu de fer doux. Dans ce cas, il s'agit donc d'un électro-aimant aimanté que lorsque le courant passe dans le bobinage. Dernier point important : quand l'induit se déplace de façon cyclique par rapport à l'inducteur, il est le siège d'une tension alternative qu'il convient donc de *redresser* pour la transformer en tension continue indispensable pour charger la batterie.



C'est le mode de redressement du courant qui différencie nos vieilles dynamos des alternateurs modernes dont le nom est bien mal choisi puisque tous deux fournissent en définitive du courant continu ! Sur les dynamos, le rotor induit possède un *collecteur à lames*. Ces lames défilent sous les balais (appelés aussi *charbons* en raison de la matière dont ils sont faits) fixés sur le stator. Celui-ci porte aussi les bobinages de l'inducteur. C'est l'ensemble collecteur-balais qui redresse le courant alternatif naissant dans l'induit.

Au contraire, sur nos alternateurs modernes, ce sont des semi-conducteurs, des *diodes*, qui sont chargés de redresser le courant de l'induit. Celui-ci est, ici, logé dans le stator alors que l'inducteur est constitué par le rotor qui est alimenté en courant continu par un collecteur à deux bagues.

Nous en resterons là sur les grands principes et nous allons maintenant nous lancer dans la technique.

### UN PEU DE THÉORIE

Sans vouloir me lancer dans de grands exposés et aligner des formules complexes, je crois cependant nécessaire de signaler l'existence d'une formule très simple qui régit le fonctionnement des dynamos et alternateurs ainsi que des moteurs à courant continu, tout au moins pour des régimes modérés. Elle s'énonce ainsi :

La force électromotrice E ("les volts" aux bornes de l'induit, si vous préférez) est proportionnelle au produit du flux magnétique F (créé par l'inducteur) par le régime N (compté en tours par minute) auquel tourne la machine. Ce qui s'écrit :

$$E_{\text{volts}} = k \times F \times N_{\text{tours/minute}}$$

Le flux F est, en gros, proportionnel au courant (en ampères) circulant dans les bobinages inducteurs.

Quel est l'intérêt de cette formule ? D'abord de vous faire comprendre que nos dynamos qui sont entraînées par le moteur à des vitesses extrêmement variables entre le régime du ralenti et celui du plein gaz,

délivreraient des tensions extrêmement variables si elles n'étaient pas équipées d'un système de régulation de tension. A haut régime, elles donneraient un courant trop élevé, à la fois pour la batterie (qui a horreur de ça) et aussi pour elles-mêmes. L'induit d'une dynamo non régulée peut griller sous l'effet d'une tension excessive produisant un courant également excessif.

## RETROUSSONS NOS MANCHES...

Il y a, en gros, deux types de dynamos selon le nombre de charbons utilisés :

- **Les dynamos à deux charbons.** L'un d'eux est isolé de la masse : c'est généralement le charbon positif; l'autre est relié à la masse : c'est, dans les mêmes conditions, le charbon négatif. Dans ce cas, il faut un régulateur de tension dont le rôle consiste essentiellement à réduire le courant inducteur à haut régime pour maintenir la tension de sortie constante, de l'ordre de 6 volts, par exemple, pour nos vieilles machines. Le régulateur de tension est souvent incorporé dans le boîtier du *conjoncteur-disjoncteur*. Nous allons y revenir un peu plus loin. Ce genre de boîtier contient donc souvent deux bobines, une pour chaque fonction : conjonction-disjonction et régulation de tension.
- **Dynamos à trois charbons** Ce dispositif, très ancien, est employé pour réguler la tension de la dynamo. La machine comporte alors un troisième charbon en plus des charbons positif et négatif principaux. Il est de plus petite dimension et il est connecté à l'enroulement inducteur. Dans ce cas, il n'y a pas de régulateur de tension extérieur, seulement un simple *conjoncteur-disjoncteur* à une bobine.

## BRANCHEMENTS INTERNES DE LA DYNAMO

Nous allons maintenant décrire en détail le fonctionnement d'une dynamo à trois charbons du type FRANCE utilisée sur les Gnome & Rhône type AX2. Ces explications sont aussi valables pour les dynamos à trois charbons Lucas des V2, CV2 ou X. Elles s'appliquent aussi, dans le principe, pour les Junior, à un détail de branchement près.

La Figure 1 montre le câblage de la dynamo France à trois charbons. A l'extérieur, il n'existe que deux

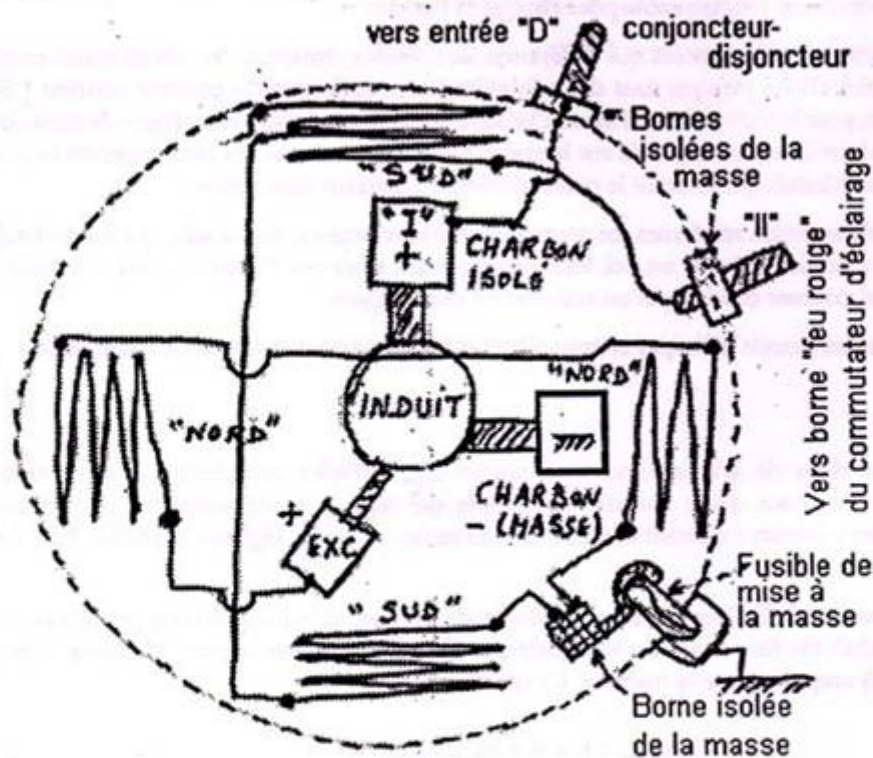


Figure 1 : Schéma de branchement interne.

bornes repérées I et II. En effet, cette dynamo est non seulement à trois charbons, mais aussi à *double débit*. A l'intérieur, on trouve :

→ **Le stator.** Il se compose de quatre bobines inductrices regroupées en deux séries de deux bobines situées en face l'une de l'autre. En "simple débit", une seule série est en fonctionnement. En "double débit", les deux séries (c'est à dire les quatre bobines) sont utilisées. La série de simple débit est connectée d'un côté au troisième charbon placé à "huit heures moins vingt" (par rapport au charbon positif placé, lui, à "midi") et, de l'autre, à la masse à

travers le fusible de dynamo. La seconde série de double débit est connectée, d'un côté à la borne extérieure repérée II et, de l'autre, à la masse, toujours à travers le même fusible de dynamo.

→ Le rotor (l'induit) est connecté à l'extérieur par son collecteur à lames. Sur celui-ci frottent :

- le charbon positif isolé de la masse et connecté à la borne extérieure repérée I,
- le charbon négatif, connecté directement au bâti de la dynamo (à la masse, donc),
- le petit charbon d'excitation relié à l'inducteur simple débit.

## COMMENT FONCTIONNE LA DYNAMO ?

Ce type de dynamo débite toujours son courant sur la borne marquée I qui doit être reliée à l'entrée du conjoncteur-disjoncteur, c'est à dire à sa borne souvent marquée D (pour Dynamo). En simple débit, la borne II n'est pas reliée. En double débit, le + de la batterie arrive à la borne II seulement quand l'éclairage est allumé car elle est reliée à la borne "Feu arrière" du commutateur d'éclairage et est donc alimentée dans n'importe quelle position : lanterne, code ou phare.

Quand la dynamo commence à tourner, l'aimantation rémanente dans les noyaux des bobines inductrices est suffisante pour que se crée dans l'induit une certaine tension apparaissant entre le charbon négatif (à la masse) et le charbon positif (isolé). Le troisième charbon est placé de telle sorte qu'il collecte également une tension positive qui alimente alors les bobines "simple débit" dont l'autre extrémité est à la masse à travers le fusible. Ces deux bobines en face l'une de l'autre créent un champ magnétique autour de l'induit de la façon suivante.

Leurs faces vers l'induit sont de même signe, par exemple SUD. Leurs faces vers la carcasse sont de signe opposé, donc, ici, NORD, ce qui fait apparaître par conduction magnétique ces mêmes polarités NORD au niveau des faces vers l'induit des bobinages non alimentés de double débit. Autour de l'induit rotor, il y a donc une alternance de pôles SUD NORD SUD NORD SUD sur  $360^\circ$  même quand il n'y a que deux bobines inductrices qui sont alimentées.

*Magnéto-France*

Voyons maintenant le rôle du troisième charbon qui, contrairement aux charbons principaux, ne se trouve pas sous un des pôles magnétiques de l'inducteur. Il se trouve être sujet à ce qu'on appelle la *réaction d'induit*. De quoi s'agit-il ? Simplement du fait que le champ magnétique *réel* qui influence l'induit n'est hélas pas seulement celui utilement créé par les bobines inductrices, comme nous l'avons dit plus haut : quand l'induit débite du courant, ce courant d'induit crée aussi un champ magnétique dit "champ d'induit" qui, pour notre

plus grand malheur, s'oppose au champ utile de l'inducteur. En fait, le champ réel est égal à la différence entre le champ inducteur et le champ créé par l'induit : c'est ça qu'on appelle la réaction d'induit.

Reprenons donc le rôle de notre troisième charbon situé à un endroit où la réaction d'induit est maximale : plus l'induit débite de courant, plus le champ qu'il crée est fort, plus le champ réel est faible, plus la tension positive collectée par ce charbon baisse, ce qui a pour effet de diminuer le champ inducteur et donc la tension ramassée entre les deux charbons principaux. Ouf !

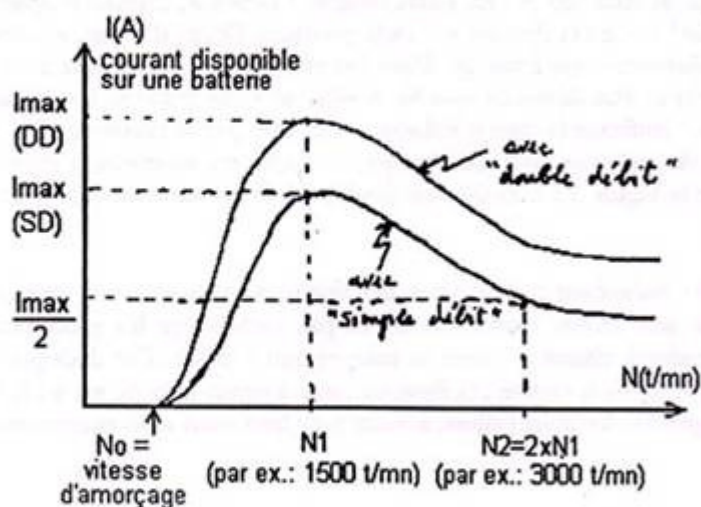


Figure 2 : Caractéristique d'une dynamo à trois charbons.

La courbe de la Figure 2 donne le courant en fonction du régime. On voit que :

- De 0 à  $N_0$  t/m, pas de courant à la sortie du conjoncteur-disjoncteur car le régime est insuffisant.

- De  $N_0$  à  $N_1$ , apparition et croissance du courant en fonction du régime. Ce courant est maximal à la saturation, pour le régime  $N_1$ .
- De  $N_1$  à  $2 \times N_1$ , le courant est tel que la réaction d'induit croît, ce qui a pour effet de faire diminuer le courant fourni : en général pour un régime égal à  $2 \times N_1$ , le courant baisse à la moitié du courant maximum obtenu à  $N_1$ .
- Au delà de  $2 \times N_1$ , le courant reste sensiblement constant et égal à la moitié du courant maximum.

Vous voyez que la régulation donnée par le troisième charbon n'est tout de même pas idéale puisqu'à régime élevé, il reste tout de même un courant non négligeable. Or, sur nos vieilles motos souvent à allumage par magnéto, en plein jour, à part quelques coups d'avertisseur destiné à alerter les foules émues et à les prévenir de notre venue, nous ne consommons aucun courant. Donc, notre batterie pourrait se trouver malencontreusement gavée par la dynamo à trois charbons et, finalement, se mettre à bouillir d'indigestion, ce que ne manque jamais de faire une batterie suralimentée.

C'est pourquoi, si vous roulez plusieurs heures de jour dans ces conditions, il est fortement recommandé de démonter le fusible de dynamo et de le mettre dans sa poche jusqu'à la nuit suivante. Sans le perdre, évidemment ! Certains constructeurs comme Novi, sur les Motobécane, avaient prévu un fusible qu'on tournait d'un quart de tour pour interrompre le courant de charge.

Certains d'entre vous auraient peut-être l'idée très dangereuse de débrancher le fil de sortie du conjoncteur ou d'y mettre un interrupteur "nuit/jour". Ne faites surtout pas ça, malheureux ! En effet, une dynamo à trois charbons ne doit jamais être entraînée par le moteur sans être en mesure de débiter sur sa batterie. Si cela arrive accidentellement, par exemple parce qu'une connexion se desserre ou qu'un fil se brise, la dynamo ne débite plus que sur son inducteur et elle le ferait fondre à la longue s'il n'y avait le fameux fusible dont le devoir est de fondre avant l'inducteur, en cas de malheur.

Par conséquent, jeunes gens,

**ne remplacez jamais le fusible par un boulon approprié.**

car ce serait meurtrier pour la dynamo. Si, d'autre part, vous utilisez votre moto sans batterie, avec seulement la magnéto et que la dynamo est entraînée, dévissez-moi de fusible, s.v.p. !

## LA NUIT, TOUS LES CHATS SONT GRIS

Comment faire pour y voir clair et, surtout, se faire voir par les autres usagers ? Bien sûr, allumer le phare et le feu arrière. Mais, pour ça, il faut du "jus" et c'est la dynamo qui va le produire. Donc, d'abord, assurons-nous que le fusible est bien en place et allumons notre éclairage. Dans ces conditions, la deuxième série de bobines inductrices (celles du double débit) va être alimentée sous les 6 volts de notre batterie. Ces bobines sont connectées de telle sorte qu'elles vont renforcer le champ inducteur déjà créé par la première série des deux bobines de simple débit. Les noms des pôles ne vont pas changer, le champ est simplement renforcé. L'effet sur le courant produit se voit sur la Figure 2 : la courbe de double débit est au dessus de celle en simple débit.

Remarquons, au passage, un phénomène intéressant : vous serez certainement d'accord avec moi pour admettre que les projecteurs anciens de nos vieilles motos n'éclairent pas autant que les modernes, à ampoules égales. D'où la nécessité de rouler à vitesse modérée la nuit, ce qui a pour effet d'adopter un régime plus bas que dans la journée. Or, regardez la courbe : la dynamo vous donnera plus de jus à  $N_1$  qu'à un régime plus élevé ! Elle vous encourage donc à réduire l'allure, si vous avez bien suivi mon raisonnement.

## LES DYNAMOS DISSIDENTES

La plupart des dynamos à trois charbons ont un schéma de câblage conforme à celui de la Figure 1, sauf un tout petit nombre de dynamos comme les Marchal-Vaucanson des Junior, pour lesquelles l'enroulement de double débit est intérieurement branché sur le charbon positif d'un côté et relié de l'autre à la borne II. Il

convient alors de brancher cette borne sur le commutateur d'éclairage : elle sera connectée à la masse dès qu'on allumera l'éclairage en lanterne, code ou phare.

## UN TEST FACILE

Voyons maintenant comment on peut tester nos dynamos, même si on ne dispose pas d'un banc d'essai permettant de les entraîner et de mesurer leurs performances. En effet, au cours de nos restaurations, il ne faut pas attendre que tout soit fini et remonté, que le moteur enfin pétarade et tourne, pour découvrir que la dynamo ne débite pas.

On peut d'abord, en s'inspirant du schéma de la Figure 1, tester statiquement les enroulements inducteurs. Par exemple, sur la dynamo à trois charbons France dont on a retiré l'induit (ne serait-ce que pour nettoyer le collecteur et les charbons et graisser les roulements) on peut brancher un ohmmètre entre le porte troisième charbon et la borne II. Les quatre bobines sont alors en série et on doit lire environ 12 à 15 ohms. Toujours dans la même veine, on peut mesurer chaque série entre la masse et le porte troisième charbon, d'une part et entre la masse et la borne II, d'autre part. Chaque lecture doit afficher entre 6 et 8 ohms.

Mais, le plus important est de tester la dynamo *en moteur*, quand tout est remonté, propre et graissé. Pour cela, prendre la batterie (supposons que ce soit une 6 volts, bien chargée), brancher le pôle positif sur la borne I de la dynamo et le pôle négatif sur la masse (on peut intervertir les polarités, cela n'a aucune importance). La dynamo doit alors se mettre à tourner dans le sens où elle est entraînée par le moteur. S'il s'agit d'une France, brancher ensuite la borne II sur la borne I sans modifier les autres connexions. La dynamo doit continuer à tourner dans le même sens, un peu plus lentement, cette fois, mais avec plus de couple, c'est à dire que vous aurez plus de mal à la ralentir en pinçant son arbre de sortie entre vos doigts.

S'il s'agit d'une dynamo type Marchal-Vaucanson, faire le même essai mais en raccordant la borne I (généralement marquée +) au pôle positif de la batterie et l'autre borne (dite II) à la masse. Ça doit tourner fermement.

En règle générale, une dynamo qui fonctionne bien en moteur débitera convenablement en génératrice, sauf si la rotation du moteur est très irrégulière, auquel cas l'induit est peut-être endommagé. En région parisienne, signalons que les Etablissements *Bobinage Pascal* viennent d'être repris par M. Meneau qui est lui-même un collectionneur et s'est équipé du matériel nécessaire (en particulier bancs d'essai) pour mener à bien tous travaux de réparation de ce type de matériel. Son adresse est : 3/5, rue Adolphe Chérioux, 92130 Issy-les-Moulineaux, Tél. (1) 46 41 33 83.

## LE CONJONCTEUR-DISJONCTEUR

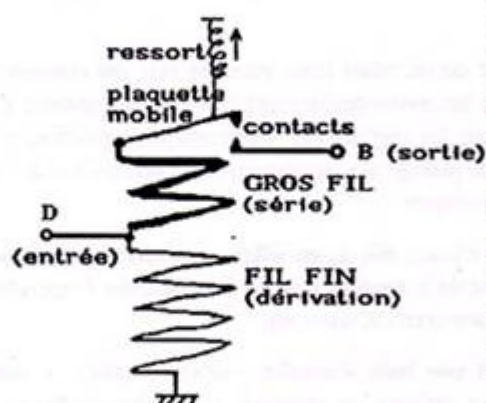


Figure 3 : Le conjoncteur-disjoncteur.

sont bobinés deux enroulements :

- un enroulement en fil fin, branché en dérivation;
- un enroulement en gros fil, raccordé en série.

Un mot, maintenant sur ce fameux *conjoncteur-disjoncteur* que nous avons évoqué à plusieurs reprises. Son rôle est d'être inséré entre la borne I de sortie de la dynamo et la batterie pour que le courant ne puisse circuler que de la dynamo vers la batterie quand la dynamo est entraînée à une certaine vitesse supérieure à celle dite "d'amorçage" et d'empêcher que la batterie ne se vide dans la dynamo quand cette dernière est arrêtée. Plus précisément la borne I de la dynamo est reliée à l'entrée repérée "D" ou "DYN" du conjoncteur et la sortie repérée "B" ou "BAT" de l'appareil est connectée à la borne de l'ampèremètre où arrivent aussi le fil d'alimentation du commutateur d'éclairage.

Voyons comment est constitué ce petit relais électromagnétique. Sur la Figure 3, on peut voir qu'il comprend essentiellement un noyau en fer doux sur lequel

Le noyau est destiné, lorsqu'il est magnétisé par le courant, à attirer une plaquette qui ferme un contact réunissant l'entrée à la sortie.

Étudions le fonctionnement de cet appareillage en nous aidant de la Figure 3.

**Conjonction.** Au repos, la plaquette est décollée du noyau et D n'est pas réuni à B. Quand la dynamo s'amorce, la tension monte progressivement sur la borne D, ce qui alimente l'enroulement en fil fin. Bientôt elle est suffisante pour magnétiser le noyau de telle sorte que la plaquette est attirée et vient fermer le contact. D est alors relié à B et le courant se met à circuler vers la batterie, donc à travers l'enroulement en gros fil qui est bobiné de telle sorte que son aimantation vient s'ajouter à celle de l'enroulement en fil fin pour maintenir la plaquette au collage.

**Disjonction.** Quand la dynamo ralentit, la tension sur la borne I diminue. Quand elle devient inférieure à celle de la batterie, le courant qui allait vers la batterie change de sens et commence à aller vers la dynamo, ce qui a pour effet de renverser le sens du courant dans l'enroulement en gros fil. Son magnétisme change alors de sens et vient se retrancher de celui créé par l'enroulement en fil fin. Le résultat est une perte de magnétisme résultant sur le noyau et la plaquette, rappelée par un ressort, décolle et la borne D est alors séparée de la borne B.

### TEST DU CONJONCTEUR-DISJONCTEUR

Comment peut-on vérifier le bon fonctionnement d'un conjoncteur-disjoncteur ? Très simplement : il suffit d'une batterie (celle de la moto, bien chargée). Brancher un des pôles à la masse du boîtier et, avec l'autre, toucher la borne D. On doit entendre distinctement un petit "clic" correspondant au collage de la plaquette contre le noyau aimanté par le bobinage en fil fin. Le deuxième test consiste à mettre un ohmmètre entre les bornes B et D, puis à alimenter la borne D comme précédemment. Au moment du collage du relais, l'ohmmètre doit montrer que la résistance entre B et D est nulle.

### LES PANNES DU CONJONCTEUR-DISJONCTEUR

Les principaux défauts d'un conjoncteur-disjoncteur sont d'abord un enroulement en fil fin grillé (pas de clic) et c'est irréparable. Ensuite, un mauvais contact de la plaquette, ce qui peut se réparer en grattant le contact. L'enroulement en gros fil ne lâche jamais. Cet appareil peut toujours être remplacé par une diode au silicium à installer dans le boîtier pour respecter l'aspect d'origine. Choisir une diode capable de passer 15 à 20 ampères avec un pouvoir de coupure de l'ordre de 100 volts (ce qui est très courant sur ces modèles). Brancher le + sur D et le - sur B. Attention à deux problèmes : son refroidissement et son isolement de la masse. Pour bien faire, elle devrait être montée sur un petit radiateur (une plaque métallique de 2 ou 3 mm d'épaisseur peut faire l'affaire), ce qui ne pose pas de problème, les diodes capables de passer cette intensité étant généralement "à vis". Utiliser des rondelles de mica et un "canon" isolant et bien graisser le tout - si possible avec de la graisse au silicone - pour assurer un bon contact thermique.

### RELAIS OU DIODE ?

Est-il préférable, c'est à dire plus fiable, d'utiliser une diode ou un relais pour jouer le rôle du conjoncteur-disjoncteur ? L'avis quasi unanime des "modernes" est que les semi-conducteurs qui ne comportent aucun contact sont de loin préférables et il en est de même pour les régulateurs électroniques, soi-disant plus robustes que nos vieux régulateurs électromagnétiques. Je ne partage pas entièrement ce point de vue : il y a au moins trois raisons de préférer les dispositifs électromagnétiques :

- une diode ne réalise pas un contact parfait. De par sa nature, elle a, en effet, un *potentiel de contact*, de l'ordre de 0,7 volt pour le silicium, qui vient se retrancher de la tension fournie à la batterie (cependant, il faut noter que le contact oxydé du relais "mange" aussi une certaine tension);
- en cas de mauvais branchement sur un relais, on voit une belle étincelle qui vous oblige à rectifier l'erreur. L'appareil n'a, en général, pas été détruit, alors qu'avec un appareil à semi-conducteurs, une fausse manoeuvre est le plus souvent fatale;
- pour un bricoleur testant un circuit de charge sans ampèremètre, il est aisé de voir (ou plutôt d'entendre) un relais venant au collage mais, par contre, rien n'apparaît sur un semi-conducteur laissant passer un courant.

Un exemple motocycliste pour prouver ce point : sur les motos chinoises dites "Black Star" en France, le + est à la masse, contrairement à la majorité des autres motos. Le modèle d'exportation a un régulateur électronique qui grille inmanquablement en cas d'inversion des pôles de la batterie alors que le modèle utilisé en Chine a un régulateur électromagnétique increvable, même en cas de fausse manoeuvre.

## L'AMPEREMÈTRE

Un mot, enfin, sur l'ampère-mètre qui est presque toujours présent sur nos anciennes Gnome & Rhône. Il s'agit d'un appareil à aiguille qui est en milieu de graduation en l'absence de courant. Il possède deux bornes : l'une d'elles doit être reliée à la batterie; l'autre, à la fois au générateur de courant (borne B du conjoncteur-disjoncteur) et aux utilisateurs

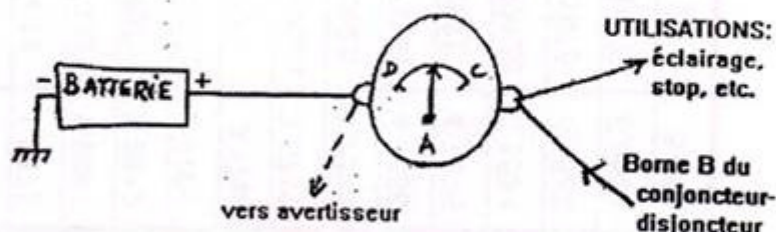


Figure 1 : L'ampère-mètre.

de courant : éclairage, feu stop... comme on peut le voir sur la Figure 4. La seule exception concernerait l'avertisseur qui est gros consommateur d'un courant plutôt "rupté", ce que n'aime pas l'ampère-mètre. Donc, lui s'alimente du côté batterie de l'ampère-mètre. Si l'appareil dévie du mauvais côté, par exemple, du côté charge, quand on allume l'éclairage, il suffit d'invertir les deux bornes, c'est à dire de croiser les fils qui y arrivent.

## SI AVEC TOUT ÇA...

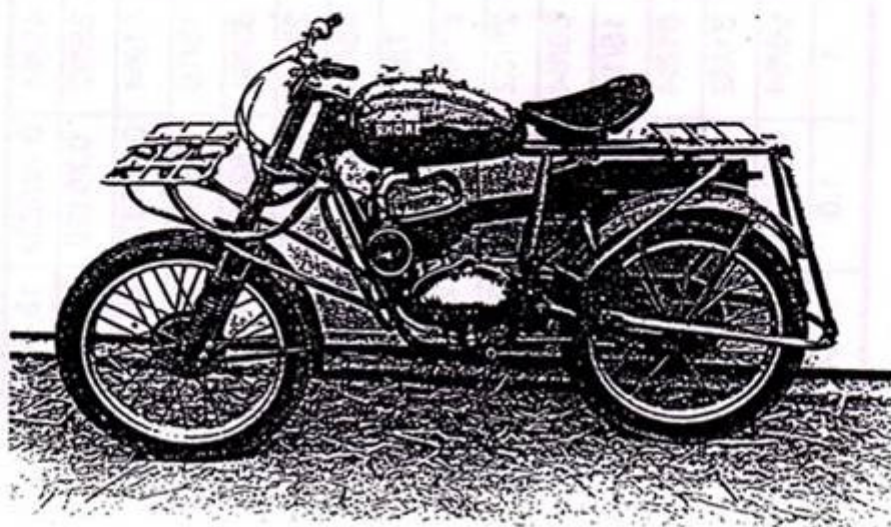
... vous n'avez pas envie de vous mettre sur votre circuit pour faire charger votre Gnome & Rhône...

*Michel de Thomasson*

## PETITE NOTE FINALE À PROPOS DU CHAMP D'INDUIT

Pourquoi ce champ d'induit est-il opposé au champ inducteur ? Les physiciens parlent de la loi de Lenz qui stipule que tout courant induit s'oppose à la cause qui lui donne naissance. Je préfère, quant à moi, parler du "théorème de la tartine beurrée" ou de la "loi de l'emmerdement maximum" qui peuvent s'exprimer de façon très générale en disant "Quand une tartine beurrée tombe par terre, c'est toujours du côté du beurre !". Sans rire, si un jour nous décrivons le fonctionnement des compteurs de vitesse de nos vieilles machines, on rappellerait cette loi. Mais ce n'est pas pour aujourd'hui !

## PROTO PARA GNOME RHONE



*Un avion inhabituel : échoué...*



Tableau de conversion inches en millimètres

Inches	Inches	mm	Inches	Inches	mm	Inches	Inches	mm	Inches	Inches	mm
1/64	0,015625	0,3969	17/64	0,265625	6,7469	33/64	0,515625	13,0969	49/64	0,765625	19,4469
1/32	0,03125	0,7937	9/32	0,28125	7,1438	17/32	0,53125	13,4938	25/32	0,78125	19,8438
3/64	0,046875	1,1908	19/64	0,296875	7,5406	35/64	0,546875	13,8906	51/64	0,796875	20,2406
1/16	0,0625	1,5875	5/16	0,3125	7,9375	9/16	0,5625	14,2875	13/16	0,8125	20,6375
5/64	0,078125	1,9844	21/64	0,328125	8,3344	37/64	0,578125	14,6844	53/64	0,828125	21,0344
3/32	0,09375	2,3812	11/32	0,34375	8,7312	19/32	0,59375	15,0813	27/32	0,84375	21,4313
7/64	0,109375	2,7781	23/64	0,3594	9,1288	39/64	0,609375	15,4781	55/64	0,859375	21,8281
1/8	0,125	3,175	3/8	0,375	9,525	5/8	0,625	15,875	7/8	0,875	22,225
9/64	0,140625	3,5719	25/64	0,390625	9,9220	41/64	0,640625	16,2719	57/64	0,890625	22,6219
5/32	0,15625	3,9688	13/32	0,40625	10,3187	21/32	0,65625	16,6688	29/32	0,90625	23,0188
11/64	0,171875	4,3656	27/64	0,421875	10,7158	43/64	0,671875	17,0656	59/64	0,921875	23,4156
3/16	0,1875	4,7625	7/16	0,43750	11,5087	11/16	0,6875	17,4625	15/16	0,9375	23,8125
13/64	0,203125	5,1594	29/64	0,453125	11,5092	45/64	0,703125	17,8594	61/64	0,953125	24,2094
7/32	0,21875	5,5562	15/32	0,46875	11,9063	23/32	0,71875	18,2563	31/32	0,96875	24,6063
15/64	0,234375	5,9531	31/64	0,484375	12,3030	47/64	0,734375	18,6531	63/64	0,984375	25,0031
1/4	0,25	6,35	1/2	0,5	12,7	3/4	0,75	19,05	1	1,0	25,4

## Restauration ou résurrection ?

(ou "Une jeunesse pour la Junior")

(4ème épisode)

**RÉSUMÉ DU CHAPITRE PRÉCÉDENT** *"Juillet approche - nous disait notre reconstruteur-restaurateur - il manque encore quelques pièces mais je vais pouvoir commencer le remontage.". C'est maintenant que d'autres difficultés vont peut-être surgir. Va-t-il à nouveau sombrer dans le désespoir ? Va-t-il au contraire voler sur les ailes de la victoire ?*

### La partie mécanique

Le cylindre avait été réalésé, les guides de soupapes changés et leurs sièges, rectifiés. Il ne nous restait plus qu'à faire un rodage des soupapes. Petit problème : les têtes de soupapes, légèrement sphériques et, de surcroît assez rugueuses, ne permettaient pas une prise suffisante par la ventouse. A ce problème, un remède simple : une goutte de colle cyano-acrylique sur la tête bien dégraissée. On y applique la petite ventouse (celle qui ne sert pratiquement jamais), on maintient fortement pendant une minute et on laisse reposer un quart d'heure. Ca ne lâchera plus et il faudra y aller au cutter pour séparer l'ensemble. Mais rien n'empêche de le refaire une autre fois, pourvu qu'on n'enlève pas, alors, trop de caoutchouc.

Pour la pignonnerie, on commence, bien sûr, par un remontage à blanc car, pour quelqu'un qui n'est pas trop habitué à ce genre de choses, il faut prévoir un bon nombre de tâtonnements. L'un des problèmes, et non des moindres, est l'imprécision des documents d'époque où tout la mécanique est vue "à plat". On n'avait pas encore découvert les vertus de l'éclaté en "3D", comme on dirait maintenant. Un autre problème est le peu de scrupules qu'avaient les propriétaires ou les mécanos (voire les forgerons de village) lorsqu'il fallait réparer une mécanique défaillante. On se débrouillait comme on pouvait, la plupart du temps en l'absence de tout manuel d'entretien. Les mécaniques étaient tolérantes et ne tournaient pas vite. Leurs utilisateurs n'étaient pas pressés et il fallait que ça marche ou que ça crève. En conséquence, inutile de repérer soigneusement la position des rondelles (dont l'épaisseur s'est, en outre, amincie avec le temps). Inutile de conserver soigneusement les écrous quelque bizarre que soit leur aspect. Le mieux semble être de réaliser des assemblages mécaniques qui soient logiques et respectent les règles de l'art.

Par bonheur, la Junior n'est pas ce qu'on appelle une mécanique sophistiquée. Traduisez par "La position

des pièces est intuitive et on s'en sort même si, au démontage, on n'a pas tout noté soigneusement.

La boîte de vitesses est très simple puisque les trains de pignons se déplacent sur deux axes seulement, un troisième axe, plus petit, portant la fourchette de sélection qui peut occuper quatre positions : le point mort et les trois vitesses. Tout se fait en translation horizontale; pas de mouvement angulaire. La seule chose délicate est de bien régler les positions respectives des pignons qui vont se trouver en face au moyen de rondelles d'épaisseur correcte. Celles qui étaient à l'origine sont très souvent usées et il faudra en retrouver d'autres dans sa boîte à riblons ou en refaire dans de la tôle d'épaisseur convenable. Au tour ou à la lime selon ses moyens... et son habileté.

Ensuite, on passe à plus difficile : le calage de la distribution. Pour faciliter le travail, il est bon de monter non pas les véritables ressorts de soupape mais des ressorts beaucoup plus faibles. Ainsi, on ne s'abîmera pas les doigts à tourner la mécanique.

Toute la difficulté vient de ce que les pignons ne sont pas à denture droite. Lorsqu'on enfonce le pignon parallèle à l'axe du vilebrequin, il tourne. Il faut donc en tenir compte en le positionnant. Le calage est simple puisque l'avance à l'ouverture de la soupape d'admission est égale au retard à la fermeture de celle d'échappement (12 mm avant le PMH). De même le retard à la fermeture de la soupape d'admission est égal à l'avance à l'ouverture de celle d'échappement (24 mm après le PMH). Avec un peu de patience, on finit toujours par y arriver. Il ne reste plus, alors, qu'à faire des repères au pointeau pour le remontage définitif.

### Un peu d'électricité

La magnéto était absente de l'épave qui avait été achetée. C'est une magnéto Morel G1 d'un type assez courant et il ne fut pas difficile d'en retrouver une dans une bourse pour 400 francs. Prix justifié par le fait qu'elle donnait une bonne étincelle. Après

un démontage complet suivi d'un sérieux nettoyage, elle était quasiment neuve.

Restait à s'occuper de son accouplement qui se fait sur l'axe de l'arbre à cames. De ce côté : un système "toumevis"; du côté de la magnéto, un emmanchement conique. Un toumeur moyennement habile (c'est le cas du rédacteur de ces lignes) peut réussir la pièce sans trop de difficultés. Petit détail important : les nomenclatures de l'époque montrent clairement la présence d'un joint en liège (répertorié sur le catalogue des pièces sous le numéro 16.056) servant à empêcher tout suintement d'huile en provenance du graissage d'arbre à cames. Sur une machine dont les pièces ont un certain degré d'usure, sa présence est importante. Il est facile à réaliser dans une planche de liège d'épaisseur convenable (4 mm). Et pourtant, nous en avons très rarement vu sur les Junior restaurées !

Passant d'une machine toumante à l'autre, c'est ensuite la dynamo qui fut démontée et nettoyée en insistant particulièrement sur le collecteur (peu marqué, heureusement). Restait à tester son fonctionnement. Pour une dynamo Terrot des années 30, nous avons imaginé un système assez élaboré de banc d'essai à base de perceuse fixée sur une planche et portant, dans ses mors, un axe muni d'une poulie qui entraînait la poulie de la dynamo. Malheureusement, la dynamo de la Juju porte un pignon d'entraînement.

On imagine notre perplexité et la chose fut mise en sommeil jusqu'au moment... jusqu'au moment où Michel de Thomasson eut l'excellente idée de nous faire parvenir son article copieusement documenté sur les "dynamos à trois charbons", article qui est publié *in extenso* dans ce numéro d'*Info-Amicale*. Un test de fonctionnement en moteur où la dynamo est alimentée par une batterie bien chargée confirma le bon comportement de cette machine électrique.

Une dynamo, ce n'est pas suffisant : il faut lui ajouter une batterie. Elle est facile à trouver : il s'agit d'un modèle carré, noir, de 82 x 92 mm de côté et 160 mm de hauteur qu'on trouve couramment, neuve, un peu partout et qui convient aussi bien aux vieilles BM (la R 25, par exemple), qu'aux anciennes Terrot ... et qu'à la Junior.

Il fallut aussi refaire le support de batterie qui est constitué par un L en tôle épaisse (2 mm) sur laquelle s'articule une patte métallique qui verrouille la batterie de façon classique au moyen d'un té fileté.

**Alors, c'est fini ?**

Non, pas encore mais, c'est comme pour tout, ce sont les derniers détails qui sont les plus longs et, bien que toutes ces opérations, prises isolément, n'aient pas pris beaucoup de temps, elles s'étaient étirées au long des mois et ça n'avancait plus guère.

**Adresses utiles :**

- **Au Chêne-Liège**, 74 Boulevard du Montpamasse, 75014 PARIS, Tél : (1) 43 22 02 15.
- **Bobinages Pascal**, 3 et 5 Rue Adolphe Chérioux, 92130 ISSY-LES-MOULINEAUX. Tél : (1) 46 42 33 83.

Attention, la maison Pascal a été reprise depuis plus de six mois par M. Meneau qui est lui-même un collectionneur très compétent. La qualité du travail qui y est effectué (et que Michel de Thomasson et l'auteur de ces lignes ont eu l'occasion de vérifier) n'a plus rien à voir avec ce qui s'y faisait avant. Aussi n'hésitons-nous pas à vous la recommander chaudement.

---

## UNE PAGE D'HISTOIRE

### TOUR DE FRANCE MOTOCYCLISTE 1937 GRANDES MANOEUVRES DE L'ARMEE MOTORISEE

(*Plein Ciel Journal*, juin-juillet 1937)

Voici déjà un certain temps que le Tour de France, dit automotocycliste, s'est achevé à Monthléry en tant qu'édition 1937 d'une épreuve qui, de longues années durant, a été le critérium en matière de compétition tourisme. Une épreuve dont l'origine remonte à 1922, qui déclina au point qu'en 1926, 23 concurrents y participèrent -- au départ tout au moins -- et qu'il fallut attendre des circonstances meilleures et surtout des conceptions plus larges pour qu'en 1929 il reparte sur des bases dignes de son audacieux programme.

Les concurrents militaires passés en revue  
par le Gal. Massiet



Une épreuve que Gnome Rhône peut se flatter d'avoir disputé - et victorieusement d'ailleurs - depuis sa fondation et plus encore. Car j'ai plaisir à souligner ici que la plus fidèle des marques concurrentes du Tour possède à son palmarès un Tour de plus que le M.C.F. en a organisé.

En effet, en 1936, contraint par les événements à supprimer l'épreuve de son calendrier, le M.C.F. dut se résoudre à l'inactivité; Gnome Rhône, avec ses deux excellents collaborateurs Henri Naas, "recordman du nombre" de Tour et Gustave Bernard, autre sympathique champion de la marque, firent un Tour de France en trois jours sous le contrôle de l'U.M.F. sous forme de performance contrôlée.

L'année suivante, nous faillîmes bien avoir une réédition non pas de la performance Bernard-Naas, mais de la suppression du Tour devant la carence de la quasi totalité des firmes. Fort heureusement pour l'histoire de l'épreuve, les éléments sportifs de l'Armée Motorisée vinrent à la rescousse, in extremis. C'est cela et rien d'autre qui sauva l'épreuve cette année, comme les années suivantes. Car, en 1936, ce fut pareillement l'Armée Motorisée qui sauva la face. Et que dire de cette année où le Tour de France automobile et motocycliste du M.C.F. recrute le chiffre remarquable de 89 concurrents dont une voiture et huit motocyclistes civils ?

Parmi lesquels, bien entendu, deux 750 cc. Gnome Rhône de Naas et Bernard. Mais où est la compétition d'antan ?

**Evolution.** - On ne saurait le nier, l'épreuve civile auto-motocycliste, par le jeu des événements - et de quelques autres contingences -. s'est muée en une importante épreuve presque uniquement militaire, où la majorité des réalités : concurrents, organisation matérielle, encadrement, éléments d'appréciations sportive et de sympathie où l'intérêt du public s'accroche (vigoureusement d'ailleurs) , ressort presque uniquement de cette démonstration faite par l'expression la plus moderne de notre Armée.

C'est en vérité l'une des formes les plus efficaces de la propagande générale en faveur du motocyclisme, qui en a grand besoin, ceci soit dit sans trahir aucun secret. Car sans ce déploiement massif, sous la forme sportive, de la motorisation légère si bien étalonnée par ces compétitions d'équipes, arme par arme, on est fondé de se demander ce qui resterait pour conquérir les foules à la moto ! Est-ce bien cette caravane comportant moins d'un quarteron d'unités, où les officiels et suiveurs étaient plus nombreux que les concurrents ?

On peut se demander également si l'avenir, au point de vue de la participation civile, promet mieux. Si toutes les firmes avaient la sportivité de Gnome Rhône, la réponse serait aisée. Mais à part trois marques au total en motos, et de moins en moins en voitures, c'est-à-dire zéro absolu, je n'imagine guère de changement dans les circonstances actuelles. Alors ? alors, il faut bien tenir compte de la marche inévitable d'une évolution qui militarise l'épreuve au maximum.

**Solution excellente, mais...** - Je m'honore, personnellement, d'avoir provoqué, depuis le début, cette mobilisation des éléments sportifs militaires motorisés puisque, de toute évidence, cette solution a sauvé le Tour en 1935 et lui a assuré depuis une pérennité qu'il s'agit désormais de sauvegarder elle aussi. Mais encore faut-il agir dans le sens où l'intérêt général des sports peut y trouver un aliment. Et non point dans de vaines satisfactions personnelles.

Il est indispensable, à mon humble avis, de retrouver l'ambiance des épreuves d'antan, celle qu'apportent l'élément civil fourni par les amateurs sportifs et les collaborateurs des firmes. L'épreuve militaire et l'épreuve civile peuvent admirablement se disputer parallèlement, les différences de modalités propres à chacune d'elles n'étant pas perceptibles au public, et le résultat de propagande seul important à ce point de vue. Mais encore faut-il faire tout ce qu'il convient de faire pour ramener en lice ceux qui, pour de nombreuses raisons, en ont perdu le goût. Car, ne l'oublions pas, la militarisation totale vers quoi nous

tendons actuellement, pour être d'heureux augure en ce qui concerne l'esprit sportif qui anime les chefs de notre armée, pourrait fort bien - et logiquement par surcroît - conduire l'Armée à envisager la valeur réelle de collaborations civiles qui lui doivent beaucoup et dont elle est en droit d'attendre un effort au moins égal.

**1937, bonne démonstration.** - Ainsi, le Tour 1937 a accompli sa mission de propagande et de démonstration massive. Basse-Normandie, Picardie, Nord, Ardennes, Lorraine, Alsace, Jura, Bourgogne, Lyonnais - et Beaujolais - Bugey, Savoie, Dauphiné, les Alpes, la Riviera, la Provence, les Pyrénées - de la Catalogne au pays basque. Les Landes, le Bordelais, le Poitou, l'Angevin, la Vendée, la Bretagne, l'Orléanais, pour finir à l'Autodrome, tous ces visages de France ont accueilli la caravane motorisée. Quinze concurrents, dont trois civils furent éliminés en cours d'épreuve; et sur les rescapés dix-neuf furent pénalisés, dont deux civils.

Quatre équipes militaires, parmi celles terminant au complet demeurèrent sans aucune pénalisation horaire ou mécanique, et sont aussi définies : Cavalerie 2° B.L.M. et 5° B.D.P. : Train, 121° Escadron; Génie, 3° Régiment. La tenue des hommes et du matériel a été mieux que satisfaisante dans l'ensemble; peu de "pépins" sérieux.

Si l'on songe au travail réellement probant qu'il s'agissait de fournir quotidiennement (par équipes pour les militaires), et par tranches dépassant souvent 400 kilomètres, les machines étant plombées et poinçonnées et soumises à un contrôle strict, les moyennes scrupuleusement vérifiées, et le régime du parc en plein air d'un bout à l'autre de l'épreuve, avec le vent, la pluie, le soleil, les différences successives de climat, les marches de nuit, etc., on conviendra que les résultats méritaient d'être retenus, ainsi qu'ils le furent, par les techniciens militaires qui suivirent l'épreuve de bout en bout.



Harri Naas sur sa 750 Gnome Rhône au cours de l'épreuve finale à moyenne accélérée

Et je n'aurai garde d'omettre de citer, pour clore ces commentaires, la très belle victoire - attendue d'ailleurs - que les deux champions Naas et Bernard ont été une fois de plus glaner, enlevant en plus des médailles d'or dues aux non pénalisés, la Coupe Challenge des Motocyclettes, le Challenge Géo Ham et la Coupe du Président de la République.

ANDRE MAJOR

Commissaire Général du Tour de France.

## RETOUR SUR LES ADDITIFS

Nous vous avons proposé cet été la vente de l'additif ELF *Millesim 95* (*Info-Amicale* n° 7, page 7). Nombre d'entre vous en ont acheté à l'AMGR et nous devons maintenant renouveler notre stock. Nous aimerions donner notre avis à la FFVE sur ce produit de façon à établir un lien du producteur au consommateur (vous, donc). Voulez-vous avoir l'amabilité de nous faire part de votre opinion sur *Millesim* ? Une synthèse des réponses que nous aurons reçue sera effectuée sous forme anonyme par nos soins pour être transmise à la Fédération. Pour ceux qui ne l'ont pas encore essayé, rappelons que les ventes se poursuivent dans les mêmes conditions que celles qui étaient définies dans le bulletin cité plus haut et que nous republions ci-dessous :

L'unité de livraison aux clubs est le carton de 12 bidons de 1 litre, facturé 750 F TTC, franco de port et d'emballage. Pour l'utilisateur individuel, nous appliquerons la procédure traditionnelle des pièces de rechange et documentation : vous nous retourez le bon de commande habituel accompagné du chèque correspondant au nombre de bidons désiré. Le prix de vente a été fixé à 85 F, port et emballage compris, rendu domicile. Le conditionnement est effectué dans un bidon métallique pourvu d'un bouchon doseur permettant de traiter 200 litres de carburant.