



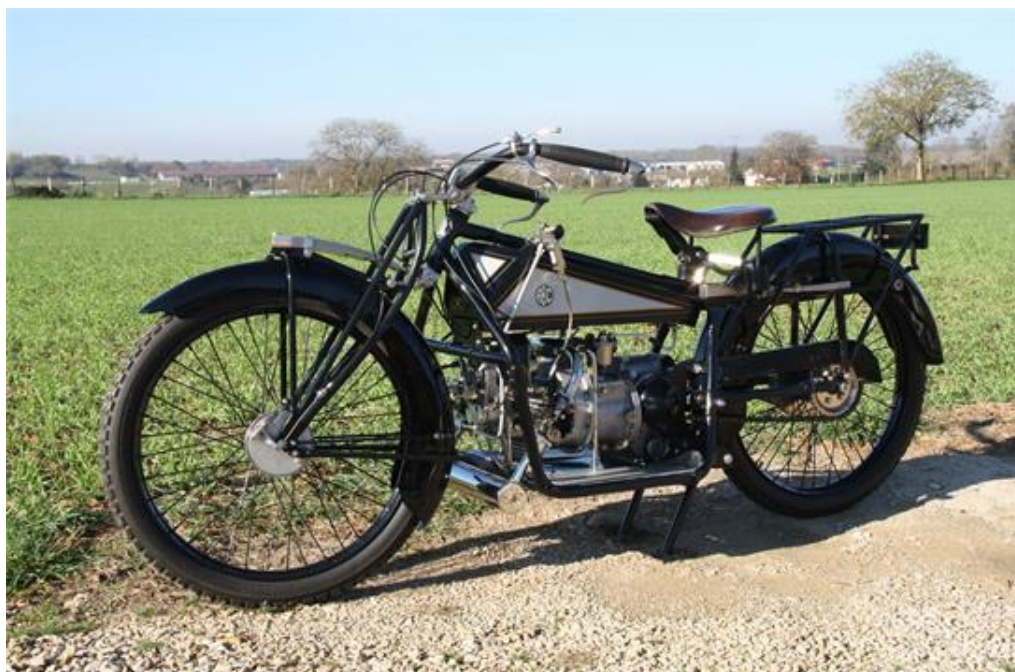
Gazette Gnome & Rhône

SOMMAIRE :

Page 1 :	Sommaire
Page 2 :	Edito
Pages 3 à 4 :	AG 2019
Pages 5 à 9 :	Rassemblement AMGR 2019
Page 10 :	De-ci de-là
Page 11 à 18 :	Motos et ligne Maginot
Page 19 :	Documents Gustave Bernard
Page 20 à 29 :	André Barthélémy
Page 30 :	Motavia, Motavit
Page 31 :	Petites annonces
Page 32 :	Bitza



Amicale des Motos Gnome & Rhône



Les 100 ans de l'ABC Gnome & Rhône

IBAN : FR76 1027 8062 3100 0250 7384 148

BIC : CMCIFR2A

Rédaction :

DAVID Daniel (D4), Jean-Luc AUPEPIN (R4), Serge KOTTMAN, Marc TESTE, Jean-Paul Porchon

Edito

2019, le centenaire, et maintenant, quels objectifs pour la suite?

Il faut se rendre à l'évidence, notre passion appartient au passé et que ce centenaire avec trois expositions majeures résonne en moi comme le chant du cygne, c'est à dire une embellie avant une sorte de déclin annoncé. Ce qui motive cette pensée, que certains trouveront pessimiste, est que d'une part, le contexte actuel est plus orienté vers la refonte du modèle du transport individuel basé sur le moteur thermique et, que d'autre part, les jeunes générations, à de rares exceptions, n'ont plus la mécanique comme centre d'intérêt . Ils pensent informatique, écologie et climat qui sont en opposition avec notre activité. Et ce n'est pas en nous repeignant en vert, comme l'a fait récemment la FFVE en lançant un programme de replantation de forêts, que nous passerons pour des gens respectables.

Notre seule consolation dans un futur assez proche est d'avoir contribué à la préservation du patrimoine, patrimoine qui, in fine, se retrouvera dans des musées ou des collections particulières en exposition statique comme les œuvres d'art avec la spéculation qui va avec. Nous avons fait et continuons à faire l'histoire, histoire qu'un un bon nombre d'écrivains ont déjà couché sur le papier, n'est-ce pas François Marie?

Après ces propos quelques peu moroses, une petite note d'optimisme en pensant à la sortie dans l'Yonne à St Julien du Sault. Le parcours du samedi ou du dimanche (ça dépend des heures d'ouverture de la visite envisagée) nous conduira à Guédelon le château fort construit de toutes pièces avec exclusivement des techniques anciennes et qui arrive à sa fin. La journée restante (samedi ou dimanche) sera l'occasion de découvrir la forêt d'Othe et ses petites routes pittoresques.

Jicécé

Assemblée générale 2019 (31/05/2019)

Article réservé aux membres de l'amicale

Rassemblement 2019 à Bessèges dans le Gard

Jean-Pierre & Marie-Hélène BOEUF habitent dans la région de Bagnols-sur-Cèze non loin de Bessèges.

Pour organiser ce rassemblement il faut d'abord trouver un logement de groupe et des balades attractives dans les environs. Leur choix c'est porté sur la ville de Bessèges qui réunissait ces deux critères importants.

Le logement au centre de vacances Vacancèze offre des prestations à la hauteur de nos attentes ainsi qu'une restauration parfaite et des locaux pouvant contenir nos membres pour nos apéros et notre AG.

Bessèges vous avez pu le remarquer est une ville sinistrée. Cette ville doit son existence au développement du bassin houiller des Cévennes qui connut son apogée au XIX siècle.

Au cours des années 1800 les mines attirent la sidérurgie développement de Bessèges est très rapide, en 1881 la population atteint le chiffre de 11404 habitants. La fermeture des mines et les multiples crises de la sidérurgie entraînent la ville dans un déclin interminable. En 2016 la population n'est plus que de 2840 habitants et cette crise n'est pas terminée ; Les ruines industrielles délabrées jonchent la ville et lui donne cet aspect peu accueillant.

La population actuelle se bat pour développer tant bien que mal le tourisme.

Jeudi 30 mai les routes sont très chargées et l'arrivée du côté de Bessèges relève parfois d'un parcours du combattant.

Tous nos efforts pour arriver à Bessèges au centre de vacances Vacancèze sont récompensés dès que l'on passe le porche d'entrée et que l'on aperçoit Marie-Hélène qui nous attend avec un sac personnalisé destiné à tous les participants. Ce sac comprend les road books indispensable pour les balades, une plaque de participant, un tee-shirt commémoratif, un tour de cou à effigie de Gnome & Rhône pour nos balades hivernales, nous prenons aussi les clés de la chambre pour prendre une douche et s'installer.

Le but de ces rassemblements, c'est de se retrouver entre amis partageant une même passion. Les retrouvailles sont toujours aussi chaleureuses.



Marie-Hélène et Jean-Pierre Boeuf, nos organisateurs

Départ de Bessèges à 9h30, l'horaire est respecté, les sportifs poussent leur moto avec une obsession en tête « Démarre bon-sang démarre » le goulot d'étranglement de l'accès à notre résidence, se remplit. La se reprend sur cette cohorte impatiente d'en découdre avec les routes de la région. Enfin la colonne s'ébranle et nous roulons enfin dans cette région très prometteuse en paysages et curiosités.

Un premier feu rouge divise la colonne mais ce n'est pas très grave car il est plus facile de rouler chacun à son rythme.

Au Briefing de jeudi soir Jean-Pierre avait annoncé les difficultés en insistant sur la petite route à prendre en direction de Les Vans

« D51 direction Augac, attention petite route à droite D18 direction Les Vans, il y a une flèche GR et un marquage au sol avant l'embranchement et une croix au sol après, celui qui part sur Aujac le noie »

Avec un discours pareil, tout le monde c'est appliqué à ne pas manquer cette petite route. Tous ou presque car Marc emporté par l'élan a fait un détour par Aujac avant de rejoindre Les Vans

A ce jour et à ma connaissance Jean-Pierre n'a pas donné suite à sa menace.

Première partie du parcours sinueuse à souhait en légère montée c'est un régal, les paysages sauvages sont un enchantement. Les machines enroulent les trajectoires « pas toujours maîtrisées » et nous débouchons sur un promontoire qui domine Les Vans. Arrivé à Les Vans nous faisons halte à côté du cimetière, c'est l'endroit idéal pour garer plus de 40 motos dont 8 side-cars et les véhicules suiveurs munis de leur remorque afin d'assurer l'assistance et conduites par Mathias Boeuf et Michel Dormont.



Arrêt au village des Vans la type D de Christian magnifique en robe d'époque.

Notre arrivée au village des Vans est agrémentée par présence de nos amis auvergnats venus nous rencontrer avec leurs motos anciennes. Ils sont en balade d'anciennes dans la région et avaient pris contact avec nous pour venir à notre rencontre afin de nous saluer, c'est très sympa de leur part.

Ils sont là avec 8 motos parmi lesquelles nous noterons 2 Magnat-Debon entre-tubes, dont l'une d'entre elles dans un « jus » très huilée, l'autre parfaitement restaurée, un side-car Gnome & Rhône D3.

Nous reprenons la route en traversant Les Vans direction St Marguerite, Pied de Borne ou nous faisons une halte,

Nous reprenons la route qui longe la rivière Chasserac au fond de gorges profondes qui nous dévoile des paysages arides sauvages et pittoresques. On remarque à plusieurs endroits les murets anciens destinés aux cultures en espalier ainsi que des sentiers escarpés réalisés grâce à un lourd labeur d'une autre époque.

A la pause chacun évoque son parcours et sa vision des lieux, quelques réglages sont réalisés à la hâte et on apprend même une chute sans gravité et pratiquement à l'arrêt. Le beau temps et la chaleur sont bien présents c'est une balade rêvée.

Notre caravane reprend la route jusqu'au village remarquable de La Garde Guérin. Ce village dans une ancienne forteresse nous en profitons pour le visiter. Certains d'entre nous montent à la tour dont l'accès est très difficile mais est grandement récompensé par le panorama à 180° sur la région.

Chacun déambule dans les rues à son rythme mais il faut très vite reprendre la route pour atteindre le village de Villefort. Arrivé au restaurant, chacun se gare comme il peut, nous sommes attendus à bras ouverts par la

patronne avec un sourire accueillant. Une fois installé à table, elle nous dit ce que nous allons manger, de la châtaigne à la châtaigne si j'ai bien compris. En fait la châtaigne, produit local par excellence, se retrouve déclinée sous diverses formes dans tous les plats dont la souris d'agneau qui me laisse un souvenir impérissable. Je n'ai entendu que des compliments sur ce repas, retenez son nom si vous revenez dans la région, c'est l'hôtel Balme.



L'un des repas à table, toujours conviviaux

Jean-Pierre nous annonce que la pause de l'après-midi est supprimée et que l'AG se ferait le vendredi soir plutôt que le samedi soir, c'est une super idée car en général le samedi soir chacun s'affaire à charger sa moto pour pouvoir prendre la route bonne heure le dimanche matin.

Pour le retour au camp de base nous prenons la direction de Langogne Mende puis tout de suite à la sortie de Villefort, direction Bessèges au grand rond-point par la D51. C'est une superbe petite route qui nous attend à travers les arbres souvent en descente avec plusieurs châteaux intéressants sur notre parcours à Brés et à Aujac, nous croisons aussi des ruines industrielles remarquables.

Arrivé à Bessèges certains d'entre nous vont faire le plein pour la balade du lendemain, d'autres irons plus tard puis les séances de mécanique sont réalisées de ci de là à même le sol afin d'être au départ du samedi matin.

Les douches sont bénéfiques pour redonner une forme humaine aux motards du jour.

18h30, AG dont vous avez trouvé un compte rendu dans cette gazette, suivie d'un apéro agréable qui permet à chacun de communiquer et d'évoquer cette première journée que l'on souhaite graver dans nos mémoires.

Le repas qui suit est lui aussi copieux et goûteux comme tous les repas de ce cru 2019.

Nous profitons de cet évènement pour la passation de la coupe de l'organisation qui revient à la famille Bœuf pour une année entière.



Après le repas certains vont rapidement se reposer mais les irréductibles de la mécanique vont sévir tard dans la nuit. Thomas qui n'a rien à fabriquer pour réparer sa propre moto, s'attaque à dépanner la CV2 de Jean-Luc qui toussote à cause d'un excès d'huile dans les culasses. A minuit la moto est en état et commence une série d'essais dont les voisins n'ont pas dut être très content du résultat. Dans tous les cas la CV2 a pu reprendre la route le samedi matin.

Samedi matin après le petit déjeuner chacun se retrouve face à sa monture avec le stress du matin « elle va démarrer ou non ??? ». Une petite frayeur du côté de Nicolas qui a démarré sa D5 sur béquille et qui enlève la béquille d'un coup de reins en restant sur la moto. Manque de chance, en retombant une vitesse s'enclenche toute seule et la moto part dans les fourrés, heureusement Nicolas a su maîtriser cette bête fougueuse sans gravité (c'était le premier rodéo de la journée)

Nous prenons la route direction ST Ambroix et dès les premiers mètres les cafouillages du départ font le folklore, certains poussent d'autres enfument les collègues certains bouchons de jauges mal serrés badigeonnent d'huile le pantalon propre du jour. Passé ce déverminage, la route s'ouvre à chacun en direction de la première halte prévue à Mejannes le Clap. Le premier groupe emporté par son élan ne verra pas cet arrêt et ira directement au restaurant à St André D'Olerargues sans faire la halte de ravitaillement en essence prévue à Goudargues. Pour ma part j'ai fait partie des enfants terribles de cette partie de balade, en effet emporté par le plaisir de rouler en solo avec ma X, j'ai fait partie de ce groupe qui avait un peu mis la poignée en coin et bien sûr j'ai loupé l'arrêt en filant tout droit. Pris de remords j'ai attendu à l'arrêt de Goudargues et ne voyant personne venir j'ai repris la route en balade vers le restaurant. Quelle ne fut pas ma surprise quand, au détour d'un virage j'aperçois en sens inverse, notre président Jean-Claude et Maria, complètement perdus en pleine nature car en faisant confiance au GPS ils se sont trouvés à l'envers sur le parcours, la technologie moderne fait quelquefois des choses bizarres. Le restaurant n'est pas très facile à trouver et les derniers Km sont surprenants une petite même très petite route en descente à forte déclivité et pour agrémenter le tout du gravier parsemé de ci de là. Chacun arrive à bon port mais certains passagers préféreront finir le voyage à pied. Les motos sont garées dans un pré au grand soleil, l'ombre et rare dans ce coin de France.

Le restaurant est situé au sein de la manade de Joncas. Cette manade a été créée dans les années 80 dans ce cadre atypique. La sélection et l'élevage dans ces étendues de garrigues engendrent des petits troupeaux robustes et endurants. Les vachettes élevées ici sont destinées à la course camarguaise. La course camarguaise existe depuis le XIIe siècle, ce sont des jeux avec les taureaux sans brutalité ni mise à mort, après chaque course les taureaux rentrent au pré.



L'assistance est studieuse face au spectacle de vachettes

Avant le repas nous avons droit à une démonstration et des explications très claires sur ce type de festivités.

Le repas est servi dans une immense salle de réception, nous avons droit à une carbure excellente. Sous la chaleur suffocante nous reprenons la route, tout d'abord il faut remonter ce chemin d'accès escarpé, certains ont du mal notamment en side-car, d'autres prennent de l'élan et j'ai même vu des passager préférer remonter à pied.

Notre route passe par Verfeuil et Lussan avant de retrouver Bessèges. A peine arrivé beaucoup d'entre nous s'activent afin de charger les motos et d'être fin prêt pour partir le lendemain matin.

Encore un apéro bien apprécié, un repas excellent et il est temps de dire au-revoir aux plus matinaux.

Dimanche matin le parking c'est déjà bien éclairci et au fil des heures il se vide complètement, il nous faut maintenant attendre une année de plus pour nous retrouver à de nouvelles aventures. Aux dernières nouvelles ce sera dans la région d'Auxerre le WE de Pentecôte.



Il est assez rare de voir une R4f prendre part au rassemblement. Celle-ci appartient à Jacques.

De-ci de-là

Des retards énormes pour la gazette.

Sachez surtout que ce n'est pas la rédaction qui traîne. Le problème est plutôt à imputer à l'organisation liée à l'impression. Vous aurez même remarqué que malgré plusieurs mois de retard personne n'a fait de relecture ce qui n'a pas permis de corriger un grand nombre de fautes de frappe et je le regrette beaucoup. Pour vous faire oublier un peu ce contretemps voici une Super-Gazette malgré quelques infos tardives et dépassées.

Daniel DAVID (D4)

Rassemblement 2021

Info de Pierre Jobard

« J'ai réservé tout le monastère de Benoîte Vaux au sud de Verdun (Meuse) pour le WE de l'Ascension 2021. C'était déjà réservé pour 2020, et ils ont eu un contact pour 2021 le lendemain de ma visite!

Il y a des chambres (pas chères, confortables mais pas luxueuses) pour 70 personnes (+ possibilité de stationner des mobil-homes, mais pas de terrain de camping alentours), une grande salle pour banquets (ils font 1/2 pension avec traiteur) et d'autres salles plus petites pour réunions. Voir leur site www.benoitevauxaccueil.fr

On peut garer les motos et les remorques dans une cour fermée. Pas de pbs avec le bruit: ils font des réceptions, mariages, etc...

Il reste une demi-douzaine de nonnes, mais c'est géré par des laïcs.

On peut faire de belles balades à moto, mais c'est au milieu de rien (essence et commerces à 20 km...)

Il me reste à trouver 2 restaurants sur les parcours et relier tout ça par des petites routes sympas en Argonne ou dans les côtes de Meuse (je les parcourais sur ma Ducati dans les années 70...)

Amitiés et bon été à moto

Pierre »

Merci Pierre nous revenons volontiers dans cette région où Serge Krantz nous avait magistralement accueillis il y a de nombreuses années.

D4

Maquette Gnome & Rhône AX2

Nous avons été contactés afin de mettre un side-car AX2 à disposition d'une entreprise chargée de le scanner

Bonjour Monsieur Daniel David,

Nous sommes fabricants de véhicules miniatures de collection depuis plus de 30 ans, et travaillons avec tous les grands éditeurs tels que Altaya, Hachette, De Agostini, Eaglemoss etc dans le monde entier.

Dans le cadre d'une collection de motos miniatures militaires à l'échelle 1/18e, nous recherchons une Gnome Rhône AX2 d'époque pour la faire numériser par un de nos techniciens et la reproduire à l'échelle 100% conforme à l'original.

Nous aimerions savoir s'il vous serait possible de nous mettre en contact avec un propriétaire de votre club qui accepterait de faire scanner cette moto.

A votre disposition pour en parler avec vous,

NB 1 : notre filiale Europe est aussi basée en France dans le 91

NB 2 : nous recherchons aussi une HARLEY = WLA US ARMY

Cordialement/ Thanks & Best regards

Sylviane Mouton Plisson

PCT EUROPE Branch Manager

+33671697547

Nous avons mis en relation cette société avec le musée par l'intermédiaire de Gérard Basselin qui s'est occupé de faire scanner l'AX2 du musée. Dès que nous aurons des infos, vous serez averti.

D4

Des motos sur la ligne Maginot.

Lors d'une reconstitution historique concernant le quotidien des militaires sur la ligne Maginot pendant « la drôle de guerre de septembre 1939 à juin 1940 », à la casemate d'intervalle du Huberbuch du secteur fortifié de Boulay, il nous a été donné de voir que la cavalerie motorisée y jouait un rôle important.

Motos et Side Car Gnome & Rhône, entre autres, se partageaient les patrouilles de surveillance entre les ouvrages et les casemates de la ligne de front, avec la cavalerie traditionnelle qui avait encore de fervents adeptes se méfiant d'une modernité mécanique jugée trop fragile et pas suffisamment efficace en terrain difficile.

La fameuse AX2 y était tout de même très appréciée pour ses nombreuses qualités, et elle y trouve facilement sa place lors de ces journées historiques.



Attelage AX2 devant la casemate du Huberbuch



Départ en patrouille pour cette AX2 passant devant un attelage D5C et une Traction, réquisitionnées par les militaires



Fin de patrouille pour ces deux cavaliers



Side-car René Gillet, au campement



AX2 en plein effort de franchissement de butte

Rappel historique:

Le ministre de la Guerre André Maginot fait voter par le Parlement, le 14 janvier 1930, un budget de 2,9 milliards de francs pour construire, en cinq ans, une ligne de défense fortifiée, quasi continue, qui portera bientôt son nom, et qui doit empêcher toutes intrusions belliqueuses contre la France.



L'ensemble de la ligne Maginot en 1939

Allant de la mer du Nord à la Méditerranée en longeant les frontières du Nord et de l'Est, cette grande zone fortifiée est constituée d'ouvrages d'artilleries partiellement enterrés et reliés entre eux par des galeries souterraines pour les plus importants.

On construisit au total 44 gros ouvrages d'artillerie, 62 ouvrages moyens d'infanterie, 365 casemates, 17 observatoires, 89 abris d'intervalle, plus de 150 tourelles de tous types, des milliers de blockhaus légers et toute une infrastructure arrière de voies ferrées, de routes militaires et de casernements. A l'intérieur des plus grands ouvrages, des trains électriques relient les blocs d'artillerie aux soutes à munitions et au casernement où pourront séjourner des régiments d'infanterie de forteresse (RIF), des régiments d'artillerie de position (RAP) et des unités du Génie et des Transmissions totalisant jusqu'à 1 000 hommes.

Le 10 mai 1940, Hitler fait envahir la Hollande, la Belgique et le Luxembourg, puis marcher sur Paris.

Bien qu'utilisées pendant les combats de mai-juin 1940, ces fortifications n'empêchent pas la défaite française, à tel point que l'expression « ligne Maginot » est devenue synonyme d'une défense qu'on croit inviolable, mais qui se révèle inefficace (l'armée allemande profite des zones faiblement équipées en face de la Belgique, dont la neutralité ne sera pas respectée, pour passer à l'arrière de cette ligne). Connaissant la puissance de feu du Hackenberg (le plus gros ouvrage d'artillerie de la ligne Maginot, situé sur la commune de Veckring du secteur fortifié de Boulay), l'ennemi évitera une attaque de front de cette forteresse et la contournera.

Ce n'est que le 15 Mai 1940 que la tourelle de 75mm du bloc 2 ouvre le feu pour la première fois pour soutenir le repli des avant-postes britanniques se trouvant vers la vallée de la Moselle.

En mai et juin 1940 l'ouvrage d'artillerie du Hackenberg a consommé les munitions suivantes :

- 8 050 coups de 75mm,
- 2 340 projectiles de mortiers de 81mm,
- 1 336 bombes de 135mm,
- 600 grenades de 50mm,
- 110 000 cartouches de 7,5mm
- 280 fusées éclairantes.

Le "cessez le feu" du 25 Juin à 0h35 trouve certains ouvrages, dont le Hackenberg, invaincus et en possession de tous leurs moyens. Ainsi les 25 000 hommes affectés à la Ligne Maginot, n'acceptant pas cette défaite, continueront le combat tout en étant derrière les lignes allemandes.

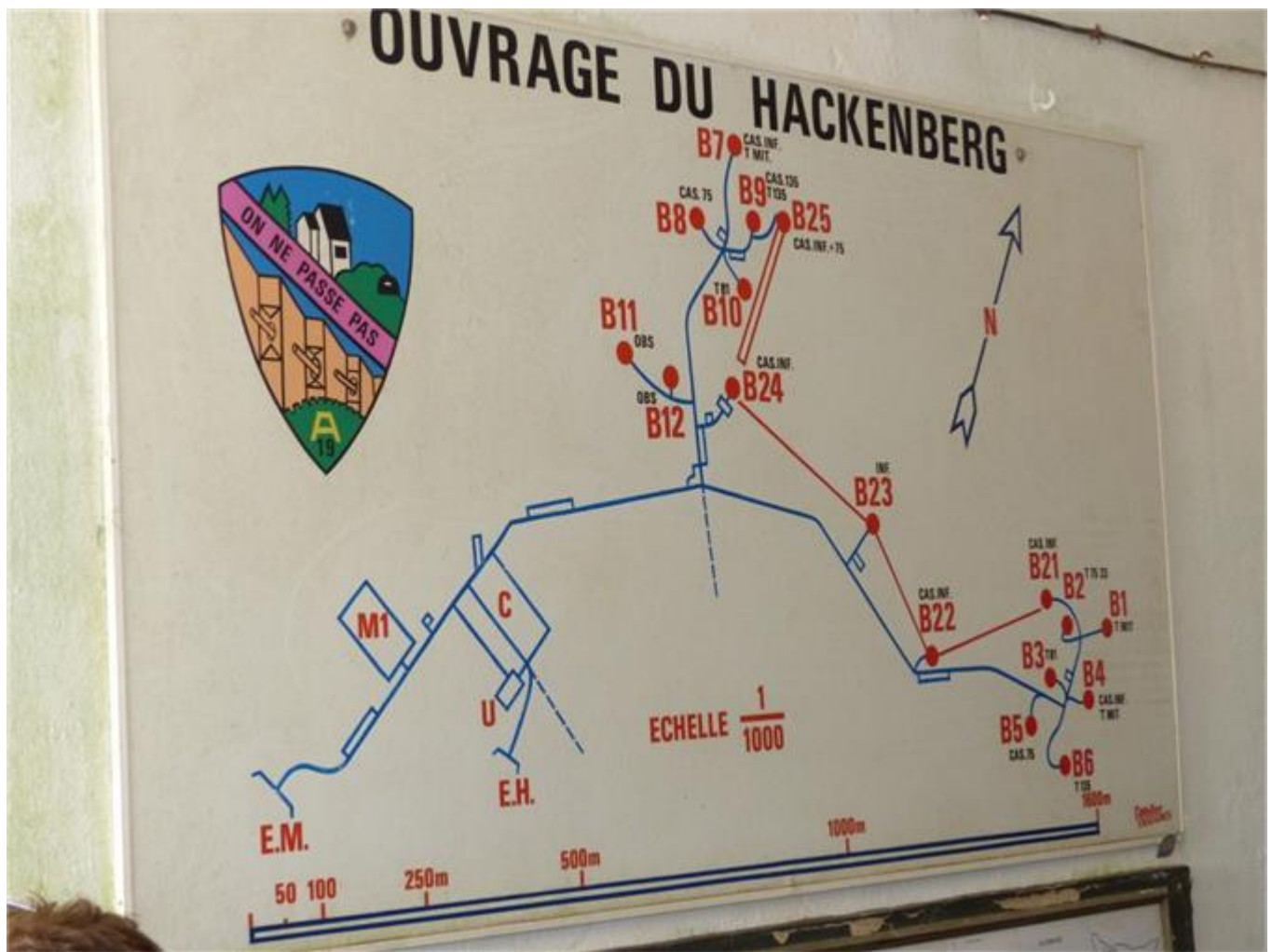
Il faudra un ordre du Grand Quartier Général français pour les contraindre à abandonner leurs armes, leurs munitions et leur position. Ce n'est d'ailleurs que le 4 juillet 1940 que les défenseurs de l'ouvrage du Hackenberg s'y résigneront et prendront contre leur gré le chemin de la captivité en Allemagne, soit bien après la signature de l'armistice du 22 juin 1940.

Partiellement réutilisés par l'occupant allemand, notamment lors des combats de 1944, plusieurs ouvrages sont remis en état après la guerre dans le contexte du début de la guerre froide. L'essentiel a depuis été abandonné, mis à part quelques éléments conservés au titre de la transmission de la mémoire collective, par des associations.

Profitant du passage, en Lorraine, de plusieurs membres de l'AMGR, nous avons visité l'impressionnant « gros ouvrage du Hackenberg », avec pas moins de 10 km de galeries reliant ses 19 blocs dont 17 de combat ; 1 040 soldats et 43 officiers vivaient à l'intérieur, appartenant au 153e RAP et au 164e RIF.



Quelques membres de l'AMGR prêts à prendre d'assaut la forteresse du Hackenberg



Vue d'ensemble sur les installations de l'ouvrage A19

La visite de presque 3 h, débute par l'entrée munition « EM » permettant l'accès du gros matériel et notamment des convois ferroviaires de réapprovisionnement (en voie étroite de 600mm). La gare de triage, à l'intérieur de l'ouvrage, permettait de remplacer la locomotive Diesel venant de l'extérieur par l'une des trois locomotives électriques de l'ouvrage, afin de rentrer le train de munitions.



La gare d'échange à l'entrée de l'ouvrage et le magasin aux munitions (M1) avec ses 9 alvéoles

L'ouvrage a en souterrain des magasins à munitions (La dotation théorique en munitions était la suivante:
 - 75 500 coups d'artillerie dont près de la moitié est stockée au magasin central à munitions M1 qui comporte 9 cellules et le reste réparti dans les magasins M2 et M3 des blocs.
 - 36 000 grenades empennées de calibre 50 mm - 4 200 obus de calibre 37 mm
 - 3,5 millions de cartouches de 7,5 mm (mitrailleuses Reibel et FM),
 une caserne, une cuisine, des latrines, un poste de secours, des PC, un central téléphonique, des stocks d'eau, de gazole et de nourriture, des installations de ventilation et de filtrage de l'air et une usine électrique, le tout relié par des galeries profondément enterrées et équipées d'une voie ferrée étroite. Ces galeries sont construites au minimum à 30 mètres de profondeur (96m pour la partie la plus profonde) pour les protéger des bombardements.



Equipement de cuisine ultra moderne en inox et aluminium, salle des filtres pour parer aux attaques aux gaz.



Une partie de l'usine électrique



L'une des nombreuses galeries de l'ouvrage.

En cas de coupure de l'alimentation électrique (nécessaire pour l'éclairage, la ventilation, les monte-charges, les tourelles, etc.) fournie par le réseau civil, l'usine (U) disposait de quatre groupes électrogènes, les plus gros installés dans la Ligne Maginot, composés chacun d'un moteur Diesel SGCM GVU 42 à six cylindres de presque 12 litres de cylindrée chacun (fournissant 350 chevaux à 375 tr/min) couplé à un alternateur, complétés par un petit groupe auxiliaire (un moteur CLM 1 PJ 65, de 8 ch à 1 000 tr/min) servant à l'éclairage d'urgence de l'usine et au démarrage pneumatique des gros diesels. Le refroidissement des moteurs se faisait par circulation d'eau.

Le casernement est transformé en un vaste musée présentant le matériel et l'armement utilisé à cette époque.



Une chambrée



le bloc opératoire



Cavaliers en attente de mission (moto Peugeot et side-car Terrot)



Dans cette impressionnante collection d'armes il manque pourtant l'une des fabrications militaires de Gnome & Rhône, le pistolet mitrailleur R5 version améliorée du fameux STEN Mark III anglais (voir l'article de D4 dans la gazette N°16).

Après un trajet de plus d'un kilomètre, en petit train électrique, l'accès aux blocs de combat se fait par des puits avec escaliers et monte-charge.



Le « Hackenberg-express » qui nous emmène au pied d'un bloc de combat, il ne reste plus que 143 marches à gravir pour être opérationnel à la tourelle à éclipse.

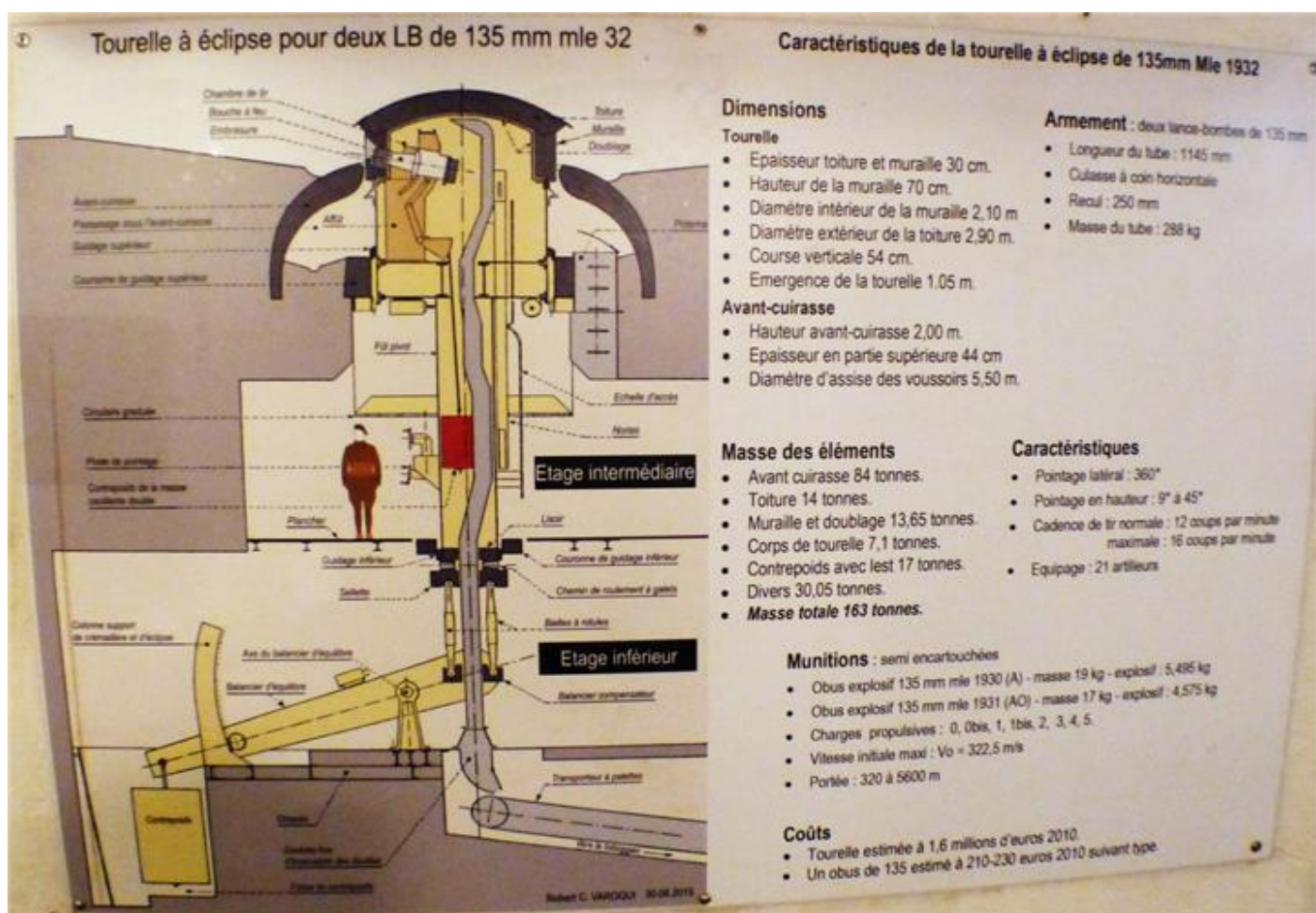


Schéma de fonctionnement d'une tourelle à éclipse



La tourelle à éclipse en position de combat. Dégâts occasionnés par l'artillerie américaine lors de la reconquête du fort le 16 novembre 1944.



La visite s'achève par un nouveau voyage au fond de l'ouvrage et le petit train nous ramène à la lumière du jour.

Sources : Wikimaginot, Wikipédia, Chemins de mémoire (ministère des armées), Amifort, association du Huberbuch.

no. 53/1193

Fédération Internationale Motocycliste

Licence Internationale de Conducteur
Driver's International Licence

Delivered by FEDERATION FRANÇAISE
Owned by F.M.M. DE MOTOCYCLISME

to be: Bernard Gustave

profession: amateur
motorist's category: 1
sex: M
born: 24-11-1893
nationality: fr
address: Paris 15^e

- 2 rue Demoyelle
Moto Club Archennes

En vertu de cet acte, pour être valide, doit être remise de la part de la Fédération, ou de l'équipe, l'étiquette mentionnée au Code Sportif de la F.M.M. et l'assurance à la hauteur. Tout conducteur titulaire de cette licence en France a son F.M.M. Tout retard sur le lieu de destination de la licence d'adhésion ou temps de la suspension.
This licence is not valid unless signed by the holder who should understand the regulations with the Sporting Code of the F.I.M. Any alteration to (part of) any other document shall render the licence to the F.M.M. any order to handing it back will be added to the State of suspension.

Order of the F.M.M. allowing the licence.
Order stamp of the F.M.M. granting the licence.

Certificate Medical—Medical Certificate

Gu Fourneau
Secrétaire de la F.M.M.—Secretary of the F.M.M.



Il faut joindre avec une photographie

Space for photograph

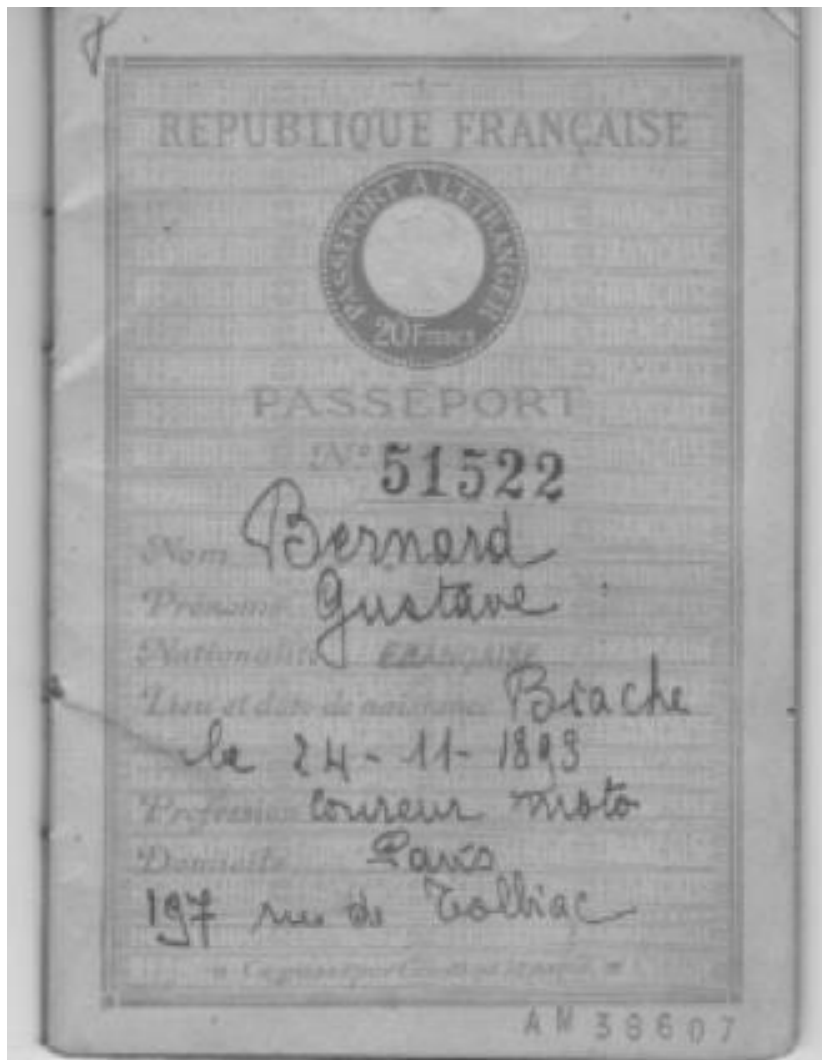
Signature of a Minister: (Holder's signature) *Gu Fourneau*

Valable dans tous les pays — Valid in all countries
Date: 1953

- 1. Belgique — Belgium
- 2. Canada — Canada
- 3. Espagne — Spain
- 4. France — France
- 5. Italie — Italy
- 6. Pays-Bas — Netherlands
- 7. Portugal — Portugal
- 8. Suisse — Switzerland
- 9. Turquie — Turkey

Valable en Belgique pour — Valid only for
5 - et toutes les équipes
Néerlandaises françaises

Documents récupérés dans la maison du neveu de Gustave



André Barthelemy



André Barthelemy la moto est une Gnome & Rhône 750 type X

André Barthélemy fait partie de ces personnages hors du commun qui sont passionnés à la fois par l'usinage et par la belle mécanique. Ces espèces de sorciers comme plus tard Nougier à Bourg saint Andéol sont capables de créer des merveilles sorties tout droit de leur imagination. Rien ne les arrête, fonderie, matriçage, usinage, tôlerie et mise au point, ils savent tout faire.

Malheureusement nous ne connaissons que peu de choses sur ce personnage fascinant. Rares sont les témoignages directs que je connaisse, François Houy qui est décédé depuis 2004 en faisait partie. François dont le papa a possédé deux ABC avait été dans l'atelier de Barthelemy avec son père quand il était jeune. François me disait qu'il y avait beaucoup de moteurs mais pas de motos, il disait aussi que Barthelemy réalisait des pièces pour monter une culbuterie enclose sur les moteurs ABC. François disait toujours que l'ABC Barthelemy de « Nounours » n'était pas une moto montée par Barthelemy lui-même mais seulement la mécanique. Il était difficile de tenir tête à François sur ce sujet. Depuis nous avons découverts d'autres montages et d'autres photos ou documents prouvant le contraire et force est de croire que c'est bien André Barthelemy qui est derrière les réalisations surprenantes et superbes que nous allons décrire dans cet article.

Depuis quelques temps j'ai trouvé un autre témoin direct de la vie d'André Barthelemy, c'est l'un de ses anciens voisins Michaux Christian dont le frère Claude décédé maintenant était un admirateur fasciné de ce personnage. André habitait à Vitry sur seine, au 13 impasse Jean Jacob et son atelier était dans le 13ème arrondissement du côté de la rue de Rungis.



L'ancienne maison d'André Barthelemy à Vitry sur Seine.

Christian m'a appris qu'André Barthelemy était un ancien gradé de l'armée, il évoque même capitaine d'escadrille très rigoureux sur ses propos et sa façon d'être. Christian dit il était sévère, c'était un homme sincère, un galant au grand cœur et son épouse était sourde et muette, le couple est resté sans enfants. Il était très « vieille France » dit Christian qui le surnommait le père Barchoche, il n'hésitait pas à taper du poing sur la table pour se faire respecter, c'était une force de la nature un costaud.

Jean Bernard Dolly, que l'on connaît bien dans le milieu de la moto ancienne, se baladant avec sa compagne qui recherchait des petits cadres, est tombé par hasard sur un cadre qui contenait une série de photos, le fait de voir une moto avec un sigle ABC a interpellé Jean-Bernard, il a acheté le cadre et ses photos d'un intérêt historique considérable et m'a contacté pour les analyser puis me les a gentiment proposés. Que faisaient ces photos en Auvergne, je me suis longtemps posé cette question. Christian Michaux m'a appris qu'un autre voisin de Barthelemy M. Sabatier était originaire de cette région c'est peut-être là qu'il faut trouver une explication mais le mystère reste entier.

André Barthelemy est un acharné de la propreté, il ne supporte pas une moto souillée par l'huile moteur, ce sera son fil conducteur pour toutes ses réalisations. Il gagne sa vie avant tout comme « spécialiste » reconnu pour la réparation des « flat twin » et plus particulièrement des mécaniques ABC dans un premier temps puis toujours chez Gnome & Rhône des types CV2 et X on lui prête aussi quelques montage d'amélioration d'étanchéité sur le modèle D4 dont je possède une culasse.

Son garage se nomme « l'ABC de la Moto ».

De fil en aiguille il réalise des prouesses sur la base de ses moteurs fétiches les ABC qu'il connaît parfaitement bien. Jusque au milieu des années trente il reconditionne et améliore cette mécanique d'horlogerie, qui est restée moderne, moyennant quelques modifications maison.

André a pour devise « Dans votre intérêt, construisez votre moto propre » non seulement il faut comprendre sa moto personnelle mais de la manière dont il a écrit sa devise il faut aussi sous-entendre quelle ne doit ressembler à aucune autre, qu'elle soit fiable, efficace, d'une propreté parfaite sans fuites mais aussi qu'elle soit la plus curieuse possible et que l'on se retourne pour la regarder.



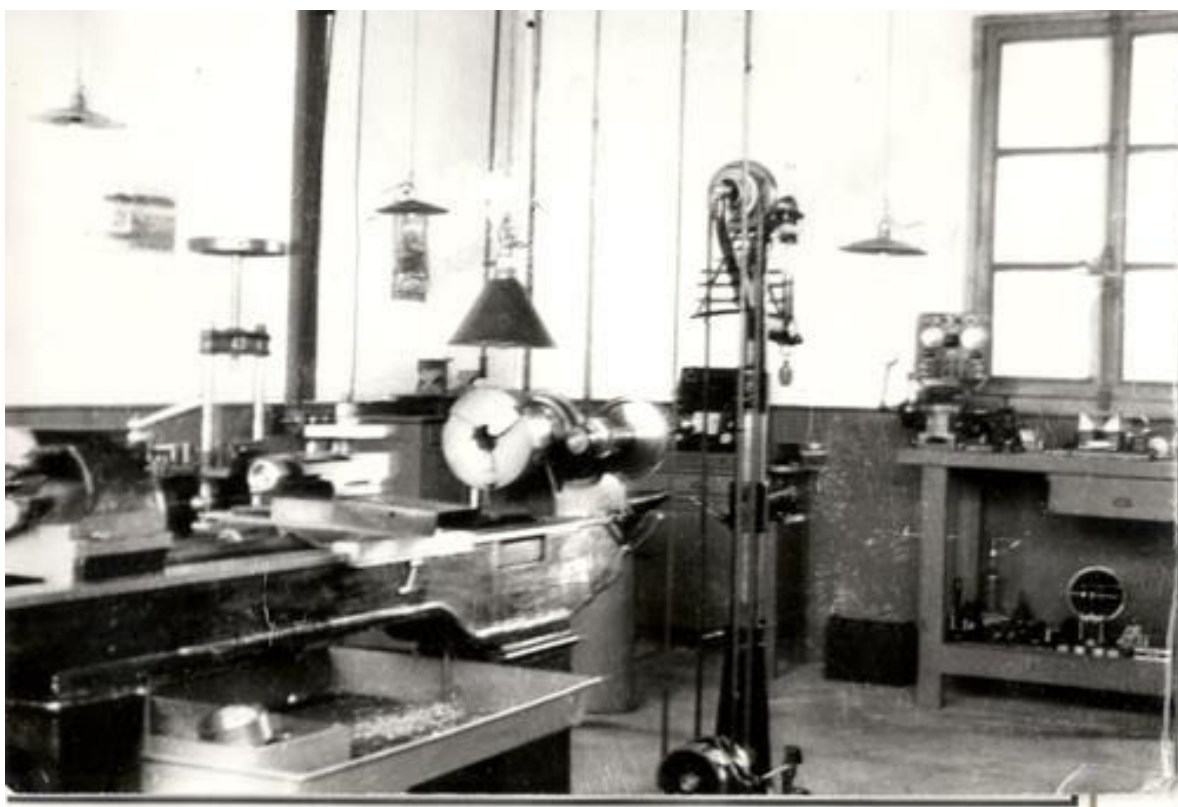
Sa devise affichée dans l'atelier

André est un artiste dans tous les sens du terme il consacre beaucoup de temps à la peinture artistique, Avec un penchant pour les peintures de nu féminins un peu osé du goût de Christian Michaux.



Artiste peintre aussi

André Barthelemy possède un de ces ateliers où rien de traîne, chaque chose est à sa place et l'outillage permet de s'attaquer à tous les domaines techniques que nous pouvons rencontrer pour la construction d'une moto, tour, perceuse, fraiseuse mais aussi tout ce qui touche au domaine électrique et à la TSF.



L'atelier d'André Barthelemy, au mur la seule photo représente un pou du ciel. Nous trouvons des frères Barthelemy adeptes des poux du ciel mais rien ne nous permet de connaître le moindre lien de parenté.

Certes André ne construit pas des motos de toutes pièces, il part d'une partie cycle de bonne manufacture, le cadre doit être un double berceau. Quant au moteur, étant spécialiste ABC, il reste dans un domaine qu'il maîtrise parfaitement en rajoutant sa « sauce personnelle ».

Ses premières réalisations sont élaborées en prenant pour base le moteur ABC français de deuxième génération c'est-à-dire la version comprenant de fonderie, un réservoir d'huile fixé sous le moteur et muni d'ailettes de refroidissement, équipant les machines de série à partir de 1922. L'avantage de cette version c'est l'utilisation d'une pompe mécanique automatique pour assurer une lubrification correcte.

Le moteur a subi de nombreuses modifications : la distribution et les culbuteurs ont été entièrement repensés, usinés et complètement enfermés ainsi que les soupapes, les bielles ont été allongées de 5 cm, Les cylindres sont usinés dans la masse et chaque culasse est munie d'un carburateur indépendant. Un ajustage méticuleux des surfaces et un montage excessivement soigné, en fait un bloc absolument exempt de suintements et fuites d'huile, ce qui n'est pas courant à cette époque mais qui colle parfaitement à son slogan de moto propre.

Des arceaux solidement fixés au cadre, protègent les cylindres en cas de chute. Les échappements utilisés permettent de diminuer fortement les nuisances sonores que nous connaissons sur les ABC de série.



L'une des premières réalisations d'ABC Barthelemy

Début 1935 la moto que nous voyons sur la photo ci-dessus aux tons azurés est présentée sous la marque ABC à la maison de la Moto.

Voyons les réactions de l'essayeur de Moto Revue ayant réalisé l'article sur la revue du 6 juillet 1935 :

« Maintenant voyons ce que donne sur la route ce bel ensemble.

Un coup de kick allumage coupé, contact, kick et ronronnement imperceptible du moteur.

Première, poignée tournante à fond et d'un seul coup, montée en régime si rapide que sitôt les gaz donnés il faut déjà prendre le rapport supérieur.

Question confort : les pneus assez gros, une bonne selle et une fourche efficace ménagent le pilote, tandis que des commandes accessibles et sans dureté ainsi qu'un freinage efficace augmentent l'agrément de conduite.

La présentation est d'un rare fini. Les carters d'aluminium gris mat de fonderie, les chromages généralisés, les cylindres noirs et une peinture soignée donnent à la machine un aspect digne de ses qualités. »

Parmi les différentes réalisations d'André Barthelemy, nous pouvons évoquer la machine qui avait en juillet 1935 fait l'objet d'un article de Moto Revue et que nous voyons sur un lève-moto en fond de l'atelier de montage.

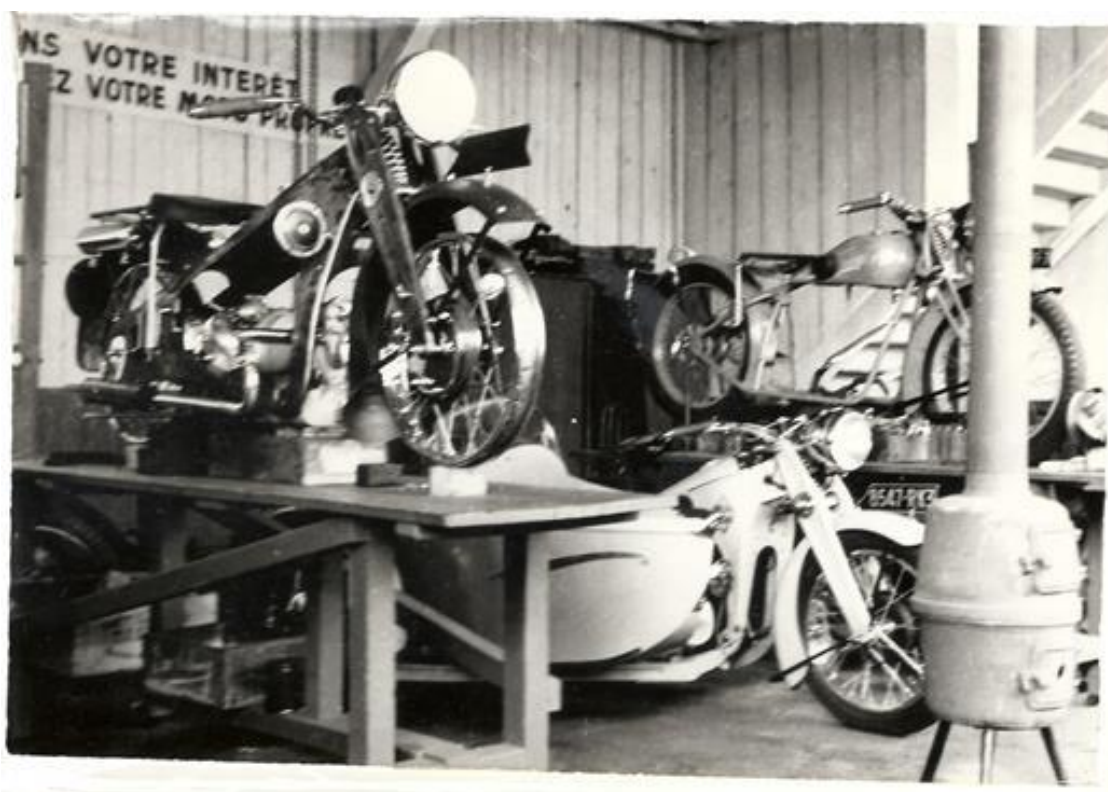
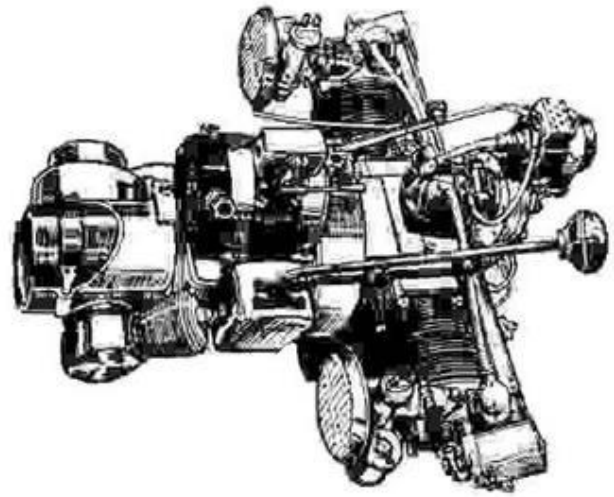
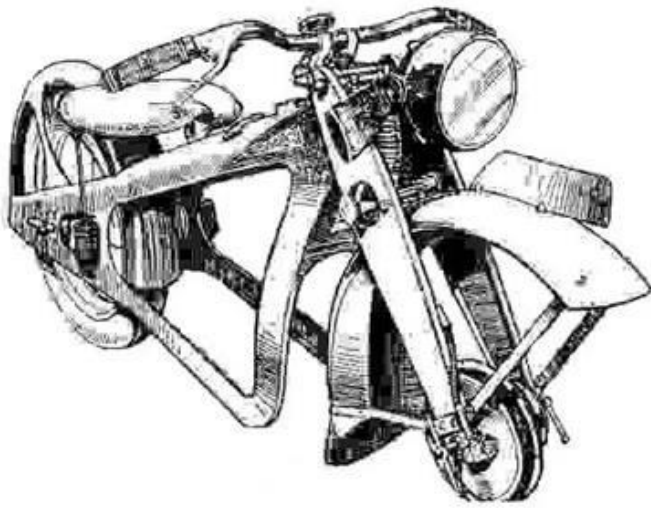


Photo de l'atelier de montage, au fond la machine que nous évoquons plus haut, en premier plan un montage sur base de New-Motorcycle et au milieu une 750 gnome & Rhône type X avec modifications Barthelemy dont la TSF dans le side-car.

Sur la photo nous distinguons clairement une machine à cadre en tôle emboutie réalisé sur la base d'une New-Motorcycle. Le souci du détail a été poussé au point que les tiges de selle étaient montées sur rotules pour que les ressorts ne travaillent pas en torsion. Une série d'innovations sur cette machine, comprenaient un démarreur électrique, un delco spécial, un filtre radiateur d'huile et un gonfleur de pneus, on distingue les réservoirs d'huile accrochés au porte bagage.



Croquis diffusés dans Moto-Revue

rêve de la faire revivre.



New-Motorcycle de série



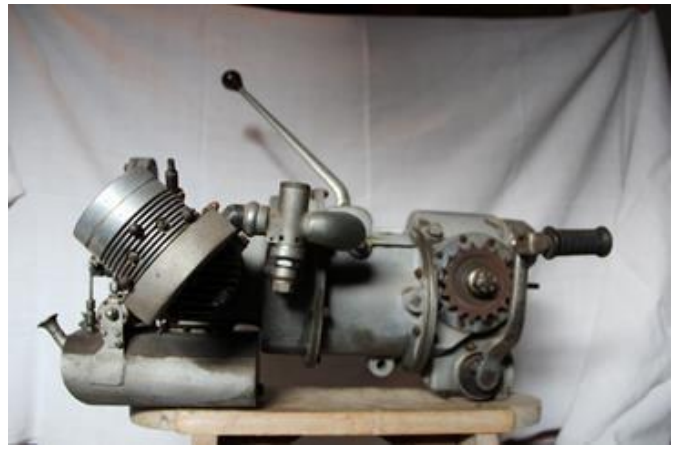
Cadre modifié par Barthelemy



Vue de face du cadre



Sigles ABC du cadre



Photos du moteur actuellement.



Son propriétaire Jean Michel Laborie a réalisé quelques recherches sur André Barthelemy, je pense qu'il ne manquera pas de nous faire part de ses découvertes que j'ai attendues trop longtemps avant de publier cet article.

Nous connaissons une autre machine construite par Barthelemy et qui se fait remarquer sur les circuits de nos jours lors des présentations de motos anciennes. Cette magnifique moto est celle de notre amis « Nounours », il la « bichonne » depuis qu'il l'a découverte sur une bourse d'échange. Cette moto est construite sur la base d'une Gnome & Rhône type CM2 modifié. Le moteur est équipé de culasses bronze.



L'ABC Barthelemy de Nounours lors de sa découverte



L'ABC Barthelemy de Nounours aujourd'hui. (Photo x)

En 1936, André Barthélémy roule en side-car, Gnome & Rhône 750 X dans lequel il a même installé un poste de TSF.

Nous connaissons une photographie représentant une magnifique Majestic équipée d'un moteur 750 gnome & Rhône type X, rien ne nous permet de dire qu'il s'agit d'une réalisation d'André Barthelemy mais de nombreux indices le laisse supposer.

L'un des voisins d'André Barthelemy est fanatique de locomotives et entraîne André dans cette aventure.



Deux photos de Barthelemy prises dans les années 70/80, Serge Kottmann grand spécialiste en locomotive nous en dit plus sur celle-ci.

Les photos avec Barthélémy sont prises entre 1966 et 1972 avant l'arrivée à l'Ajecta (la locomotive est débiellée, prête pour un transport).

Il s'agit de la locomotive à vapeur, à voie normale (écartement de 1435mm), N° 3032 baptisée « RIMAUCCOURT », elle est du type « 030 T » (0 essieux porteur avant, 3 essieux moteurs et 0 essieux porteur arrière, T = Tender parce qu'elle transporte son eau et son charbon).

Construite par la « Société de construction de Batignolles », anciennement « Etablissements Ernest Gouin », le 5 mai 1887.

Elle fait partie d'une série de 3 locomotives commandées par la « Société Générale des Chemins de Fer Economiques » pour la ligne de « Gudmont à Rimauccourt » longue de 20km et mise en exploitation le 1 juillet 1887, sur son réseau de Haute Marne.

A l'arrêt de l'exploitation en 1951, elle est transférée à l'atelier de Gray pour y être reconditionnée et en 1953 elle est rachetée par la sucrerie de Nangis qui l'exploite jusqu'en 1965.

Elle est sauvée du ferrailage par un passionné qui l'expose dans un jardin à Lagny. En juin 1972, elle est transférée dans la collection de l'« AJECTA » (Association de jeunes pour l'entretien et la conservation des trains d'autrefois) à Longueville, remise en état, avec la transformation de sa cabine de conduite, elle est utilisée pour des circulations muséographiques, classée « Monument Historique » en 1987.



Elle est aujourd'hui en présentation statique, car sa chaudière demande à être réparée

André Barthelemy c'est aussi frotté aux moteurs d'avion dans le même but, celui de limiter les fuites d'huile.



Morane Saulnier à moteur Lorraine (Photo Barthelemy)



Moteur Lorraine 12 EB Photo Wikipédia

Toute nouvelle découverte nous intéresse au plus haut point n'hésitez pas à nous en faire part



Daniel DAVID (D4)

ADDITIF A LA BIBLE GNOME RHONE

J'ai jusqu'il y a peu, toujours cru que Gnome & Rhône avait sorti les marques MOTAVIA et MOTAVIT. De manière à pouvoir nommer deux concessionnaires ou agents dans la même ville. Et ainsi pouvoir écouler plus de deux roues (Genre Motobecane et Motoconfort) Je viens de relire le livre d'Alain et Daniel concernant ces deux marques. Et à part le fait qu'ils font bien mention de la sortie de la Motavia M2TV en 1955 et de la création de ces deux marques pas d'autres indications.

En rangeant mes archives GR hier je suis tombé sur cette facture Et surtout sur cette annotation en bas de page.

Et là je peux me coucher moins bête le soir. Sachant que si la marque Motavia était bien apparue en 1955 celle-ci a disparue fin 1956 au profit de Motavit
Donc ces deux entités ne se sont jamais fait concurrence.

Marc Testé

GNOME & RHONE
DEPARTEMENT MOTOCYCLISTES
SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDES ET DE CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION
S.A. au Capital de 2.000.000.000 F. Siège Social : 158, Avenue de la Grande Armée - PARIS (17^e)
C.C.P. 52.968.41.000 - Tél. Paris 9385-84

SERVICES des PIÈCES DÉTACHÉES
et Magasin d'EXPOSITION
41, Avenue de la Grande Armée PARIS (17^e)
Tél. 9385 et 9386 - PARIS 17^e - 9384
Pour toute correspondance écrire à la :
DIRECTION du SERVICE Commercial
7-7 - 48, Avenue de la Grande Armée PARIS (17^e)
Tél. GALVANI 17-46 - 76-47

309

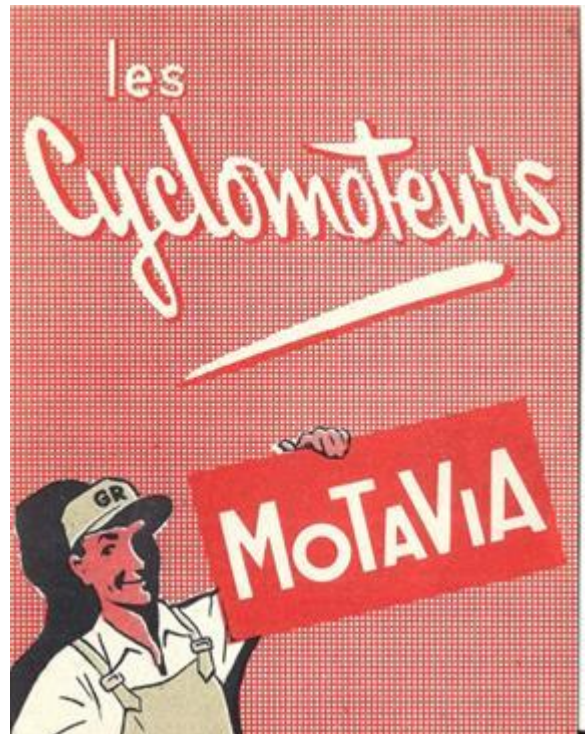
Exemplaire	Mode de paiement	Date d'émission	N° de facture	N° des articles
74	30 J. P.H.	POSTE BB 30.10.56	701.471/	8360

Quantité	Description	Unité	Prix unitaire	Prix Total
1.	VELOCITEUR N. 410.			
1.	Collier tige N° 143.		205.	205.
2.	Cache all. tige N° 16.		1.420.	2.840.
				1.625.
	Remise de 25 %			406.
				1.219.
	Emballage		80.	80.
	Port		125.	125.
				1.424.

Duc Four
0205

MOTAVIA devient MOTAVIT

www.delcampe.net antan47



Je suis très content de cette découverte de Marc, ce passage d'histoire est toujours assez mystérieuse pour moi, on apprend ici que les deux appellations se sont succédées mais on ne sait toujours pas quelle en est la raison d'origine ayant inspiré ces changements.

Peut-être que le nom Motavia faisant trop penser à l'aviation et pas beaucoup à la moto !!! Toutes les suppositions sont permises.



Domino nous fait part de son bitza

Pour le fun, voici une photo de mon Bitza GR à moteur R4C, réalisé il y a une cinquantaine d'années et toujours en ma possession. J'avais acheté ce moteur pour courir en Kart, en catégorie "moto" et au final, projet abandonné: les roues du kart ont terminées là.



Superbe Automoto dont nous avons déjà parlé, elle est équipée d'un moteur Gnome & Rhône type R5 de 1955