

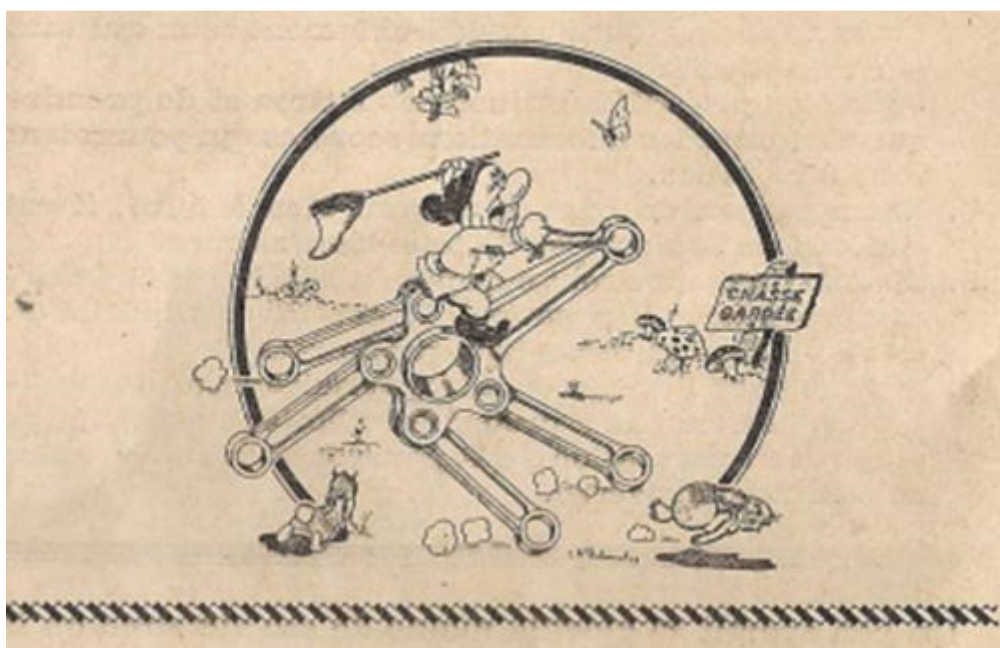
Gazette Gnome & Rhône

SOMMAIRE :

Page 1 :	Sommaire
Page 2 :	Édito
Pages 3 à 4 :	Rassemblement Meuse 2021
Page 5 :	VMCC 2019
Pages 6 à 17 :	Gnome & Rhône à Hambourg
Page 18 19 :	Confinement et Super-star
Page 20 21 :	Gnome & Rhône à Toulouse
Page 22 23 :	De-ci de-là
Page 24 :	Henry Naas
Page 25 :	Courrier FFVE (ZFE)
Page 27 :	Dessins humoristiques
Page 28 :	Album Photos



Amicale des Motos Gnome & Rhône



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

Rédaction : DAVID Daniel (D4), Jean-Luc AUPEPIN (R4), Jean-Claude CONCHARD
Jean-Pierre Boeuf, Pierre & Jocelyne Jobar, Serge Kottmann, Gérard Basselin

EDITO

2020, année blanche? Qualificatif quelque peu paradoxal pour qui se projette sur un avenir se présentant plutôt sombre foncé.

Sombre en premier lieu pour notre loisir fait de ballades à motos anciennes avec des amis partageant notre passion. Mais aussi sombre pour notre activité de restauration et d'entretien, car bon nombre de professionnels spécifiques de la vieille ferraille risquent tout simplement de disparaître. Sombre encore du fait de législations toujours plus contraignantes et d'évolution des mentalités vers des énergies dé carbonées, donc impropres (mais vertes!) à faire fonctionner nos machines. Et sauf à remplacer notre 4T par un électrique on pourra rouler mais seulement en imitant le cri de la soupape d'échappement. Quant au 2T, cet enfumeur, mieux vaut l'oublier de suite.

Et 2021?, difficile de faire des plans sur la Comet (plutôt rare en collection), car si on en croit les augures qui conseillent Emanuel, on va en avoir jusqu'à l'été prochain et donc exit la sortie Gnome dans l'Est, tout comme celle de cette année dans l'Yonne pour laquelle les arrhes versées courent toujours.

Et l'optimisme alors! Se contenter des rares sorties grappillées entre les deux confinements et celles à venir entre la 2ème et la 3ème vague, même pas de quoi réchauffer les pots d'échappement et l'ambiance frileuse. Mais gardons l'espoir, nous sommes au bord du gouffre, mais nous allons faire un grand pas en avant.

Un grand pas pour certains qui vont venir de l'Ouest et j'espère d'Espagne pour participer, j'espère toujours, au rassemblement Gnome qui aura lieu du côté de Verdun, et dont vous trouverez la présentation dans cette gazette. Rassemblement qui sera l'occasion, comme à l'habitude, de tenir notre assemblée générale, il serait temps!

Pour le Bureau de l'Amicale

Bonne santé à tous

Jicécé



Par Pierre et Jocelyne JOBARD

RASSEMBLEMENT GNOME ET RHÔNE DU 13 AU 16 MAI 2021 EN MEUSE

PROGRAMME

AVERTISSEMENT

Jocelyne et moi avons passé notre enfance et notre jeunesse à Verdun, nous connaissons donc bien la région. Les routes que nous emprunterons ont été jadis sillonnées par ma Ducati.

Les balades prévues vous feront découvrir les paysages meusiens, avec visites de lieux ne faisant pas partie des circuits habituels de la bataille de Verdun ; c'est un choix délibéré.

Nous nous tenons à la disposition de ceux qui voudront prolonger le séjour pour visiter les lieux très touristiques (Vaux, Douaumont, la Citadelle...) pour les conseiller.

JEUDI 16 MAI: INSTALLATION À BENOÎTE VAUX

Benoîte Vaux se situe dans la campagne meusienne à 25 km au sud-ouest de Verdun.

De préférence venez avec le plein d'essence des motos et un jerrycan plein (plus proche station à Dieue/Meuse à 20 km)

Rendez-vous à partir de 15 heures, répartition des chambres, pot d'accueil et dîner sur place à 20 heures.

VENDREDI 17 MAI : L'ARGONNE

Départ à 9 heures pétaradantes pour un périple de 125 km au travers de la campagne et des collines boisées de l'Argonne, visites guidées de l'ouvrage de la Falouse le matin et de la butte de Vauquois après le déjeuner dans un restaurant à Aubréville.

Ravitaillement en essence à Clermont en Argonne.

Retour prévu à Benoîte Vaux vers 18h30 ; dîner sur place.

SAMEDI 18 MAI : LES CÔTES DE MEUSE ET LA WOËVRE

Départ à 9 heures pétaradantes pour un périple de 110 km au travers des vignes, des mirabelliers et des collines boisées des Côtes de Meuse et de la Woëvre.

Ravitaillement en essence juste avant St Mihiel.

Arrêts au Montsec et aux Eparges.

Déjeuner au restaurant au bord du lac de Madine.

Retour prévu à Benoîte Vaux vers 17 heures ; AG, bourse aux pièces, apéro et dîner sur place.

DIMANCHE 19 MAI : DEPARTS

Après le petit déjeuner. Prolongations libres pour ceux qui le souhaitent.

DOCUMENTS ANNEXES

-comment rejoindre Benoîte Vaux
-road books et cartes des balades

Vintage Motor Cycle Club (VMCC) Manx Rally 2019 - Mésaventures et mes aventures



Pour fêter les cent ans de Gnome & Rhône, les quatre-vingt-dix ans de la D3 et les quatre-vingt ans du pilote, je m'étais inscrit à l'édition 2019.

Nous partîmes à deux motos, la D3 et une Triumph T140. Pour une question de standing en tant que représentant de Gnome & Rhône, nous sommes passés par Zeebrugges (ce qui nous fait un trajet réduit pour atteindre Heysham).

Le dimanche direction le paddock du " Manx GP " en espérant trouver un stand pour changer la chambre à air. Echec chez Dunlop, ils n'ont pas la dimension, mais nous sommes dépannés chez " AVON " qui nous parle de Patrick Godet et Bruno Leroy.

Lundi test des motos sur les petites routes du " Billown circuit " puis direction " The sound of calf of Man " et visite du " National folk museum " (Très bon Manx kippers au Sound visitor centre).

Mardi matin départ pour le point de rassemblement du " Social Run " situé sur " Old harbour of Laxey " que hélas nous n'atteindrons pas suite à la rupture du câble du boisseau de la D3. Normalement cela n'aurait pas dû se produire car nous étions passés par Fairy bridge (May the luck of the fairies ride with you).



Rangement de la D3 le long d'un sympathique mur



Avec les salutations de Peter Muray

Arrêt de plusieurs motocyclistes, ainsi que des " Steel box driver " proposant leur aide et que je remercie dans un anglais parfait ... mais qu'eux avaient quelques difficultés à comprendre " Thank you for your help, my son is back with the trailer ".

Nous nous rendons au point d'arrivée situé à Kirk-Michael où des membres du VMCC IOM me dépannent avec un " Repair kit " dont ils me font cadeau.

Je solutionne la commande du boisseau mais à ce moment c'est le boisseau d'air qui refuse d'obéir, je jette l'éponge à défaut de balancer la D3 dans la mer d'Irlande.

La fin du séjour se poursuit en visite de différents sites très intéressants - Musée Murray, Mine de Laxey et Isabella ainsi que l'ARE motorcycle museum à Kirck-Michael - et bien évidemment les essais du Manx GP et Classic TT (quater bridge, batan bridge et ballaugh bridge).

Et c'est le retour.

PS. Un merci à Peter Murray qui m'a dépanné pour mon boisseau d'air.

Gérard Basselin

Des « Gnome & Rhône » à Hambourg (ville libre et hanséatique).



L'absence de rassemblement officiel « Gnome & Rhône » en 2020, Covid 19 oblige ; à fait germer dans la tête de nos amis sarrois, Jürgen et Hans-Jürgen (« Hans »), l'idée de se rendre accompagnés de leurs montures anciennes, dans le nord de l'Allemagne à Hambourg. Pourquoi Hambourg, tout simplement pour y retrouver Thomas, le virtuose des « Gnome & Rhône » type C et D, qui est isolé dans ce Nord lointain et tellement loin des autres membres de l'amicale, qu'il a pourtant l'habitude de retrouver depuis de nombreuses années lors du tant attendu rassemblement de la marque qui nous fédère.

Mais voilà que Thomas se laisse prendre au jeu et décide de soumettre ce projet aux autres passionnés de la marque aux « 7

cylindres » de la région sarroise et Est mosellane, pour essayer d'organiser une « sortie Gnome & Rhône exceptionnelle » (10 personnes maximum, afin de respecter les règles sanitaires en vigueur).

A son grand étonnement et néanmoins plaisir, tous les aficionados concernés se disent partant et acceptent l'invitation. (Jürgen, Hans, Carsten, Stefan, Christian, Nicolas, Lily et Serge sont de la partie).



Afin de faire honneur à notre hôte, chacun peaufine sa monture pour ce rassemblement de motos anciennes majoritairement françaises : Gnome & Rhône Type C, M2 et D5C désaccouplée de son panier « Roy » ; Magnat Debon CB 500; Ratier L7 ; la suédoise Rex 500 et la danoise Nimbus toutes 2 se retrouvant ainsi près de leur pays de naissance.

Nicolas fera l'expérience du passager car sa D5A n'est pas encore réparée suite à la casse moteur du mois de mai.

Hambourg et le Nord de l'Allemagne, ce n'est pas la porte à côté ; il faut beaucoup de patience pour affronter les 700km du trajet sur des autoroutes surchargées, en tractant une remorque qui n'autorise qu'une

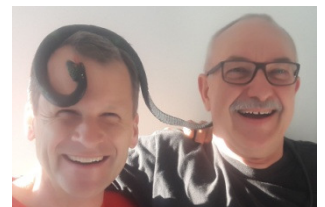
vitesse maximale de 80 km/h (règlementation allemande oblige, pour les remorques non freinées et non passées au TÜF), mais rien ne freinera notre motivation.
Pour cet évènement exceptionnel, Thomas nous organise 2 jours de circulations découvertes de la vallée de l'Elbe et une journée découverte intramuros de Hambourg.



Les dates retenues pour ce séjour vont du 12 août au soir au 16 août au matin.

Jour 1 : 76km. (Lauenburg-Hitzacker)

Après une bonne nuit pleine de doux rêves, le réveil est un peu plus agité pour Hans qui a dormi entre les « Gnome & Rhône » D2, D3, D4 et TAS de Thomas, car un serpent s'est glissé sous son sac de couchage ; une bonne blague faite avec le serpent en caoutchouc de Jonte, le pirate d'eau douce, fils de Thomas et Melli.



Nous quittons la mégapole de Hambourg en voiture pour aller déposer nos montures à Lauenburg/Elbe d'où partira notre périple à moto.

A peine sortie de la ville, sur une belle ligne droite, bordée de rails de sécurité, la Rex de Carsten se paye un saut de chaîne. Heureusement sans créer de chute, mais il faut de toute urgence évacuer cette route étroite au trafic très dense. La seule solution est de passer la moto par-dessus le rail de sécurité pour enfin constater les dégâts et réparer.

Pas de soucis, la réparation est immédiatement entreprise avec une organisation quasi chirurgicale. La généreuse trousse à outil de Christian est mise à contribution pour la 1ère fois. La piste cyclable qui nous sert de table d'opération sera rapidement libérée par la Rex galopante.



L'itinéraire nous fait passer de l'autre côté de l'Elbe par une sympathique traversée en Ferry ; certainement un baptême pour nos montures.



La pause restauration, tant attendue, se fait enfin en milieu d'après-midi dans un traditionnel « Biergarten »; heureusement outre Rhin on peut se restaurer pratiquement à toute heure.



Nicolas a le privilège d'être passager sur la M2 de Hans. Mais la forte chaleur et le relief pentu assez conséquent que doit affronter la vaillante M2, donne naissance à un début de serrage qui inquiète Hans et l'oblige de s'arrêter pour laisser refroidir le moteur et surtout pour permettre à Nicolas d'être pris en charge par Stefan et sa Nimbus, pour le restant du parcours.



Ayant oublié son blouson cuir, dépanné par un blouson trappeur de Stefan, Hans est très assorti à sa M2.

L'arrivée à notre Hôtel « Waldfrieden » à Hitzacker, nous permet de prendre d'assaut les chambres réservées par Thomas, et de nous doucher avant de partir à la découverte de cette charmante bourgade aux maisons en briques et à colombages, du bord de l'Elbe.



La journée se termine sur une sympathique terrasse de restaurant où l'on consommera avec modération quelques pintes de bière avant de rêver ou non, de notre belle journée, dans les lits douillet de notre hôtel.

Jour 2 : 120km. (Hitzacker- Dömitz-Lauenburg)

Avant un copieux petit déjeuner, Thomas s'affaire à dégraisser les poulies et la courroie de transmission ainsi que la poulie de frein de la C, qu'un excès de graissage a rendu inefficace et qui lui avait procuré quelques frayeurs la veille.



Nicolas en tant que passager « photographe » et « guide » devra se contenter d'essayer de lire la carte collée à l'envers sur le casque de Hans.



Les premiers km du matin nous emmènent, après quelques petits ennuis de prise d'air et électrique sur la M2 de Hans-Jürgen et malgré les inévitables « Umleitung » (déviations), vers le pont ferroviaire de Dömitz, symbole de la guerre et du partage des territoires. Construit de 1871 à 1873, ce pont passant sur l'Elbe est partiellement et définitivement démantelé en 1947 par l'URSS pour la reconstruction du pays. L'Elbe étant devenu frontière entre l'Est et l'Ouest, aucun des pays riverains n'avaient envie de reconstruire ce pont. L'accès à la tête du pont se fait par des escaliers, et comme il tenait à cœur à Thomas de faire des photos souvenirs de toute l'équipe avec ses montures devant cette imposante infrastructure métallique, il ne restait plus qu'à hisser les motos jusqu'au sommet de la plateforme. Christian et Hans ne se satisfaisant pas de cette solution, décident de faire la montée et la descente en roulant, façon Steve McQueen dans « La Grande Evasion », Serge veut tester les freins de sa D5C et fait lui aussi la descente en roulant.





Une fois l'Elbe franchie, nous roulons en ex territoire de l'Allemagne de l'Est. Les villages avec une architecture presque essentiellement à base de briques rouges ont un caractère très bucolique ; les grosses fermes, probablement d'anciens kolkhozes, font la différence avec le côté Ouest de l'Elbe.

Seules les grosses tours de guet qui longent l'ancienne frontière sont là pour nous rappeler la sévérité de cette ancienne dictature communiste qui voulait ainsi empêcher la fuite de sa population vers l'Ouest.

Mais aussi à l'Est les guêpes sont légions et malgré d'infimes précautions dans l'équipement, Serge se fait piquer au coup. Arrêt immédiat sur ces routes de campagne pour facilement y cueillir quelques feuilles de plantain lancéolé qui frottées sur la pique en calmeront rapidement la douleur.

Un peu perdu sur ces petites routes, nous profitons de la rencontre de Skin Head près d'une grange isolée, pour nous orienter. Comme à chaque arrêt, Nicolas descend de la moto; mais apparemment Hans



ne s'en rend pas compte et pressé de repartir il oublie Nicolas sur le bord de la route. Prévenu par Thomas, qu'il avait perdu quelque chose, ce qui pour Hans n'est pas anormal, il fait demi-tour et part à la recherche de je ne sais quelle partie de sa moto, jusqu'à enfin se rendre compte qu'il lui manquait son passager.

Une ultime traversée de l'Elbe en Ferry nous permet enfin de trouver un endroit pour nous restaurer avant de reprendre la route pour impérativement arriver vers 17H, au parking



de nos voitures. Mais avant de charger les motos, il était presque obligatoire de faire une reconstitution pour immortaliser le passage du rail de sécurité lors de la panne de Carsten.



En cours de route, pour aller chez les parents de Thomas qui nous attendent, Serge se fait arrêter par un contrôle douanier. Celui-ci nous demande si nous avons de la drogue. Nous lui disons que non et n'osons pas pousser la plaisanterie jusqu'à lui dire que notre drogue est à l'arrière sur la remorque. Pour faciliter nos tractations, Hans s'était également arrêté alors qu'il n'y était pas invité, du coup 4 motos anciennes ont dévié les discussions et nous pouvons reprendre la route.

Le papa de Thomas, grand collectionneur de motos anciennes et de moteurs stationnaires anciens, nous fait la démonstration du fonctionnement de quelques-unes de ces plus belles pièces.

Stefan profite de cette halte pour régler un problème de contact électrique sur les fils de bougies de sa Nimbus.

Serge repartira de ce paradis du collectionneur avec un souvenir de taille, une superbe perceuse à colonne à courroies qui trouvera sa place dans la reconstitution du garage 1950 au musée de la 2CV de Troisfontaines.



Jour 3 : 74Km. (Hambourg intra-muros)

La matinée débute par quelques travaux sur la C, fabrication d'un nouveau joint pour la pompe à huile et surtout raccourcissement de la courroie qui patinait et le réassemblage qui se fait avec beaucoup de difficulté ; mais Thomas en a l'habitude, il l'avait déjà fait de façon héroïque sur sa C à Bois le Roi.

Après une séance de photos souvenirs devant la maison de Thomas, nous passons par un des quartiers huppés de Hambourg avec palaces et parcs dominant l'Elbe. Notre 1ère halte est au port historique, véritable musée maritime vivant, en plein air.



Un peu plus loin, nous sommes aux tunnels historiques de « Sankt Pauli », construit en 1911, qui relie le port au cœur de la ville en passant sous l'Elbe à -23,5 m par des conduits longs de 426,5 m. Une autorisation spéciale, négociée avec le gardien Thomas, que nous surnommerons « Tunnel Thomas », nous permet d'accéder par l'un des ascenseurs, avec nos motos, jusqu'au départ du tunnel fraîchement restauré et bien sûr nous y faisons l'attraction.



A la sortie de l'ascenseur, nous sommes en face de l'entrée du tunnel à -23,5m.

Cerise sur le gâteau, les responsables des ascenseurs nous autorisent à laisser motos et casques dans un des ascenseurs non en service, le temps de continuer à pieds notre visite du port ; on ne peut rêver d'un meilleur parking gardé à Hambourg. Nous profitons de cette aubaine pour faire la grande visite du port à bord de l'Angelika.



Ce n'est pas le Mississippi mais bien l'Elbe avec ses multiples décors



L'Elbphilharmonie, spectaculaire bâtiment à la toiture en forme de mer agitée.

En reprenant nos motos, nous nous rendons compte à quel point nous suscitons la curiosité des passants.



Notre traversée de Hambourg nous amène d'une rive à l'autre de l'Elbe et nous permet même de dépanner une Harley Davidson qui perdait sa plaque d'immatriculation, évidemment Christian s'est fait un plaisir de débiller sa trousse miraculeuse et d'intervenir (solidarité entre grande marque oblige). La chevauchée continue en traversant 2 fois le grand pont suspendu « Köhlbrandbrücke » qui devrait, prochainement, être démolie car il n'est plus assez haut pour laisser passer les géants des mers.



L'équipe Gnome & Rhône dépannant la Harley



Passage sur la « Köhlbrandbrücke », pont suspendu à 55m au-dessus de l'Elbe, long de 3618m, inauguré en 1974.

Nous voilà maintenant au pied de l'Elbphilharmonie, cette gigantesque salle de concert qui selon les spécialistes possède une sonorité de très haute qualité.

Nous garons nos motos sur la promenade du bord de l'Elbe pour une séance photos souvenirs et dégustons avec plaisir des glaces bien méritées sous cette forte chaleur.



Le retour se fait par le quartier chaud de « Sankt Pauli », tellement chaud que la D5C de Serge ne voulait pas le quitter; une panne électrique sur le fil de bougie en est la cause, heureusement la réparation sera rapide.

Après avoir vécu tant de beaux moments et quelques pannes sans gravité

(Bravo à Jürgen et Christian qui sont les 2 seuls ayant eu des montures parfaitement fiables), notre périple se termine par un souper pris sur une plage de L'Elbe dans une sympathique petite guinguette.



En clin d'œil aux rassemblements de l'amicale, nous nous sommes permis de créer notre plaque souvenir sur le modèle de nos anciennes plaques des rassemblements nationaux antérieurs à 2017 ; et bien sûr, nous avons remis le trophée du « piston percé » à Thomas notre organisateur et hôte, sans oublier sa compagne Melli qui a dû se contenter de douches froides après le passage des motards pressés de se rafraîchir. Grand merci à eux.



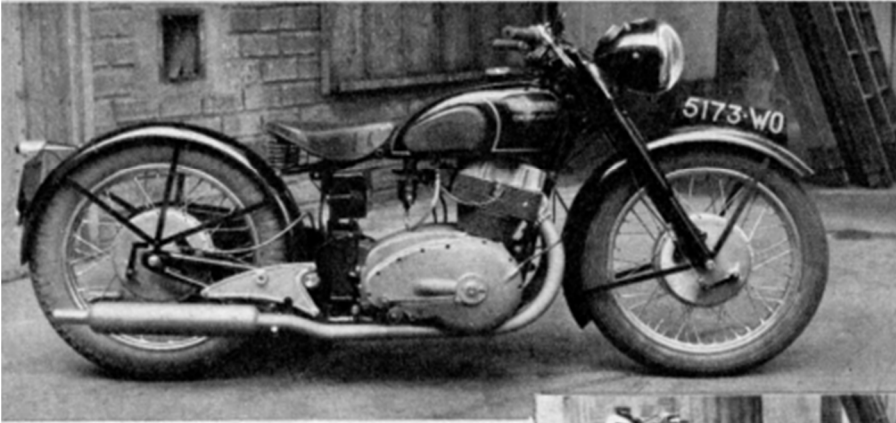
H.J.Huse, T.Selchert, S.Kottmann (09/20) Photos : Thomas, Carsten, Hans, Nicolas, Christian, Serge

Serge Kottmann

CONFINEMENT ET SUPER STAR

MOTOCYCLES N°43 octobre 1950 Spécial salon

GNOME-ET-RHONE • VOISIN



Ce stand est la grande attraction du Salon. Gnome-et-Rhône est un des rares constructeurs à présenter de l'inédit dans deux domaines distincts, celui de la moto et celui du monocoque. Une 500 twin et un 125 quatre roues. Deux productions de conception originale attendues par deux clientèles distinctes.

Voyons plutôt :

La 500 cmc. Gnome-et-Rhône-Voisin est baptisée « Super-Star ».

Elle est équipée d'un bloc-moteur 2 cylindres côte à côte, face à la roue, de conception et de ligne extrêmement modernes; elle possède tous les derniers perfectionnements et ouvre une nouvelle époque dans la fabrication des motocyclettes.

Bloc-moteur. — Le bloc-moteur dont l'étude a été très poussée a un aspect imposant et une ligne nette et harmonieuse.

Tous les organes, de distribution, d'allumage, de lubrification, de boîte de vitesses, sont enfermés dans les carter mais restent très accessibles, chaque groupe étant facilement démontable.

Moteur. — Il se compose de deux cylindres verticaux face à la route, légèrement inclinés vers l'avant. Alésage 68 mm, course 68 mm.

Les cylindres en aluminium comportent des chemises en fonte au nickel-chrome, à très long emmanchement dans le carter.

Les culasses également en aluminium ont des sièges de soupapes rapportés.

Les cylindres et les culasses sont séparés et accessibles indépendamment.

Les soupapes, culbuteurs et ressorts de soupapes sont complètement enfermés.

Distribution. — La commande de la distribution et les cames sont placées



entre les deux cylindres au centre du bloc-moteur.

Les tiges de commande des culbuteurs passent dans les cylindres et dans les culasses, dans des cavités venues de fonderie.

Transmission du moteur à la boîte. — (ou transmission primaire) par engrenages, à denture hélicoïdale, très silencieux.

Volant et embrayage. — Le volant est extérieur et monté sur l'extrémité droite du vilebrequin.

L'embrayage mono-disque, muni d'une garniture à sec, comporte sur son moyeu un dispositif d'amortisseur.

Le tout est fermé par un couvercle formant bloc sur lequel sont fixés : la commande et le réglage du débrayage, ce dernier accessible de l'extérieur.

Boîte de vitesses. — A quatre rapports par engrenages toujours en prise.

Le dispositif du kick-starter est monté à l'intérieur de la boîte de vitesses, la pédale est à gauche.

La commande de la boîte de vitesses s'effectue par un sélecteur au pied. La pédale est placée à droite.

En plus de cette commande, un levier à main, entièrement indépendant, permet de changer les vitesses.

Le point mort est entre la première et la deuxième vitesses.

Appareillage électrique. — Le système d'allumage et d'éclairage est assuré par une dynamo munie d'un régulateur-disjoncteur.

La dynamo est fixée en bout d'arbre

de vilebrequin du côté opposé au volant d'embrayage.

Le distributeur est commandé par les engrenages de distribution.

Tout l'appareillage électrique est enfermé sous un carter qui fait partie du bloc-moteur.

Lubrification. — Elle est assurée par une pompe à engrenage placée à l'intérieur du bloc-moteur et commandée directement par le vilebrequin.

Par des canalisations appropriées, l'huile est envoyée sous pression aux manetons de vilebrequin, aux cames et aux culbuteurs.

La boîte de vitesses, le kick et le sélecteur sont lubrifiés par les projections de l'huile des bielles et des engrenages de distribution.

L'huile (2 lit. 1/2) est contenue dans un carter fixé à la partie inférieure, fermant le bloc-moteur.

Cadre. — A double berceau construit en tubes d'acier, avec raccords en fonte maléable, entièrement brasés. Les tubes de base sont de grand diamètre et renferment le système de suspension AR; celle-ci est constituée par un triangle oscillant, pivotant sur un axe à large portée.

Transmission AR. (ou secondaire). — Obtenue par chaîne à rouleaux de 15,9 x 9,5 enfermée dans un carter étanche.

Le carter et le garde-boue AR. sont fixés sur le triangle de suspension AR.

Fourche. — Du type télescopique, comportant un seul ressort central muni d'un amortisseur, évitant ainsi toute sollicitation de l'axe de la roue AV, provoquée par des variations possibles des charges ou rupture des ressorts séparés.

Roues. — Les roues sont interchangeables.

Les moyeux sont en aluminium avec freinage au centre d'un diamètre de 200 mm. La partie centrale du moyeu est munie d'ailettes de refroidissement. La roue AR. est entraînée par six tétons montés sur la roue de chaîne.

Les pneumatiques sont de 26 x 3,25 à l'AV. et 26 x 3,50 à l'AR.

Réservoir d'essence. — Capacité 18 litres.

Empattement : 1 m. 38. Garde au sol : 14 cm. Hauteur de la selle : 69 cm. Poids : 175 kg.

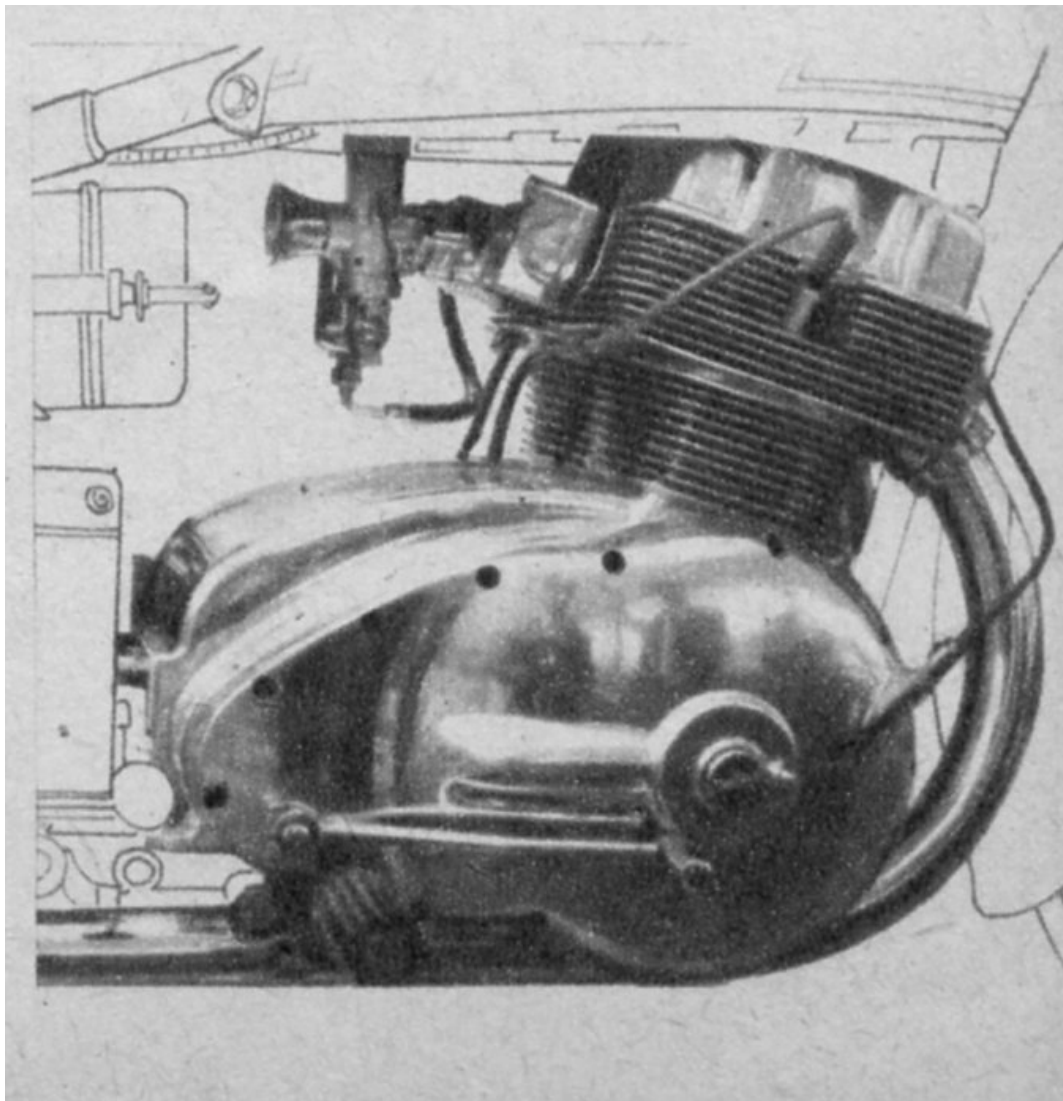
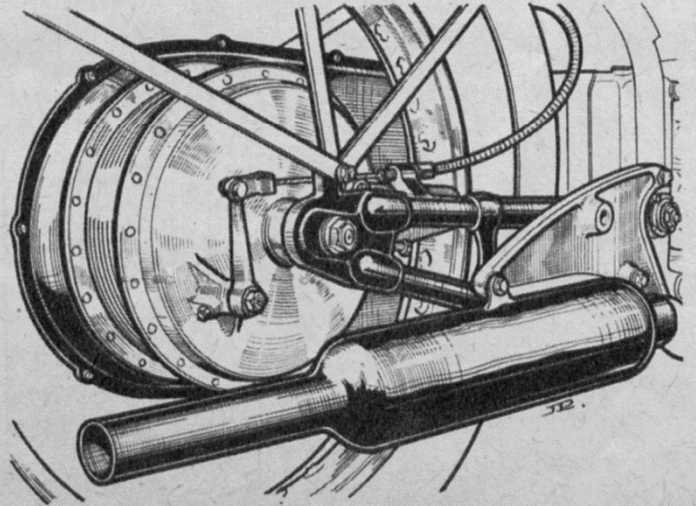
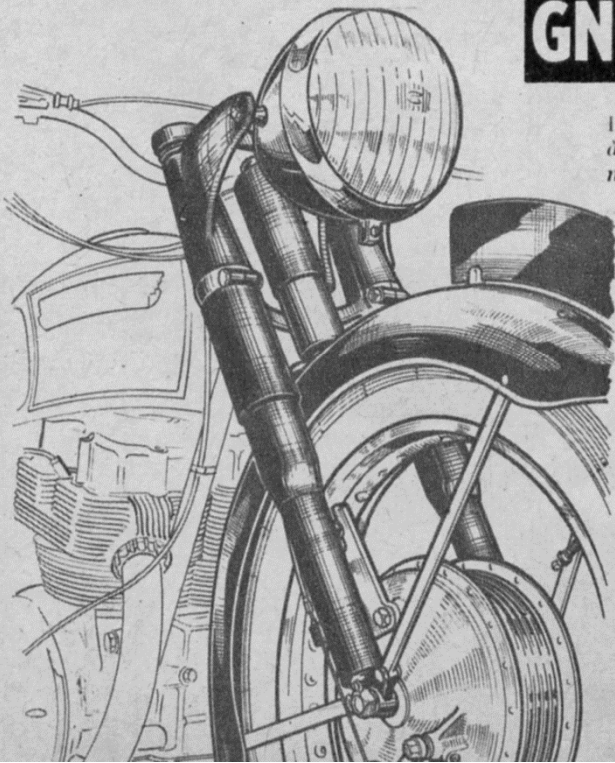
LE BISCOOTER " VOISIN "

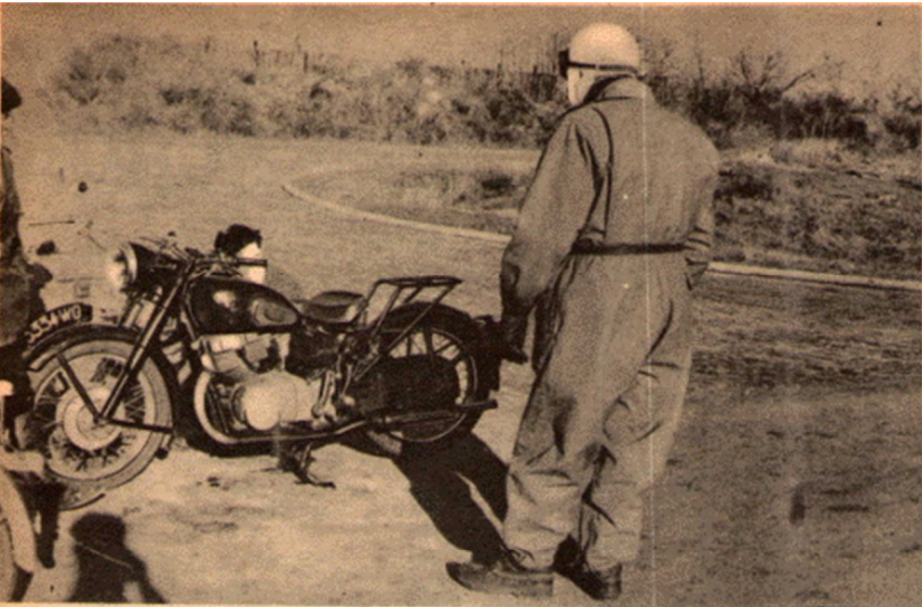
La valeur d'une construction automobile peut être appréciée, après un certain nombre d'essais, par un test indiscutable : le temps.

On peut encore, en 1950, voir en usage des voitures « Voisin » dont les

GNOME-ET-RHONE

De gauche à droite : La fourche télescopique à ressort central, la fourche arrière, le moyeu à frein central, le carter de chaîne étanche, l'imposant bloc-moteur.





8 Décembre 1951


Notre photographe a surpris à Montlhéry Bernard qui effectuait quelques galops d'essai avec la 500 Gnome. La carrure du pilote nous fait sembler la machine bien petite !...

D'autre part, voici un état des motocycles en circulation au Cameroun au 31 décembre de chaque année :

Motocycles							
1938	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951 1 ^{er} Semestre
15	8	21	25	27	41	56	64

Véломoteurs							
1938	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951 1 ^{er} Semestre
8	13	17	13	24	56	94	135

Informations



...Que nous avons vu à Montlhéry Bernard sur... 500 bicylindre Gnome et Rhône. La marque se réintéresserait-elle à la grosse cylindrée ?

La période du confinement ayant été propice à un plongeon dans les archives, je suis tombé sur des articles concernant la Super Star.

La présentation du salon par la revue MOTOCYCLES est particulièrement détaillée.

Sur la photo de Bernard à Montlhéry, l'immatriculation de la moto est différente de celle habituellement diffusée. Au moins deux motocyclettes ont donc existé.

Je reprends ma respiration et je replonge avec mon masque et les gestes barrières.

A bientôt

SMJ30

Notre confrère Patrick Barabes que l'on connaît pour ses articles moto et pour son livre sur l'histoire Motobécane Motoconfort, nous retrace l'histoire de la concession Gnome & Rhône de Toulouse Première photo de la place Rolland en 1912, c'est là à la place du garage Roland que Gnome & Rhône allait s'installer sur la région.



Photo de l'agence de Toulouse en 1928, en vitrine une D2 à gauche et une E2 à droite qui ferait supposer que la photo n'est pas de 1928 mais de 1927.

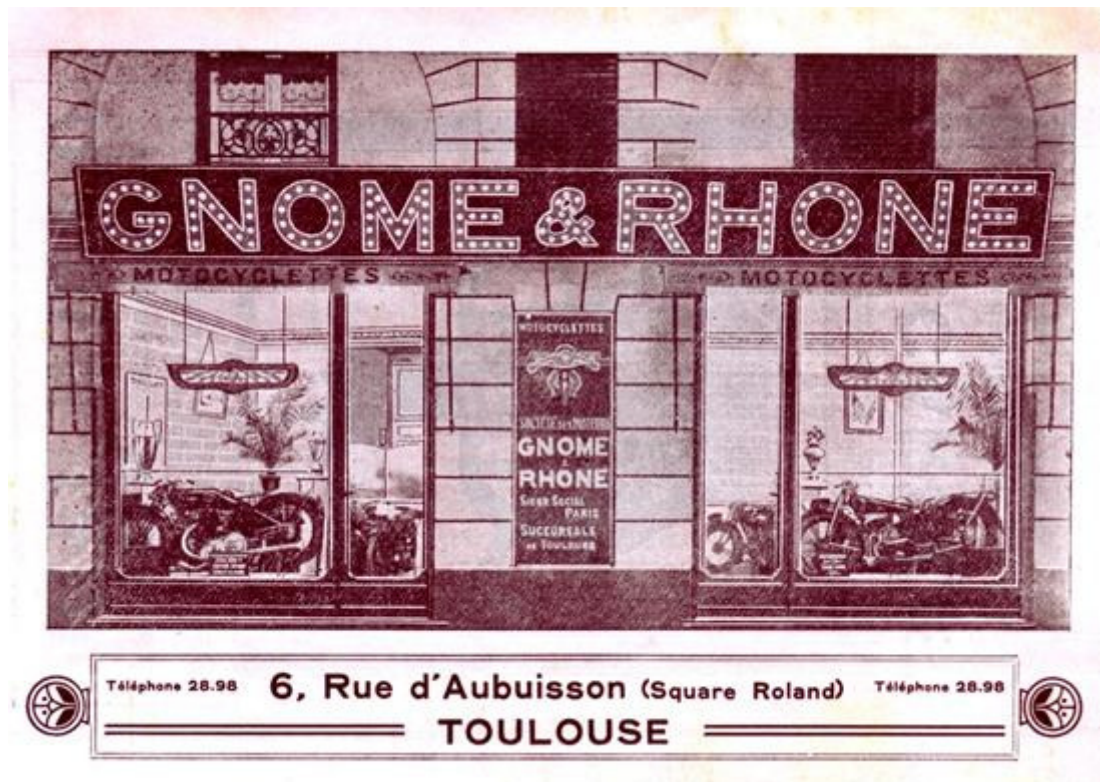


Photo de 1934 après les records side-car de René Amort sur CV2. En vitrine nous voyons une Junior à gauche et une CV2 à droite.



Ce qu'il est advenu de l'agence G.R. en 1965 (Boyer motos BMW Honda)



Et ... aujourd'hui ! On voit encore sur le mur de brique les traces des fixations de la plaque émaillée G.R.
Nostalgie, nostalgie !!!



D4

De-ci de-là

Attention sur le marché nous trouvons des fausses plaques de concessionnaires Gnome & Rhône. Elles sont émaillées avec des éclats et de la rouille parfaites pour vous tromper. Voici comment reconnaître une vraie d'une fausse.



Voici une plaque authentique (celle qui trône dans mon garage) son poids est d'une vingtaine de Kg et en bas à droite on trouve l'inscription VITRACIER JAPY.



Voici les copies :
premier indice le poids ; la fausse pèse 4,30kg
Deuxième indice la marque sur la copie c'est
EMAIL GILLOT

Attention ces deux copies se sont vendues 674€ et
730€

Ne tombez pas dans le piège !!!

Insigne de réservoir pour motos Gnome & Rhône R, R1, R2



Jean-Luc recherche aussi quelqu'un qui pourrait lui photographier et coté le sigle GR entrelacé des années 20, depuis un original.



Contacter Jean-Luc Del-Ben (jean-luc@500rgas.info)

Vélos et cyclomoteurs Gnome & Rhône Duralumin

Vous saurez tout sur les vélos et cyclomoteurs en Duralumin grâce au travail d'archéologie réalisé par Jean-Marie Foulquier pour cela allez voir le Forum de Vélocyclo, Forum des passionnés des deux roues avec ou sans moteur ! – Vélocyclo (velocyclo.fr)

Jean-Marie recherche aussi les N° de vos vélos pour faire avancer son étude c'est simple vous lui faite une photo droite et gauche ainsi que la potence et le N° inscrit sous le pédalier ou sur la fourche arrière suivant les époques et vous envoyez le tout à l'adresse suivante jm.foulquier@gmail.com
Si vous possédez aussi de la doc des courriers ou autre il est aussi très intéressé par des copies.

Aidez le son travail est remarquable

On a retrouvé la dernière demeure de Henri NAAS

Dans les années 80 j'ai eu la chance de retrouver la dernière adresse de Henri NAAS décédé en 1982. C'était l'un de nos grands pilotes Gnome & Rhône, inséparable de Gustave Bernard. Comme cette adresse était située du côté de Boulogne sur Mer dans le Pas de Calais, à l'époque je m'étais empressé de contacter mon ami Didier LEROUX qui habite cette région. Didier est l'un des membres de notre amicale, il a restauré à merveille quelques Gnome & Rhône dont une merveilleuse type C et une D4 ainsi qu'une V2 dont il c'était séparé. Avec tous ces éléments, Didier avait retrouvé la dernière demeure de Henri NAAS et les nouveaux propriétaires lui ont dit qu'il restait des archives au grenier. Didier a pu récupérer divers documents et des photos merveilleuses. Henri NAAS était né le 31 mars 1890 à Paris XII. Il divorce en 1947 et vient s'installer à Carly (Pas de Calais) et devient directeur commercial chez un négociant en vins et spiritueux, la Maison des Sœurs Généau à Samer, ville où il s'installe suite au décès de sa seconde épouse. Didier maintenant à la retraite, aidé de Guy LEMAIRE historien moto de la région, nos deux compères ont fini par retrouver la tombe de Henri NAAS à Carly où il s'était installé en 1947.



Voici la tombe à l'abandon de Henri NAAS

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

Nous préparons avec l'aide de Didier et Guy un article sur ce grand personnage, la municipalité de Carly l'attend avec impatience.

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

Un grand merci à Didier et Guy qui ont mené à bien cette épopée.

De mon côté je me suis repenché sur la dernière sépulture de Gustave Bernard et j'ai bon espoir d'aboutir prochainement.

LE POINT SUR LES ZONES À FAIBLE ÉMISSION MOBILITÉ

Chers amis collectionneurs, Les « Zones à faible émission mobilité » ont été créées par la loi d'orientation sur les mobilités du 24 décembre 2019 pour limiter les émissions de particules fines et d'oxydes d'azote issues du trafic routier. Ces dispositions se substituent aux anciennes « Zones à circulation restreinte ».

Un décret devait préciser les modalités d'application de la loi. Ce décret est paru le 17 septembre. Il rend obligatoire la mise en place dans le courant de 2021 de Zones à faibles émissions mobilité dans les territoires les plus pollués.

Onze collectivités sont à ce jour soumises à cette obligation : Métropole du Grand Paris, Ville de Paris, Métropole de Lyon, Grenoble-Alpes-Métropole, Métropole d'Aix-Marseille-Provence, Métropole Nice-Côte d'Azur, Métropole Toulon-Provence-Méditerranée, Toulouse Métropole, Montpellier-Méditerranée Métropole, Eurométropole Strasbourg et Métropole Rouen-Normandie.

Les autres métropoles peuvent décider d'instaurer une ZFE sur leur territoire. Il revient à chaque collectivité de déterminer les règles applicables sur son territoire, en utilisant notamment les vignettes Crit' Air. Sous l'ancienne réglementation, la FFVE avait obtenu une dérogation à ces interdictions de circulation pour les véhicules en certificat d'immatriculation de collection (CIC) auprès des trois ZCR existantes, dès 2016 à Paris, et en 2019 pour la Métropole du Grand Paris et Grenoble.

En prévision de l'entrée en vigueur de ces nouvelles règles, nous avons pris contact il y a plusieurs semaines avec toutes les agglomérations concernées par les ZFE pour faire entendre notre position : nous représentons moins de 1% du parc roulant, nous roulons 15 fois moins que la moyenne, la proportion de nos véhicules particuliers diesel est inférieure à 5%, nos véhicules sont en règle générale très bien entretenus par leurs propriétaires, si bien que leur impact en termes de particules fines et d'oxydes d'azote n'est pas même mesurable

Nos véhicules font partie intégrante du patrimoine industriel national, et n'ont de sens que s'ils roulent. Ils sont les acteurs de milliers de manifestations sur tout le territoire, animant très souvent les centre villes. La filière dans son ensemble représente 20 000 emplois.

Tels sont les arguments que je demande à chacun de vous, clubs, entreprises, collectionneurs, amateurs de véhicules d'époque, de porter dans les semaines qui viennent aux décideurs politiques que vous rencontrerez afin de soutenir notre action. Tout en partageant évidemment le souhait de nos concitoyens pour la qualité de l'air, nous demandons que nos véhicules soient exonérés des restrictions de circulation nouvelles, car leur interdiction n'amènerait aucune amélioration significative et conduirait à terme à la condamnation de la filière et par voie de conséquence de ce patrimoine.

A ce stade, nous privilégions comme toujours la concertation avec les pouvoirs publics, en nous appuyant sur des données factuelles, pour faire valoir nos positions en dehors de tout débordement. Amitiés à toutes et à tous. Jean-Louis Blanc Président de la FFVE

Jean-Louis BLANC

Président de la FFVE

Dessins humoristiques

Extraits de la revue Corporation Gnome & Rhône de 1939

