



AMICALE DES MOTOS GNOME & RHONE

(Association gérée par la loi de 1901)

Affiliation à la FFVE n° 227-92

SNECMA - BP 81 - 91003 EVRY Cedex

☎ : (16 - 1) 69 87 90 55

(le matin seulement)

Info-Amicale - n° 3 - septembre 1994

SOMMAIRE

- Le mot du Président..... 1
- Organisation de l'AMGR :
 - évolution des adhésions..... 2
 - convention avec l'AAMS..... 2
 - Assemblée générale..... 3
- 1 - Recensement des motos Gnome et Rhône 4
- 2 - Refabrication des pièces détachées 4
- 3 - Réédition des docs techniques 5
 - Conseils techniques JUNIOR..... 6
- 4 - Restauration des motos de l'AMGR... 7
- 5 - Calendrier d'activité
 - Août : expo en Seine & Marne..7
 - Septembre : AG..... 8
 - Octobre : salon Epoqu'auto.....8
 - Décembre : réunion de travail.....8
- 6 - Informations & Communications
 - Le Havre 8
 - Auvergne..... 9
 - Petites annonces..... 10
 - Paris-Cap Nord 11
- 7 - Projets hors association
 - Mis en oeuvre du projet « side-car » 15

Le mot du Président

Vous avez dit « Reprise » ?

Septembre, mois de la fin des vacances et de la reprise. Pour beaucoup d'entre nous, le mot *vacances* résonne encore fortement à nos oreilles, alors que pour les autres, c'est l'espoir d'une prochaine découverte. A ceux qui sont sur le retour, je souhaite bon courage; à ceux qui s'approprient à partir, bon repos.

Septembre, mois de la reprise, donc. Nous le souhaitons tous ardemment. Pour le monde des collectionneurs auto et moto, c'est un mois très riche en manifestations, expositions, bourses d'échange et autres. Il assure une continuité dans cette activité avec un large éventail sur le plan régional et national où parfois la disponibilité fait défaut. Bravo aux courageux organisateurs qui s'emploient à mettre notre patrimoine en valeur par d'agréables fins de semaines.

Pour septembre 1995, je proposerai une activité moto sur une journée en Ile de France. Mais, d'ici là, l'AMGR n'est pas en reste. En juin, son premier rassemblement en province s'est déroulé en Auvergne : un très bon souvenir pour tous les participants. Notre rencontre annuelle de 1995 sera donc organisée dans un autre secteur dont l'étude est en cours. Nous ne cherchons pas à battre des records de participation comme c'est le cas dans certains secteurs où l'on retrouve 500 motos. Ça laisse rêveur sur la convivialité et l'attrait fondamental de se retrouver entre amis de la marque. A chacun son affaire mais sachez que le choix du lieu de nos rencontres privilégiera toujours la qualité de l'accueil et celle du circuit.

La reprise - toujours elle - consiste pour notre association à poursuivre son programme et à achever les actions en cours pour la fin de cette année. Vous trouverez les résultats dans chacune des fiches d'information appropriées. Ce trimestre a été amputé de deux mois de sommeil dû aux congés des uns et des autres. C'est pourquoi je compte sur les quatre mois qui nous restent pour « boucler » les objectifs.

Notre Assemblée Générale est prévue pour fin Septembre. Nous réserverons dorénavant cette date pour ce rendez-vous indispensable.

Cette réunion se veut d'un tout autre aspect que celles que nous avons connues jusqu'à présent. Une page a été tournée et il n'est pas question de revenir sur le passé. Aussi êtes vous tous invités à y venir

le samedi 24 septembre

Côté travail, vous trouverez en encart le bulletin de convocation et l'ordre du jour. Côté amical, ce sera une invitation à un repas de clôture, ce qui me paraît conforme à une association qui respecte l'esprit de ce mot. Dans la rubrique « Organisation » vous trouverez quelques commentaires à ce sujet.



Je suis très satisfait de constater qu'un grand nombre d'entre vous a bien compris mon message, à savoir nous faire part de leurs travaux de restauration en nous envoyant quelques commentaires accompagnés autant que faire se peut de photos. Voilà le but des prochains « cahiers techniques » : réunir des informations techniques et le concrétiser par une ou plusieurs pages spécifiques consacrées aux restaurations de l'année avec conseils, réglages, bonnes adresses, etc.

A l'appui de ces dires, reportez-vous aux fiches 3 et 6. Daniel David nous commente quelques détails techniques concernant la JUNIOR élue « moto de l'année AMGR » inaugurée par notre Paris-Bordeaux. La seconde participation est celle d'André Lorrain qui a bien voulu répondre à ma demande pour commenter dans un style alerte et souriant son périple (son exploit !) des années 50 : Paris-Cap Nord sur une R4B. En effet, parmi tous les anniversaires qui ont marqué cette fin de siècle (débarquement, Libération, premiers pas sur la Lune, ...) nous avons choisi plus modestement de rappeler l'exploit d'André Lorrain réalisé il y a une quarantaine d'années. J'encourage d'ailleurs tous ceux qui ont pu accomplir quelque action de ce genre à prendre la plume pour nous en faire le récit par la voie de ce bulletin.

Le mot final sera une dernière fois « Reprise ». Ensemble, continuons d'animer amicalement notre Association.

Bernard Prunet, Président de l'AMGR

ADHÉSIONS ET EFFECTIF AU 31 AOÛT 1994

Depuis notre premier dossier du 3 janvier, nous avons enregistré 57 dossiers nouveaux. Ce chiffre dépasse de loin ce que nous avons connu les années précédentes pour lesquelles nous tournions autour de la trentaine. Ainsi, notre association a-t-elle une tendance marquée à renouveler ses effectifs par un recrutement également plus jeune.

A ce jour, l'effectif total recensé, toutes cotisations payées, est de 320 adhérents.

De nombreux amis, anciens de notre association, n'ont pas répondu à la dernière relance pour la régularisation annuelle. Ils se trouvent supprimés de notre fichier, ce que je regrette. Mais il faut savoir que notre Amicale a un énorme besoin de trésorerie et que l'on ne peut pas continuer à faire preuve de laxisme à cet égard. Ce ne serait pas honnête vis à vis de chacun et je ne souhaite pas appliquer ce genre de *protectionnisme* pour les quelques personnes qui se voudraient privilégiées par leur présence dans l'AMGR.

CONVENTION AVEC L'A.A.M.S.

La convention que nous venons d'établir avec l'Association des Amis du Musée SNECMA a pour but essentiel d'harmoniser les relations existant entre les deux associations pour la promotion des motos Gnome & Rhône. Notre Amicale regroupe au niveau national un nombre important de collectionneurs de la marque en même temps qu'elle permet et encourage la restauration des motos par la mise en refabrication de pièces détachées.

De son côté, l'AAMS est consciente de l'intérêt historique du patrimoine moto, souhaite apporter sa contribution à la sauvegarde de celui-ci et désire exposer dans le musée SNECMA la collection complète des productions Gnome & Rhône de 1920 à 1960. Un échange de matériels et de motos permettra à chacune des associations une meilleure participation aux différentes expositions ou manifestations. Des motos pilotées par des membres de l'AAMS pourront prendre le départ des différents raids ou circuits organisés par l'AMGR. Un échange de sources d'informations et une totale coopération pour l'achat de motos ou de matériels sera entrepris des deux côtés.

Cette convention dont je viens de résumer succinctement les buts est établie pour une durée de trois ans renouvelable par tacite reconduction. Elle peut être dénoncée à tout moment par l'une ou l'autre des parties avec un préavis de trois mois. L'établissement de cette convention sera mentionnée dans nos statuts (article 15). Elle a été signée respectivement par le Président de l'AAMS, Claude Moussez et par Bernard Prunet le 25 août 1994 après en avoir donné connaissance aux membres de notre Bureau.

Depuis longtemps, j'étais personnellement favorable à l'établissement de cette convention entre nos associations et c'est grâce aux bonnes relations qui existent entre nous-mêmes et les responsables du musée SNECMA que nous avons pu concrétiser ce rapprochement. Bien entendu, cet accord n'entravera en rien l'indépendance de chaque association. Il ne s'agit pas d'une fusion mais d'une coopération.

Fiche d'information n° 1

RECENSEMENT DES MOTOS GNOME ET RHÔNE.

Comme prévu, les travaux de mise à jour des recensements des motos s'effectuent normalement. Nous venons de créer un fichier informatique pour nous permettre de tirer un meilleur profit de ces informations :

- classement par type
- classement par année

Cependant, nous sommes au regret de constater que certains questionnaires sont mal renseignés et, donc, que nous ne pouvons pas les exploiter correctement. Il est dommage qu'un petit effort ne soit pas accompli de ce côté là. Allons, un peu de coeur à l'ouvrage !

La première édition des tableaux de recensement sera effectuée courant septembre, après analyse et corrections. Les synthèses ainsi établies seront enregistrées dans nos documents définitifs et complétées au fur et à mesure des prochaines arrivées.

Un exemplaire définitif des numéros de série motos et moteurs sera alors communiqué à la FFVE (non nominatif, bien sûr) qui est en droit d'être renseignée sur les clubs de marque.

Fiche d'information n° 2

REFABRICATION DES PIÈCES DÉTACHÉES.

Dans nos précédents *Info-Amicale*, nous avons donné des listes indiquant les délais dans lesquels seront disponibles les pièces que nous avons en cours de refabrication. Ces travaux avancent et nous avons entré en stock certains postes attendus. Cependant, pour des raisons de sécurité d'expédition et de réception, rien n'a été livré ni en juillet ni en août sauf sur des réclamations individuelles. Ainsi, chaque intéressé ayant à ce jour un poste en attente trouvera dans ce courrier un accusé de réception de sa commande et un avis de livraison lui indiquant le mode d'expédition et la date d'envoi envisagés.

Pièces nouvelles proposées

Plusieurs demandes concernant des pignons et trains d'engrenages de boîte de vitesse de la Junior nous ont permis de faire une étude de refabrication pour ces pièces. En voici les résultats :

arbre complet usiné et traité :	1 500 francs ttc
pignon baladeur d°	500 francs ttc

Ce prix est donné pour un seul jeu et peut être légèrement revu à la baisse pour commande de cinq unités de chaque. Nous n'avons pas encore lancé de souscription mais prenez note de cette proposition et, le cas échéant, nous pourrions vous assurer ce service.

Prévisions de fabrication des silencieux et tubes d'échappement

Nous avons sollicité notre fabricant de silencieux et tubes pour les postes suivants. Vous trouverez dans cet envoi un bulletin de souscription. Les prix indiqués sont des prix unitaires.

Silencieux en tôle d'acier non chromé

AX2	450 f
MAJOR	400 f
CV2	400 f
M1	à l'étude
CM1	à l'étude
type XA 750	à l'étude

Tube échappement acier non chromé

X et XA	400 f
CV2	400 f
MAJOR	à l'étude
Super MAJOR	à l'étude

Tube échappement en Inox à polir

M2	600 f	prix à confirmer
CM2	1 200 f (le jeu)	d°
D3 - D4	800 f	d°
M1 et CM1	à l'étude	

Écussons de réservoir R4D

La fabrication artisanale des écussons de réservoir pour les 125 cc type R4D mise en route par Dominique Lagant est commencée. Cette solution nous permet de diminuer considérablement le coût puisque le prix de vente du jeu est passé de 400 à 300 francs (prix en fabrication industrielle, en 1992).

Les propriétaires de R4D peuvent nous adresser leur demande sans plus tarder; les livraisons seront assurées dès complète disponibilité des pièces, à fin 94.

Pièces en caoutchouc moulé

Nous attendons la réouverture de quelques fabricants pour renouveler nos demandes. Certains postes sont en attente depuis plusieurs mois. Suivant les réponses que nous recevrons à nos différents courriers, nous choisirons le sous-traitant.

Fiche d'information n° 3

RÉÉDITION DES DOCUMENTATIONS TECHNIQUES

A ce jour, la réédition des catalogues de pièces détachées et notices d'entretien concernant tous les modèles produits à partir de la D3-D4 jusqu'à l'AX2 800 cc sont terminées et disponibles. Les autres motos fabriquées avant les D3 feront l'objet d'études particulières pour lesquelles Daniel David a déjà traité quelques cas. Il s'agit d'un travail de longue haleine qui sera réalisé petit à petit car aucun document d'usine n'a été retrouvé

Pour ce qui concerne les fabrications d'après-guerre (vélomoteurs et motos au delà des 125 cc), les catalogues et pièces détachées sont réalisés et disponibles. Il faut retenir qu'aucune notice d'entretien complète n'a été produite. Aussi avons-nous dû combler le manque d'informations en proposant des photocopies des RTM de l'époque que nous vous fournissons gracieusement.

Voici donc la situation « documentation » après deux années de travail intense. Il a fallu en effet, rechercher des originaux de qualité suffisamment correcte pour en permettre la reproduction.

CONSEILS TECHNIQUES JUNIOR

(voir le dossier existant; ceci n'est qu'un supplément)

La JUNIOR étant la moto de l'année 94, allons-y pour amener quelques réponses à des courriers techniques et éclairer quelques lanternes. Construite jusqu'à la guerre, il y a eu, en gros, trois versions de JUNIOR plus quelques modèles intermédiaires :

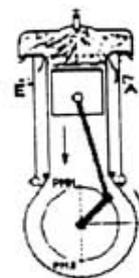
1. moteur 3 points, logos en forme de losange, boîte à outils ronde sous la selle
2. moteur 4 points, logos ronds, boîte à outils sur porte-bagages
3. moteur 4 points, fourche à anneaux Neiman

Dans les modèles intermédiaires, il faut noter le modèle « 3 points ½ » qui est un modèle 4 points dont le 4ème point ne vient pas de fonderie mais est rapporté. Le logo est encore en forme de losange. Bien réglée, la JUNIOR doit atteindre 80 Km/h en, pointe. C'est vraiment une machine aux performances très modestes !

Réglage de la distribution (valable pour tous monos Gnome & Rhône)

Tous les moteurs 4 temps ont deux points morts haut :

- Le premier est celui sur lequel on règle l'allumage. Il s'agit du point de compression. Les deux soupapes sont fermées.
- Pour l'autre, la soupape d'échappement se ferme et celle d'admission s'ouvre.
- Il faut régler ces deux soupapes en bascule égale, c'est à dire qu'elles doivent être autant ouvertes l'une que l'autre au moment où le piston est au point mort haut.



Il ne faut pas tenir compte des données constructeur relatives au calage de la distribution car les réglages que nous sommes amenés à faire portent sur des moteurs ayant déjà une certaine usure.

Réglage de l'allumage

Tant que nous n'aurons pas d'additifs spéciaux pour l'essence, il n'y a pas de valeur d'avance particulière. Toutefois, si quelqu'un a une idée, il peut nous la faire connaître. Ce qui fait que, pour ma part, j'ai conservé le réglage d'origine : 15 à 16 mm pleine avance avant le PMH.

Graissage

Les moteurs antérieurs au numéro 4 500 (environ) ne sont pas équipés d'une filtre à huile à l'aspiration de la pompe, ce qui fait que le conduit de celle-ci est souvent très usé. Lors d'une restauration, il est plus sage d'en rajouter un. La modification est simple à effectuer.

Il est conseillé de toujours garder un niveau d'huile correct afin de ne pas risquer un désamorçage de la pompe. Mais il ne faut quand même pas trop en mettre car cela perturbe le fonctionnement du reniflard, d'où fuite d'huile importante car la pression monte dans le carter moteur.

Un petit conseil pour les inquiets : il est très facile de fabriquer un carter en plexi afin de visualiser le graissage. Vous aurez ainsi une bonne idée des qualités de votre pompe.

Attention : l'écrou d'accès à la pompe possède un **pas à gauche**. Avant de le dévisser, il est nécessaire d'enlever la goupille de maintien du pignon d'entraînement car le corps de pompe est solidaire du bouchon.

Quant à la qualité d'huile à employer, on entend tous les sons de cloche ! Pour ma part, j'utilise une huile semi synthétique Motul 2100. Si les guides de soupape sont neufs, il est conseillé de remplir de temps en temps les cuvettes de poussoir avec une burette.

Pour terminer, j'espère que M. Mazières, de Dirac, sera satisfait de ces réponses dont il est l'instigateur.

Daniel David

Fiche d'information n°4

RESTAURATION DES MOTOS DE L'A.M.G.R.

L'activité de restauration a été légèrement mise au ralenti, compte tenu de la période des vacances. Elle reprendra normalement début septembre pour envisager la sortie d'au moins deux motos d'ici février 1995, pour le salon Rétromobile.

Nous souhaiterions nous séparer des pièces ou matériels décrits ci-dessous :

Offre AMGR :

- ◆ En lot ou à l'unité :: 3 moteurs 125 cc type R4D, assez bon état : **250 francs** pièce
- ◆ ou le lot de 3 : **700 francs.**
- ◆ Port à prévoir en plus ou à enlever à la SNECMA - Evry.
- ◆ Partie cycle Alcyon 125 cc comprenant :
 - cadre
 - garde-boue avant et arrière
 - réservoir
 - porte bagagesle tout pour **150 francs.**
- ◆ Garde-boue et porte-bagages Peugeot 125cc : **150 francs.**
- ◆ Moteur CZ 250 cc à remettre en état : **200 francs.**

Fiche d'information n°5

CALENDRIER D'ACTIVITE DU TRIMESTRE

Août :

Participation de l'Amicale en Seine et Marne à une exposition statique de motos anciennes. Le matériel habituel a été présenté comme il était convenu avec les organisateurs.

Septembre :

Assemblée générale annuelle. le samedi 24 à 14 h 30 au Musée SNECMA à Villaroche suivie d'un repas de clôture. Vous trouverez tous les détails en page 3.

Octobre :

Présentation de l'Amicale au Salon Epoq'Auto à Lyon les 22 et 23 octobre 1994. Vous êtes tous invités à assister à cette manifestation. Vous y serez accueilli avec la plus grande cordialité.

Décembre :

Réunion envisagée à notre salle de réunion d'Evry (date à confirmer) en vue de la préparation du Salon Rétromobile 95. Etude de la présentation du stand. Etude des projets 1995 et des manifestations moto. ■

Fiche d'information n°6

Informations - Communication

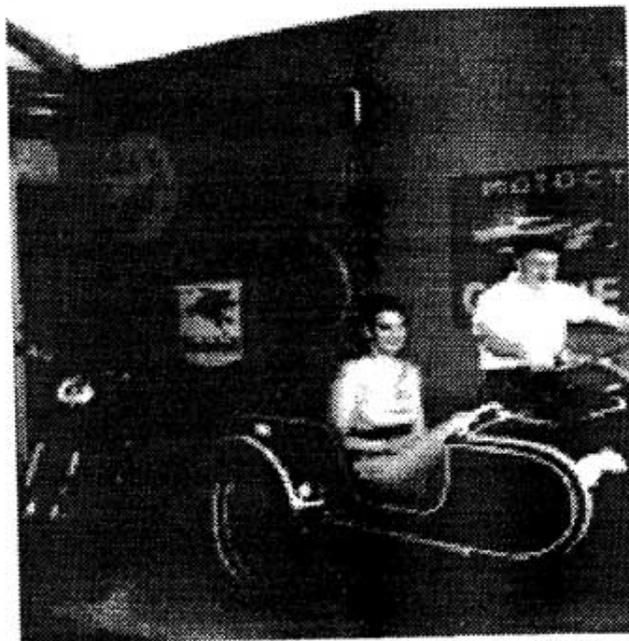
L'Amicale participe aux fêtes de la Libération de la ville du Havre

Directement impliquée par la présentation de trois de ses motos, l'Amicale a participé en juin aux fêtes du 50ème anniversaire du Havre.

Lors du salon Rétromobile 94, nous avons été sollicités par les organisateurs de cette exposition sous couvert de la Mairie du Havre pour le prêt de quelques motos Gnome & Rhône. A la suite de ce contact, un accord fut rapidement établi et, début août, le matériel prit la route de Normandie. Là, nous avons trouvé une avenue principale « transformée » dans l'état où elle se trouvait en juin 44 après les bombardements. Une simulation très bien réalisée dans un décor d'époque avec une armada d'anciens véhicules délabrés et la reconstitution d'un atelier d'époque complétaient le tableau.

Cette heureuse initiative est due à Jean-Michel Morin (actuellement agent motos et scooters non loin de ce lieu), assisté de Madame Dominique Aubin, chargée des relations publiques et d'une sympathique équipe d'amis qui ont su mettre en valeur dans un cadre agréable la rétrospective d'un ancien atelier de réparation motos style 1930 avec une très belle collection de motos restaurées. Cette présentation a su raviver la nostalgie dans le coeur des habitants ayant vécu cette période de la Libération, comme en témoignent de nombreux échos relevés dans la Presse locale.

Le Maire du Havre est resté un peu plus longtemps dans ce magasin, tombant en arrêt devant une Gnome & Rhône : « En effet, a-t-il dit - j'ai eu cette moto après la guerre pour mon usage de tous les jours. ». Une autre personne déclarait « Tenez, cette moto rouge, mon père en possédait une; même que j'ai une photo où je suis installé derrière papa... J'avais quatre ans, alors ».



D'autres, encore, retrouvaient des souvenirs qu'ils croyaient oubliés. La photo nous montre les heureux organisateurs *in situ* et vous donne un aperçu de cette installation. Belle réalisation que cette célébration du 50ème anniversaire à laquelle nous avons eu la fierté d'apporter une petite contribution par le prêt de quelques machines. ■

Notre circuit d'Auvergne

Depuis toujours, j'ai souhaité que l'Amicale organise des manifestations moto en province. Je ne renie pas la région Ile de France, loin de là, mais il est indispensable que cette décentralisation s'effectue afin de mieux se connaître entre adhérents et fanatiques des Gnome. En ce mois de juin 1994, notre circuit d'Auvergne s'est concrétisé par une réussite totale et devient ainsi une étape nouvelle dans l'organisation que nous devons poursuivre assidûment.

Au cours de Rétro 94, bouillon de culture des projets s'il en fut, j'avais lancé à Alain l'idée d'organiser une manifestation de motos en Auvergne. Affaire conclue, l'Amicale se chargeant de l'organisation administrative et notre ami étudiant sur place le circuit ainsi que les problèmes d'intendance : gîte et couvert. Fin mai, tout était en place et nous n'attendions plus que les engagements.

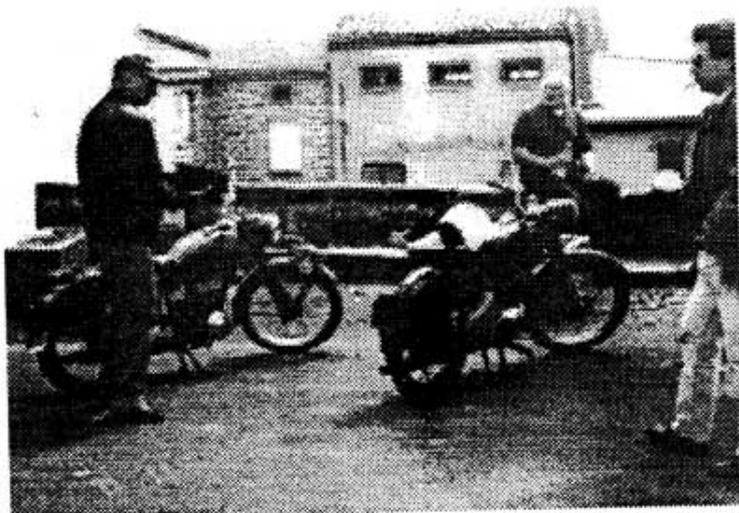
Finalement, nous étions une vingtaine de motos et side-cars, venus de toutes les régions. Il y en avait du sud, de l'Ain, de Limoges, d'Ile de France, des Charentes, ... Bravo à tous ceux qui ont décidé de parcourir cette longue distance pour venir respirer le bon air d'Auvergne.

Le rassemblement était fixé au stade de Mirefleurs. Alain avait prêté une de ses machines à un ami qui attendait l'acquisition de sa prochaine Gnome. Le départ une fois donné en direction de Saint Babel, le cortège s'étira allègrement le long des coteaux, bercé par le doux ronronnement des 125 parfois couvert par le majestueux grondement des gros monos qui attaquaient sans broncher les premières pentes.

Quel plaisir de respirer cet air frais et vivifiant ! Quelle joie de circuler sous un soleil radieux qui nous permettait de découvrir dans le lointain la chaîne des Dômes où, majestueux comme doit l'être le monarque de ces lieux, trônait le Puy de Dôme ceint d'un léger voile de brume !

Nous arrivions bientôt à Saint Babel après avoir couvert sans problème une vingtaine de kilomètres. La route avait été soigneusement balisée par Alain et son collègue, ce qui simplifiait beaucoup les problèmes de *road book*.

Point d'arrêt à l'auberge du relais du Château où les attardés se regroupaient sur la place du café. Accueil des plus chaleureux de la part des aubergistes, eux aussi amateurs de motos anciennes. A noter que le chef recherche un moteur d'AMC 125 cc complet et en bon état pour équiper sa dernière acquisition : une New-Map de bonne époque. N'hésitez pas à faire une offre par l'intermédiaire d'Alain Robichon qui se fera un plaisir d'aider ses amis auvergnats. Après une bonne dégustation de rosé frais accompagné de cochonnailles de fabrication locale, la pause se poursuivait sur une séance photo accompagnée de discussions moto. Il fallait bien repartir mais ce fut sur la promesse que lorsque nous passerions dans ce village, nous nous souviendrions de ce bon moment.



Un bon coup de kick rendit la vie aux moteurs, direction Saint Jean des Ollières où devait avoir lieu une seconde étape après une vingtaine de kilomètres agrémentés de quelques unes de ces montées sans lesquelles l'Auvergne ne serait pas l'Auvergne. Le déjeuner devait avoir lieu au restaurant l'Archou, renommé pour ses spécialités régionales et la qualité de sa cuisine. Saint Jean des Ollières est situé sur un mont comme une grande partie des villages de cette région. L'activité n'y et malheureusement pas en hausse et beaucoup de magasins et ateliers sont à vendre ou abandonnés. Les montures attendirent bien sagement que leurs cavaliers aient terminé leur *restauration* (chacun son tour !). Le menu était copieux et fut apprécié par chacun. Tant et si bien que le départ ne fut donné qu'avec une bonne heure de retard sur l'horaire prévu. Quatre amis de la région nous rejoignaient pour cette nouvelle étape. La troupe avait grossi et l'ambiance était bonne.

Le prochain arrêt aura lieu à Saint Dier d'Auvergne où nous sommes invités à visiter la mairie tout nouvellement restaurée. Une salle y est à la disposition de rencontres amicales et le Lions club de Courmon y organisait une manifestation de voitures anciennes.

Nouveau départ: nouvel arrêt. Cette fois, nous nous retrouvons à Mauzun où nous visitons le château féodal situé sur un roc difficilement accessible mais qui sera néanmoins vaincu par nos montures qui se retrouveront bientôt au pied des murs. Photos, bien sûr.

C'est maintenant sur Billom que nous nous dirigeons et la ville va être traversée en tous sens par l'équipée admirée (jalousée ?) par certains connaisseurs capables de nommer sans erreur la marque et le type de nos motos sur notre passage. Les moteurs n'aiment pas trop ce genre de course de lenteur et il faut circuler. Il se fait tard et nous n'aurons pas le temps de visiter le château féodal de Busséol, dernièrement restauré et ouvert aux visites.

C'est au soleil couchant venant dorer la chaîne des Puys que nous regagnerons Mirefleurs où nous attend un buffet campagnard organisé par nos amis les Robichon. Nous y retrouverons quelques amis qui leur ont donné un coup de main. C'est une soirée formidable qui va se dérouler autour d'une table animée et bruyante.

Un grand merci à nos hôtes dont l'accueil, la gentillesse et la spontanéité ont su toucher chacun des participants.



Tout a été presque parfait. Presque car nous avons connu deux petits ennus mécaniques et je suis personnellement très reconnaissant à notre ami Marc Meunier pour l'assistance technique qu'il nous a généreusement prodiguée au volant de son camion balai. Deux machines, en effet, ont eu une « crise d'asthme » due sans doute à un air trop vivifiant et au pourcentage de certaines côtes. Aussi ont-elles dû se reposer en fin de parcours.

Le dimanche matin, le noyau dur de la troupe se retrouvait pour aller assister à la bourse d'échange de Cournon où nous avons fait connaissance de nos collègues du Lions club. Pourquoi ne pas envisager une action commune un autre jour ? Idée à creuser car c'est ainsi que s'exprime au mieux la passion des collectionneurs.

Bernard Prunet ■

Un homme se penche sur sa pétrolette...

André Lorrain

C'était juste dans les années d'après-guerre. On venait à peine de sortir des restrictions et des tickets de ravitaillement. Les prisonniers de guerre de retour des stalags racontaient leur drôle de captivité et, pour les plus hardis, les plus chanceux, leurs évasions ou leurs tentatives...

En ce temps-là, les plus riches rêvaient d'une 4 CV - la célèbre petite 4 CV de la Régie Renault - les plus pauvres, d'un vélo ou d'une pétrolette. Je faisais partie de ceux-là dont le rêve était un vélomoteur pour courir vers le Grand Nord : destination Cap Nord. Ce Grand Nord qui avait eu les honneurs de l'actualité de la dernière guerre : la route du fer de Narvick (coupée), le croiseur allemand Tirpitz coulé dans un fjord norvégien, le port de Mourmansk, libéré des glaces, recevant du matériel militaire des USA,... Avec de telles manchettes, il y avait de quoi enflammer l'imagination du plus tranquille. Je ne le savais pas encore : ce démon au nom noble s'appelait l'AVENTURE !

Mes pensées voguaient vers des terres lointaines : le sud ou le nord ? Pour voyager vers les terres lointaines, il faut un minimum d'argent et il est bon d'avoir des relations car elles ouvrent les portes et on peut ainsi glaner des renseignements sûrs. Mieux encore, il est bon d'avoir des parents capables de vous aider.

Or, je n'avais ni les uns ni les autres !

Aussi, pour assouvir mon désir d'évasion, je commençais par évaluer les meilleurs moyens pour aller vite et bien. L'auto-stop : inconvenient majeur : on n'arrive pas toujours au point désiré. Mais ce mode de déplacement est riche en contacts humains. La bicyclette : il faut beaucoup de charbon pour faire avancer l'homme et la machine et le temps limite le rayon d'action. La pétrolette : c'est l'apothéose. Hélas, elle

est très chère à l'achat en ces années d'après guerre (dix mois d'un salaire moyen d'ouvrier ou d'employé) où le marché de l'occasion n'existe pratiquement pas. Mais quelle liberté !

Une publicité d'un célèbre fabricant français d'appareils de photo 24x36 m'avait tapé dans l'oeil : « Des pôles à l'équateur avec Foca ». Il y avait là une idée...

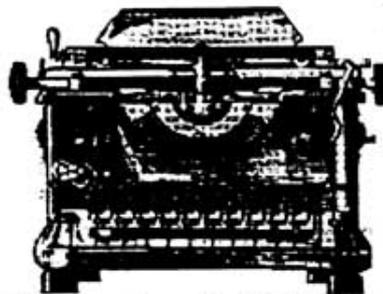
On ne prête qu'aux riches

Pour être crédible, il me fallait un papier à lettre à en-tête. A force de glaner dans des revues luxueuses, des publications de prestige cueillies de ci de là, j'avais, en découpant les caractères gras de tel titre de manchette, réussi à faire une maquette parfaite de mon futur papier à en-tête. Maintenant, il me fallait courir pour trouver un imprimeur. Invariablement, la question de l'imprimeur était « Quelle quantité ? » Et, sans attendre ma réponse, pour m'appâter, il enchaînait : « Pour le premier mille : tant; pour le mille suivant : tant. » Alors, bien confus, bien naïf, j'avouais que 500 exemplaires me suffiraient. Par charité chrétienne, plutôt que de me mettre à la porte, il me conseillait de m'adresser à tel collègue, spécialiste des « petits travaux de ville ».

A force d'acharnement, traînant d'imprimeur en imprimeur, je finis par dénicher un brave homme qui accepta, pour un tirage de seulement 500 exemplaires, de m'imprimer le papier à lettre tant convoité en coloris - luxe suprême ! - bleu de France.

Secrétaire de Direction

Chaque soir, de retour du labeur quotidien, je commençais une autre journée de travail à l'instar de Paul Valéry (« *Le vrai travail consiste à se mettre chaque jour à la même heure à la même table de travail.* »). Chaque soir, donc, assis en face d'une vieille



Underwood modèle 1922, ruban de soie bicolore, je me transformais en parfaite Secrétaire de Direction à la frappe rapide et

nerveuse sur mon luxueux papier à en-tête « RAID MOTOCYCLISTE Paris - Cap Nord - Paris ».

Le boucan de cette machine était tel, les vibrations si fortes, que, passé 22 heures, ma propriétaire demeurant juste en dessous de moi, m'assénait un violent coup de balai dans son plafond. Si, après dix minutes, le bruit infernal n'avait pas cessé, j'avais droit aux trois grands coups. Pour un peu, je me serais cru au Français. A la différence qu'on ne jouait pas *Andromaque* mais *Paris-Cap-Nord*.

L'abondant courrier s'amoncelait. Il ne manquait plus qu'une signature : une magistrale signature étudiée dans les moindres pleins et déliés, une signature tracée à l'encre Watterman avec une plume sergent-major. Courrier signé-collé-timbré, je fonçais à vélo au centre de tri.

L'attente

Chaque soir, au retour du travail : la Grande Désillusion. A quelques variantes près, les réponses étaient toutes du genre :

Monsieur,

Votre courrier du ... a bien retenu notre attention. Mais votre proposition ne rentre pas dans le cadre de nos actions publicitaires actuelles et nous sommes au regret de ne pouvoir répondre favorablement à votre demande.

Néanmoins, nous vous remercions d'avoir bien voulu nous consulter.

Veillez agréer...

Un soir, de retour de mon travail, j'ai trouvé dans mon courrier - toujours si abondant - une enveloppe en papier kraft à fenêtre. A gauche, un sigle en forme de triangle isocèle (on ne parlait pas encore d'aile delta) transpercé jusqu'au sommet par une fusée terminée en flèche et, éclatant comme un feu d'artifice, les six lettres célèbres **SNECMA**. A droite, sous l'affranchissement, on pouvait lire : **GNOME & RHONE**.



Cette simple enveloppe me fit deviner avant même que je l'ouvre qu'elle était porteuse d'une bonne nouvelle. Comme dans un rêve, je me suis vu brusquement sur les routes du Grand Nord, non pas avec un sac à dos sur les épaules, le pouce levé en signe de stop, mais caracolant de nid de poule et

en flaque d'eau géante dur les pistes défoncées scandinaves, en route vers Narvick ou vers Tromsø. Emu comme un jeune marié avant de prononcer le « oui » sacramentel, je glissais tout tremblant la lame d'un coupe-papier sous l'enveloppe et pus lire :

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 8 courant se rapportant au raid que vous vous proposez d'effectuer.

A titre tout à fait exceptionnel, nous serions d'accord pour vous livrer cette machine en présentation « luxe noire » au prix de Frs 116 430. Le délai de livraison actuel étant de deux mois, veuillez, en cas d'accord, nous tenir informé dès que possible.

Je dois ajouter que le prix exceptionnel était le prix de vente de GR aux concessionnaires de la marque et que jamais l'agent local de ma ville ne m'a pardonné de l'avoir court-circuité. A la lettre était joint un prospectus vantant les qualités de la belle tant convoitée : boîte 3 vitesses, sélecteur au pied, cylindre à haut rendement (!), réservoir 12 litres, vitesse 85 Km/h, ... Cette R4B était la plus rapide des 125 du commerce en 1952.

Le soir même, j'accusais réception de cette offre en confirmant mon accord. Le plus important était résolu. Le cher objet de mes rêves m'appartenait presque, mais la monture était encore à l'écurie.

De la conduite des motocycles

A partir de ce moment, je concentrai mon attention chaque jour, au hasard de mes rencontres sur les peu nombreux utilisateurs de vélomoteurs, sur leur manière de piloter. J'observai leur façon de passer les vitesses, de ralentir, de remettre les gaz, d'embrayer, de débrayer, ... Ce fut ma manière à moi de prendre des leçons imaginaires de moto-école. Ces cours d'apprentissage avaient pour énorme avantage d'être gratuits. Pas d'examen final : reçu à tous les coups ! A moins de six semaines du Grand Départ, il me fallait trouver un tas d'autres choses : motos, gants, casque, lunettes, pull-over, sacoches, aliments énergétiques.

Sur ce point, je pensai à mon enfance, au cher nougat des marchands forains. En consultant l'annuaire des Postes, un nom fit

tilt : *Nougat du Canard Sauvage*. Comment ne pas associer cet emblème à la perspective du Grand Nord ? Le papier à en-tête allait servir une fois de plus.

Caverne d'Ali-Baba

Un beau soir, je trouvai parmi les paquets arrivés ce jour-là, un gros colis de 3 Kg en provenance de Montélimar. A l'intérieur, six bo-

tes et, dans ces boîtes, de tous petits parallélépipèdes rectangulaires de la taille d'un morceau de sucre. C'était le nougat tant convoité, tant attendu, tant désiré. Le colis alla rejoindre dans la chambre me servant de bureau et de cabinet de dactylographie l'entassement de la multitude d'objets indispensables en dessous de l'assemblage de cartes routières sur lesquelles des points rouges marquaient les étapes de mon trajet lointain.

Mauvais pour le moral

A moins de 20 jours du jour J, mauvaise nouvelle : un copain

partant pour se joindre à moi m'informe de sa défection.

Il donne comme prétexte des tas de mauvaises raisons : fiancée trop amoureuse, manque d'argent pour un si long voyage, vieille 350 cc 4 temps pas assez en état, etc. Je réalise alors douloureusement que je suis désormais tout seul. Aussitôt, dans mon entourage immédiat, on me conseille naturel-

lement de renoncer et de suivre tout bonnement l'exemple de mes petits camarades en passant mes vacances à la campagne à tremper un fil dans l'eau claire

d'une rivière. Les suggestions de rechange ne manquèrent pas.

Pendant quarante huit heures je vais hésiter. S'être donné tout ce mal depuis cinq mois. Avoir déployé tant d'imagination pour rassembler au moindre coût vélomoteur et matériel et être parvenu à gagner la confiance d'un fabricant national de motocycles... Tout ça pour renoncer au dernier moment ? Non, ma décision est prise et bien prise : je continue ! En silence, je me récite ce vers de Cyrano « Ne pas monter bien haut, peut-être mais tout seul ».

Avenue de la Grande Armée

J'avais choisi un jour de fin de semaine pour aller chercher ma pétrolette. Un vendredi matin, un stop rapide et heureux allait me déposer aux alentours de la Gare de Lyon d'où le métro devait m'amener au 49 de l'avenue de la Grande Armée. Là, je découvre des grandes vitrines et, derrière, des superbes Gnome & Rhone alignées comme à la parade : c'est le hall d'exposition, immense à mes yeux de provincial.

Je rendre et décline l'objet de ma visite auprès d'une secrétaire. Après dix minutes d'attente, un monsieur à l'air grave et digne mais fort souriant vient vers moi et me questionne sur mon projet, me félicite pour cette initiative et m'informe que ma machine sera prête d'ici dix minutes, le temps d'établir la facture.



De temps en temps une pétarade sèche mais de courte durée frappe mon oreille et excite ma curiosité. Ces bruits de moteur proviennent d'un petit local guère plus large qu'un grand couloir, éclairé par une verrière et attenant au hall d'exposition. C'est l'atelier servant aux petites interventions et à la préparation des machines pour les clients parisiens.

Il y a là un mécano haut comme trois pommes, rapide, vif, souriant, une clé à bougie à la main droite, un chiffon propre dans celle de gauche. Un géant débonnaire au sourire très

doux s'approche de moi pour me prodiguer ses conseils : « A froid, pour la mise en route, titiller le carburateur jusqu'à débordement de la cuve. A chaud, ouvrir à moitié la poignée des gaz et donner un coup de kick sec. » Puis il ajoute : « C'est une bonne machine, une grande routière. Paris-Biarritz, Paris-Madrid, avec une machine de série, je suis plus rapide que le train. » Cette révélation ne retient pas particulièrement mon attention bien qu'elle portât déjà en elle le germe du conflit rail-route.

Facture réglée rubis sur l'ongle, j'étais devenu propriétaire d'un pur-sang à robe noire. Le corollaire était mon livret de Caisse d'Épargne, fruit de si longues, laborieuses et parfois sordides économies maintenant à sec.

On avait conduit ma monture jusque sur le trottoir très large de la contre-allée de l'avenue de la Grande Armée. Le géant qui venait de me prodiguer ses conseils questionna : « Vous savez conduire ? » Un signe de tête qui se voulait affirmatif fut ma seule réponse. Le moment de vérité était arrivé : il fallait se mettre en selle.

*Première Deuxième
tentative
pour
démarrer :
je cale !*

Je suis tout penaud et bredouille quelques mots. Alors, le géant empoigne ma machine et me prodigue une démonstration de haute école : primo, bien localiser la première, enclencher avec un coup de talon sec; secundo : la seconde et la troisième s'enclenchent toutes seules d'une simple pression de la semelle.

Joignant le geste à la parole, il effectue de grands huit sur le large trottoir. Quant à moi, je trotte à ses côtés, l'oreille tendue, le regard vigilant pour ne pas perdre une miette de cette leçon du Maître. De temps en temps une élégante, chic, à talon aiguille-tailleur Chanel du boulevard du Ranelagh (ou de la rue de la Pompe ?) contourne, amusée ou agacée, ce drôle de manège.

Avant de me laisser partir, l'essayeur maison, le pilote d'usine et spécialiste des raids contrôlés (il s'agit de Gustave Bernard) me

confie un suprême tuyau : « Surtout, en rodage, il faut savoir laisser respirer le moteur. (J'écarquille grands les yeux.) Oui, dans les descentes, avec l'élan acquis, vous coupez un peu les gaz. ».

Impossible de reculer, il me fallait dompter à tout prix cet étalon noir si récalcitrant. Coup de talon sec sur la boule arrière du sélecteur, la main légère, avec un toucher de sage-femme pour moduler ce sacré ralenti si instable. Ouf ! je démarre. J'emprunte d'abord la contre-allée, puis l'avenue en direction de l'Étoile. L'Arc de Triomphe imposant, massif, majestueux, est de plus en plus proche. Et plus je me rapproche de ce carrousel géant et plus mon poil se hérisse, mon cœur se serre. Une sueur froide coule le long de mon échine.

Le Mur de la Mort

Il me faut traverser ce mur de la mort large d'un bon quart de kilomètre. Comme terrain d'apprentissage pour se mettre en main cette sacrée bécanne à moteur, il y a mieux. Là les parois ne sont pas verticales mais horizontales. Ça débouche de tous les côtés. Prends garde à gauche, prends garde à droite. C'est l'instant précis où arrive le 73 Clichy-Trocadéro, autobus de l'ancien temps à plate-forme arrière avec cabine de conduite surélevée. Un coup de Klaxon nasillard s'échappe d'une poire en caoutchouc. Coup de frein brutal. Un cri : « Merde de merde ! » Plus de quarante ans après résonne encore dans ma mémoire l'injure si justifiée : « P'tit trou du cul ! » Ouf, grâce au réflexe et au sang froid de ce conducteur de la RATP, j'avais évité l'accident et la fin prématurée de mon raid motocycliste.

La place de l'Étoile était franchie. Calme, tranquille, je n'avais plus qu'à me laisser glisser dans la descente des Champs-Élysées en veillant à bien tenir ma droite.

Premiers kilomètres

Placé dans des conditions extrêmes, l'apprentissage se fait vite. Place de la Concorde, j'étais déjà bien aguerri sans toutefois avoir l'assurance tranquille des motards de Presse.

Déjà la proche banlieue : Charenton-le-Pont, les studios de cinéma de Joinville, la longue côte de Champigny. Je fais le plein de carburant : deux fois cinq litres

auprès d'une pompe à bras car en ce temps-là, les volucompteurs n'existaient pas. Puis il faut ajouter la dose d'huile et secouer la machine de droite à gauche pour parfaire le mélange.

Après cinq heures de route, sans oublier d'appliquer dans les montagnes russes entre Sézanne et Vitry-le-François le conseil de Bernard : « Laisser respirer le moteur. », j'arrive chez moi à Nancy.

Derniers préparatifs

Il me reste cinq jours pour résoudre un tas de problèmes : trouver de solides porte-bidons et les fixer sur la fourche télescopique. Ils recevront deux bidons d'huile pour le mélange. Concevoir une plaque rectangulaire qui sera fixée sur le haut de la fourche. Elle indiquera la ville de départ du raid, Paris et la destination extrême : Cap Nord. Le tout se détachant sur un fond tricolore cocorico en ces temps d'après-guerre. Et surtout, il me faut trouver un change intéressant pour quatre pays : Allemagne, Danemark, Suède et Norvège avec des monnaies très différentes. Je cours les banques pour dénicher le taux le plus favorable : un sou est un sou. Il me faut inclure dans ces savants calculs le kilométrage pour chaque pays traversé afin d'estimer au plus juste le coût du carburant, les dépenses journalières pour le couvert et le gîte. Sans oublier les nombreux ferries et bacs et, naturellement, l'imprévu ! Le capital dont je dispose est modeste : trente mille francs pour la totalité du raid. Je me livre à de savants calculs sur fond d'équations dignes d'un prof de maths.

Le Grand Jour est arrivé

Sur le parvis de Notre-Dame, le kilomètre zéro est symbolisé par une rosace des vents en bronze scellée à même le pavé de Paris (grandes dalles d'Auvergne dit le Guide Michelin). Ce jour-là on peut y voir un motocycliste enfourchant une Gnome Rhone 125 cc. Il est revêtu d'une combinaison bleu azur à multiples poches pouvant s'ouvrir d'un seul geste grâce à une longue fermeture éclair prenant naissance au dessus de l'artère fémorale gauche et venant mourir sur le deltoïde droit. Socquettes blanches, mocassins de cuir à larges semelles, immense béret basque bleu crânement posé en travers du front complètent son équipement vestimentaire.

Déjà il songe : « Galope, Cheval Noir, fruit de l'incestueuse union des techniques de l'aviation et d'un département mineur de motocycles. Galope, Cheval Noir avec au milieu du petit peuple laborieux à la mâle heure du petit matin blême ou sous le signe mauvais de la lune blafarde pour courir vers l'Aurore Boréale. »

Autour de moi, il n'y a pas foule. Un pâle et triste petit journaliste de Moto-Revue avec un petit calepin. Il a noté deux ou trois choses. Vite, vite il est reparti. Une ou deux femmes passant là par hasard et qui ont quelques minutes à perdre... Puis je me retrouve seul, les rares passants s'étant évanouis.

Soudain, un clapotis court et haché se fait entendre allant en s'amplifiant, c'est le bruit des sabots des chevaux de la Garde Républicaine défilant sur le Quai des Grands Augustins, probablement en sortie d'exercice de leur caserne des Célestins.

Pour un peu, à défaut de journaliste, j'aurais eu droit à la musique militaire jouant *Sambre et Meuse* ou *En passant par la Lorraine*.

En route vers la gloire...

Je longe le quai de la Rapée. A droite, la Seine et bientôt, à gauche, les entrepôts de Bercy. Dans l'atmosphère chaude de cette matinale journée d'été, on sent encore les effluves du "gros rouge". Je ralentis car un camion citerne géant en provenance de l'Aude manœuvre pour bien prendre en enfilade le portail numéro 6. Vibrations, trépidations et secousses se succèdent sur les pavés disjoints jusqu'à Charenton. Des pêcheurs sont assis sur les berges de la Marne. Le chemin de halage ombragé par des platanes centenaires est une invitation à la promenade. Les épiciers de la banlieue Est reviennent, dans de vénérables Juvaquatre transformées en fourgonnettes, des Halles. La longue montée de Champagne m'amène sur le plateau.

Maintenant défilent à allure régulière les bornes kilométriques. A force de regarder la carte Michelin pour étudier dans le moindre détail mon itinéraire sur cette nationale, je l'ai gravé dans ma mémoire comme l'écolier sa récitation. Le Pavé de Pontault, Ozoir la Ferrière, Tournan en Brie : ces noms sentent bon le terroir. Voilà

déjà les montagnes russes entre Sézanne et Vitry le François.

Dans de courtes descentes, je me remémore le conseil de Bernard : « Laisser respirer le moteur ! ». Je suis encore en rodage et qui veut voyager loin ménage sa monture. Vers 14 h, arrêt de cinq minutes aux confins de la Champagne pouilleuse pour extraire d'une sacoche du porte-bagages un sandwich saucisson-beurre. Avec la canicule, le beurre a fondu mais le saucisson pur porc a mieux résisté. L'estomac à peine calé avec ce frugal casse-croûte, je commande à mon solide appétit de 20 ans de se taire. Je ne peux m'empêcher d'avalier en imagination un petit rosé bien frais. Une eau courante bien fraîche de la fontaine présente dans chaque village de nos campagnes en ces heureux temps fera l'affaire. Double avantage : on s'asperge, on se désaltère, on se ravigote et, même, on peut nettoyer ses lunettes.

Dans les dernières côtes de Meuse, c'est le match, la course avec les Berliet et les Saurer chargés à mort, parfois accompagnés d'un gazogène poussif rescapé des maquis de la guerre.

Poste de Velaine : 16 h 30

Il est 16 h 30 et je ne suis plus qu'à 12 kilomètres de Nancy. Dans une buvette-auberge, je demande à la patronne la permission de me faire une beauté dans l'arrière-salle. Les consommateurs n'en croient pas leurs yeux : un motard rentre hirsute : casque Geno sous le bras, lunettes au cou (les fameuses lunettes Gébé chères aux mécaniciens de route de la SNCF pour se protéger des escarbilles) et le voilà qui ressort peigné comme un premier communiant, chemise Nylon blanche impeccable, cravate bleue, mocassins cirés.

Les plaisanteries fusent : « Il se fait beau, il a rendez-vous avec sa fiancée ! » Oui, j'ai bien rendez-vous mais la fiancée n'est autre que l'agent régional des montres Lip. Ce distributeur sait soigner sa pub et, à 16 h 55, arrêt à Nancy, rue Saint Georges, devant les bureaux de l'agence Lip.

Un coup de pub

Une secrétaire toute souriante semblait n'attendre que moi. « Mademoiselle, convoquez la Presse et les photographes... Ah, et puis la Mairie aussi ! ». Cinq

minutes plus tard, sans trop comprendre ce qui m'arrive, je suis assailli par les flashes autant que par les questions « Pourquoi ? Quand ? Comment ? Avec qui ? Jusqu'où ? » On me glisse une coupe de champagne dans la main puis, très officiellement, on me fixe au poignet la fameuse montre Lip Himalaya le célèbre modèle qui équipe toutes les expéditions, grandes ou petites. Bras tendu, index dressé, j'indique sur un planisphère un point minuscule dans l'Océan glacial arctique : une extrémité de terre d'un continent. Nom : le Cap Nord !

Et voici qu'arrive le premier adjoint au Maire. Félicitations, poignée de mains, re-flashes... Comme le temps passe vite sous les honneurs ! Dans la rue, le petit cheval noir, immobile, docile, sans même hennir, attend son cavalier. Il ne passe pas inaperçu en raison de la plaque fixée à son garrot et qui indique Paris - Cap Nord. A nouveau, les photographes de Presse, Rollei 6x6 en bandoulière. Attroupement car c'est l'heure de sortie des magasins et des bureaux. Réflexions, remarques goguenardes ou étonnées : « C'est où le Cap Nord ? » Ah, ces français, ignorants des langues étrangères et nuls en géographie !

L'un des photographes souhaite m'accompagner Place Stanislas pour faire son cliché. Qu'à cela ne tienne. Coup de kick, une fois, deux fois, trois fois, pétarades, fumée bleue et nous voici tous deux, tels Don Quichotte et Sancho Pança sur une même Rossinante. Devant la Préfecture, coup de sifflet impérieux car un gardien de la paix n'apprécie pas cet étrange équipage d'un échelas juché sur le porte-bagages d'un petite moto, ses longues jambes écartées. Pas de tan-sad, pas de repose-pied arrière. Heureusement, il identifie mon passager comme le « fameux » (localement) reporter photographe gerber. Résultat : tout se passe pour le mieux.

Le lendemain

Dans le journal local, on pouvait lire « Le Nancéien André Lorrain sera l'ambassadeur de la qualité française en route vers le Cap Nord ». Ainsi comblé d'honneurs, je ne pouvais plus avoir la moindre hésitation : il me fallait partir vers le Pôle !

A suivre...

Fiche d'information n°7

FABRICATION DES CAISSES DE SIDE-CAR

Comme nous l'avons dit dans notre *Info-Amicale* ° 2, la situation du programme de construction des caisses de side-car type Estafette a connu quelques péripéties. Finalement, trois solutions ont été retenues :

Les deux projets avec les Etablissements scolaires sont arrêtés comme suit :

- Le lycée professionnel de Clermont-Ferrand réalise dès septembre une caisse complète conformément à nos plans.
- Un léger changement a eu lieu car Stéphane Lejeune a démarché avec succès l'EFPA de La Roche sur Yon, en Vendée, pour la fabrication d'un important sous-ensemble de la caisse : les parties latérale et avant. Le responsable de cet organisme ne veut pas s'engager au delà dans l'immédiat mais ne désespère pas de pouvoir reprendre ces travaux après un stage de fin d'année.

La troisième solution, sur laquelle nous avons le meilleur espoir immédiat, c'est la sous-traitance qui sera effectuée par la Régie industrielle des Etablissements pénitentiaires de Melun. Notre convention avec cet établissement va nous permettre d'entreprendre ces travaux dès le 15 septembre. Nous pensons que la première caisse devrait être réalisée d'ici la fin de l'année. Un lancement de cinq unités est sérieusement envisagé et sera confirmé par les réponses que nous obtiendrons aux prochains dossiers de présentation qui sont en cours de rédaction. Nous devons déplorer un léger retard qui vient du fait que nous n'avons rien de précis avant le mois de juin sur les possibilités de ce Centre.

Ces dossiers seront envoyés à chaque membre nous ayant fait part de son souhait de commander une caisse, un châssis ou un ensemble complet.

Châssis nu Estafette

Rien n'est changé pour la construction entreprise par le Lycée Professionnel de Corbeil. Nos contacts reprennent au début de l'année scolaire pour confirmation. La sortie, fin 94, d'un proto sera certainement suivie d'un lancement de cinq unités.

PENSEZ À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DU 24 SEPTEMBRE



Qui peut le plus...

La réputation des moteurs
d'aviation Gnome-Rhone
est faite : Rendement,
endurance, sécurité se
retrouvent dans la très moderne

250^{cc} JUNIOR

*bloc-moteur à trois
vitesses*



*châssis en acier
embouti*

**GNOME
RHONE**

UNE SEULE TECHNIQUE EN TOUTES CYLINDRÉES

SIÈGE SOCIAL: 150, Boul. Haussmann, PARIS-8^e VENTE: 49, Avenue de la Grande-Armée. SUCCURSALES: LILLE, 140, Rue Nationale. LYON, 25, Avenue Jean Jaurès. MARSEILLE, 185^{ter}, Rue de Rome. — NANCY, 5, Rue St-Julien. TOULOUSE, 6, Rue d'Aubuisson. STRASBOURG, 2, Rue Sédillot. ALGER, 41, Rue Sadi Carnot.