

morgan club
france



Décembre 1995

news n°68

1. ENSEMBLES

1.01	Badge Français.....	300 F
1.06	Auto-collant M.C.F.	10 F
1.08	Porte-clé MCF	50 F
1.09	Briquet MCF	12 F
	Briquets MCF x 10	110 F
1.10	Sweat-shirt	200 F
1.11	Tee-shirt	150 F

2. POSTERS et PAPIER

2.01	Poster Mois Mog	30 F
2.02	Poster Pontivy	30 F
2.03	Poster BORIS VIAN	150 F
2.04	Poster le Vésinet	30 F
2.05	Poster Pau	30 F
2.06	Poster Ternois	30 F

3. ACCESSOIRES VESTIMENTAIRES

3.04	Emblème français de boutonnière	50 F
------	---------------------------------------	------

BUREAU DU CLUB

- Président d'honneur
- Président
- Secrétaire
- Membres

C. KACHELMANN
J. FROT
L. RINGO
J. Ch. FROT
J. F. FROT
G. GOFFIN
B. CHEVALIER

DELEGUES REGIONAUX

- Paris Ile de France
- Pays de Loire
- Sud-Est
- Sud-Ouest-Pyrénées
- Région Lyonnaise
- Champagne-Ardennes

M. BRAU
D. THEPENNIER
D. HALLAWELL
M. LOUCHE
M. CHARPENTIER
J.P. DOMENJOUR
B. MOUTARD-MARTIN

M. LOUCHE
Champagne Cambronne
13980 ALLEINS

M. CHARPENTIER
Route de Crètes
64290 GAN

D. HALLAWELL
77, rue du Père Corentin
75014 PARIS

M. BRAUN
55, rue Jacques Kellner
78380 BOUGIVAL

D. THEPENNIER
3, square du Lièvre
77420 NOISEL

J.P. DOMENJOUR
38, place des Promenades
42300 ROANNE

B. MOUTARD-MARTIN
1, rue Victor Hugo
08700 NOUZONVILLE

Nom Prénom

Adresse

Veuillez me faire parvenir les articles dont les références suivent

..... ci-joint en règlement un chèque de : francs

Le Signature

éditorial

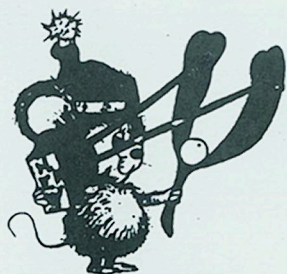


Nous sommes réunis le bureau et moi-même pour vous souhaiter un joyeux Noël et une bonne année 1996.

Nous la fêterons ensemble, nombreux, le 10 Février à l'Assemblée Générale, vous recevrez la convocation en temps utile, mais retenez bien cette date qui coïncide cette année à l'ouverture de Rétromobile.

Pas de Mog International cette année en France celui que nous voulons organiser au Mont St Michel demande beaucoup de préparation, il est donc reporté en 1997, mais nous aurons la possibilité d'une belle réunion à l'Île de Jersey avec nos Morgan. Embarquement prévu à St Malo les 18, 19, 20, 21, 22 Avril 96.

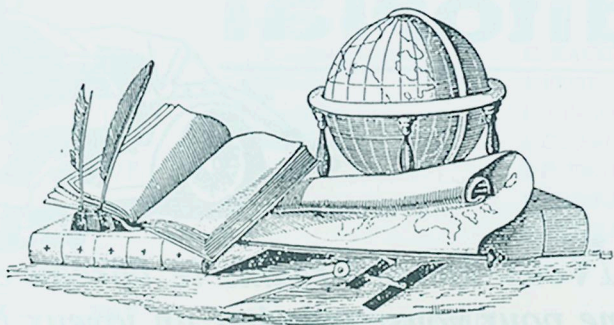
Tous les détails vous seront communiqués aussi vite que possible dès que notre ami anglais nous donnera les prix définitifs pour ces 4 jours.



*Bien Amicalement,
Le Président*



Photo couverture:



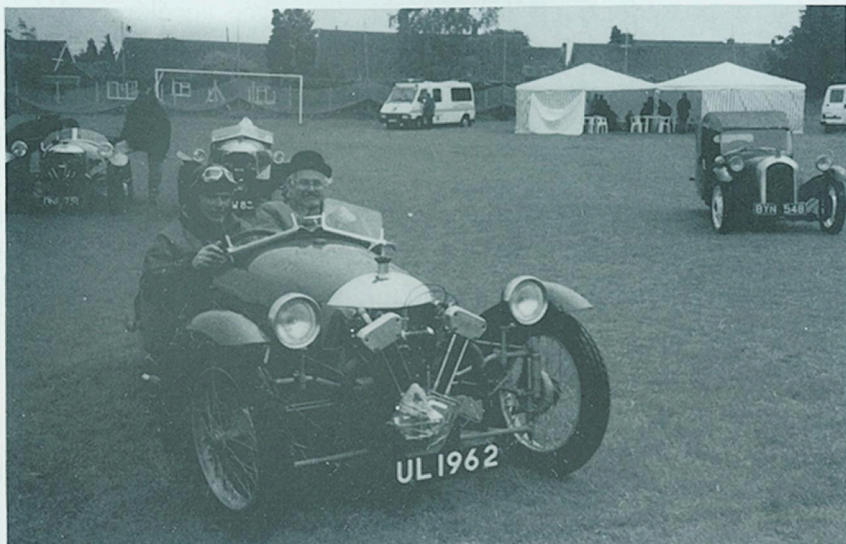
INVITATION AU VOYAGE

Les 50 ans du Club 3 roues en Angleterre, l'Angleterre étant la partie Sud de la Grande Bretagne, limitée au Nord par l'Ecosse et à l'Ouest par le pays de Galles. Cette réunion se tenait le 1er juin au berceau de la marque à Malvern, elle avait ceci de très particulier ; le fils et le petit fils de l'inventeur de cet étonnant engin assistaient à cette manifestation : Peter Morgan et Charles Morgan. Je ne vois aucun autre constructeur de voiture au monde pouvant nous offrir cette particularité - et quelle simplicité dans leur comportement - Peter Morgan fait la queue comme tout le monde pour recevoir son repas muni du ticket préalablement acheté au Club : "Ô ministres intègres".

Peter Morgan fait la queue
comme chacun de nous
Stan, Jean-Frédéric et
Val sont déjà à table.



Je ne vous abreuverai pas de chiffres, qu'importe si nous fûmes 100, 200, 600 ? Le nombre ne fait pas la qualité. Des splendides, des ingénieux, des originaux, des briqués comme une bête de concours, des utilitaires, des "family, des " de courses " tous y étaient représentés.



Chapeau melon et casque en cuir ! British isn't it ?



Guy suppute devant ce 3 roues capoté, mais à Avignon il ne pleut pas.



L'utilitaire.

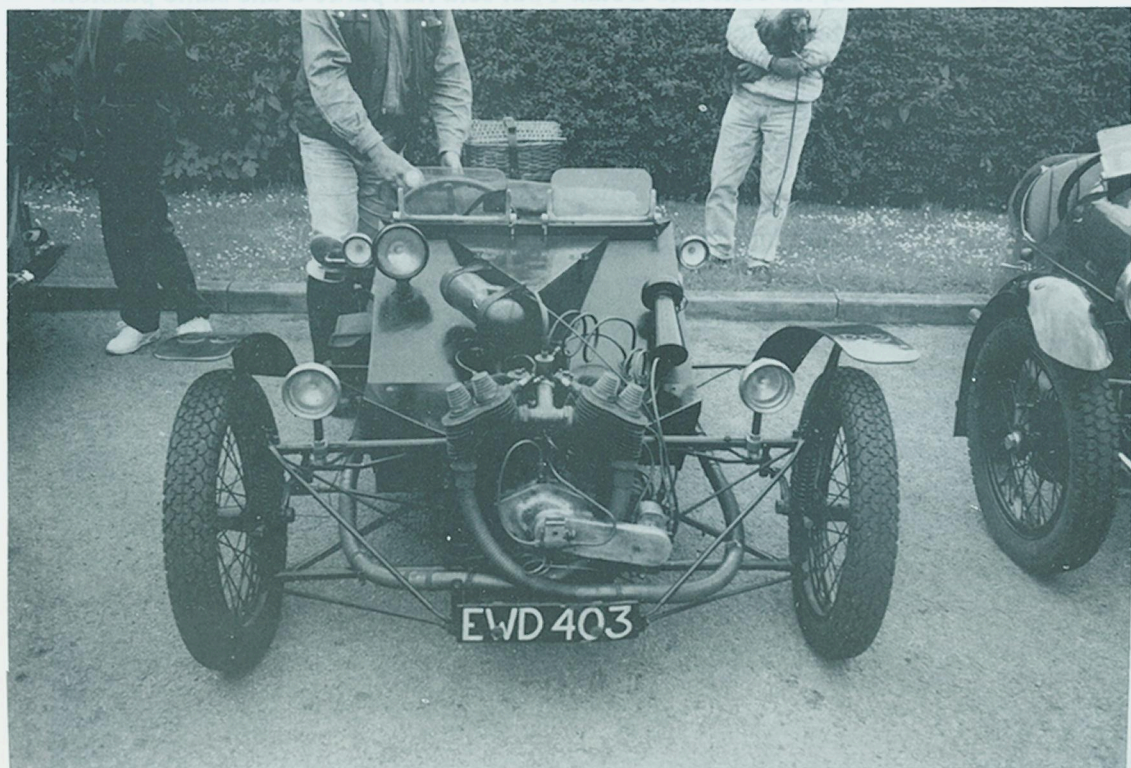
Notre ami et conseiller en 3 roues, Stan, s'était claqué le tendon du pouce gauche. La main dans le plâtre il était bien puni. Il ne pouvait conduire lui même son 3 roues, car le 3 roues se conduit autant avec les pieds qu'avec les mains. Pour conduire cet engin avec aisance il faudrait être la déesse Shiva et posséder 6 à 8 bras, freiner, embrayer, accélérer, changer de vitesse, diriger le volant, 8 ou 10 yeux qu'il faut avoir même derrière la tête et un bras libre pour indiquer qu'on tourne à droite ou à gauche. C'est un engin capricieux, un rien l'excite, un rien le contrarie, un rien le cabre. Pour bien conduire un trois roues, il faut beaucoup de qualités ; pondération, calme, bonne humeur et beaucoup de connaissances mécaniques accompagnés de beaucoup d'humilité. C'est pourquoi en général les possesseurs de trois roues sont des gens sympathiques, sauf quelques exceptions bien sûr, mais rares.

Cet événement nous a fait parcourir plus de 800 km en 3 roues, ce qui représente un bon exercice physique. Marin ayant un monoplace, je l'accompagnais en + 8.

Je me suis tenue à l'écart et je me sentais comme un paria, le 3 roues c'est l'aristocratie ! Tout ce qui vient après c'est la plèbe ! (hi ! hi !).



La familiale.



Une curieuse ! et originale !



La "de course".

Comme dans tous Mog, il y a eu les épreuves de gymkhana, les concours d'état. Tout cela fait partie d'une saine passion. Mais le temps fort de la réunion fut la visite de Stoke Lacy. Le grand-père de Peter Morgan était Pasteur dans ce village. Le Révérend Morgan y avait une très grande et belle maison qu'on peut visiter en partie. Elle appartient aujourd'hui à des associations. C'est dans cette maison que fut élevé HFS Morgan. Comment dans ce village quiet lui est venu l'esprit d'entreprise ?



Maison du Révérend Morgan à Stoke Lacy



Peter et Ether Morgan dans leur 3 roues à Stoke Lacy.

Il n'y a que la route étroite à traverser pour aller à l'Eglise entourée d'un cimetière où dorment en paix, c'est la formule consacrée, le Révérend et HFS Morgan. Après un office religieux auxquels les cyclecaristes reconnaissants assistaient si nombreux, que les 3/4 d'entres eux durent rester à l'extérieur de l'Eglise, nous nous sommes recueillis sur la tombe familiale, heureux d'avoir parmi nous les descendants en la personne de Peter Morgan accompagné de Charles Morgan en qui nous mettons tous nos espoirs pour que vive la marque.

Jacqueline FROT



La fille de Charles Morgan dans le cimetière de ses ancêtres.



Hommage à Patrick Pellaux

Le « pur »...

Notre très cher membre Patrick Pellaux, vient de réaliser Paris - Denver - Panama à moto (BMW)-

Lui qui n'a pas raté une sortie M-C-F depuis plus de 15 ans qu'il est des nôtres que ce soient les sorties Ile de France, Mog, dîner au petit Villiers avec toujours cette amitié modeste et souriante qui le caractérise et dont il nous couvre; les services rendus à tous ceux qui font appel à lui ne se comptent plus; les réceptions gratuites offertes au Club dans son accueillante maison non plus. Toutes ces fidèles et discrètes attentions méritent qu'on lui rende hommage en relatant l'exploit qu'il vient d'accomplir: 9500 km en BMW en 20 jours, Paris - Denver - Panama. Il n'était pas très frais à l'arrivée, mais on peut dire qu'il a les reins solides!



Vendredi 28 juillet, PARIS

Là, plus question de reculer. C'est enfin le grand jour et à en juger par les mines réjouies de tous, ça doit battre fort dans le cœur de chacun, soigneusement camouflé dans leur tout nouveau blouson orange; Petite pensée pour Maurice, accidenté en amenant la moto de son petit-fils à Roissy. Il ne sera pas du raid. Un vol vers les Etats-Unis, c'est long, très long, mais quand on attend un tel événement, c'est interminable! Alors, quand le décalage horaire s'en mêle, on en retrouve pas mal à tourner en rond dans leur chambre, dans l'attente de l'heure H. Mais après tout, où sont donc passés Henri-Charles et Danièle ?

Quatre heures du matin, je ne dors plus depuis quatre heures. Heureusement qu'il y a de quoi faire les cent pas dans notre chambre immense de l'hôtel Warwick. Dès 6h30, petit déjeuner local, dans le style anglo-saxon. Il y a de tout! Il ne faut pas trop traîner car il nous faut récupérer nos machines chez le transitaire et être de retour vers 10 heures. Profitant de la journée libre, nos épouses font la grasse matinée, bronzette en attendant. Pour faire chanter nos motos, nous décidons de faire un tour vers Colorado Springs, avec trois autres. La journée est superbe, et nous avons juste le temps de rentrer pour le briefing du soir avec Jean-Michel Cavret et Patrick Sance. Après le dîner offert par Q.M.I, l'un des sponsors du raid, nous filons nous coucher pour tenter de rattraper le sommeil en retard. D'autant que demain, c'est 670 km qui nous attendent pour railler Taos. Sommeil profond mais court car une petite alerte incendie réveille tout le monde à 3 heures. On s'habille, on saute par la fenêtre et on va se recoucher (rayer la mention inutile!). Simple fausse alerte. Joueurs, ces ricains! Ce sera la première anecdote, mais pas la dernière...

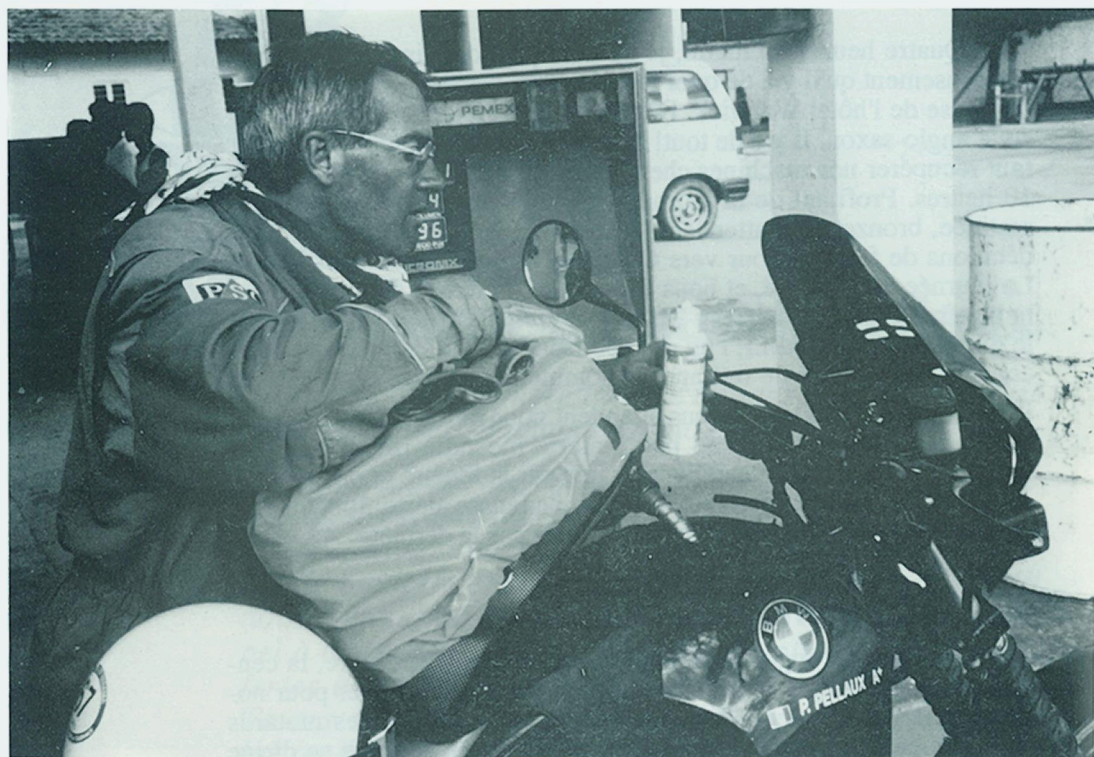
Dimanche 30. DENVER

Après avoir englouti un petit déjeuner de bonne heure, la centaine d'équipages prend la direction de la mairie de Denver pour notre première cérémonie. Puis, rapidement escortés par des motards de la police américaine, toute la meute se met en route et se dirige plein sud, utilisant un road-book "aux petits oignons". Arrêt dans une boutique pour le repas de midi. Avant Taos, nous passons le Rio Grande, véritable merveille. Plus de deux kilomètres pour rejoindre l'hôtel où nous sera servi un barbecue géant dans le plus pur style tex-mex.

Lundi 31 TAOS - EL PASO 750 KM

Partis de Taos vers 7h 30, nous prenons la direction de Santa Fé. Suite à un petit moment de détente (NDLR : lire inattention), nous filons vers Albuquerque. Après quelques paquets de miles, nous réalisons l'erreur et repartons vers Tireras, pour retrouver le gros de la troupe qui, lui, ne s'est pas trompé de route! Premier accident : Au bout d'une longue ligne droite, l'un d'entre nous s'est fait piéger par un virage très resserré : bilan, tout droit! La passagère, s'est fracturée la jambe. Elle sera rapatriée vers la France dès sa sortie de l'hôpital. Le coeur n'y étant plus, Alain, le pilote rentrera aussi.

Placés plutôt en tête du groupe, nous passons à travers un superbe orage sans mouiller nos T-shirts. Par contre, beaucoup passeront à travers mais dans l'autre sens du mot... De véritables trombes d'eau qui provoqueront une autre glissade. Pas de bobos. Changement de style, nous traversons ensuite le désert texan sous un soleil de plomb. Pourvu que la machine ne s'arrête pas, nous ne voudrions pas rester à se faire brûler la carcasse! Arrivés à El Paso à 16 h, nous sommes accueillis par une centaine de bickers texans, tous heureux de se rafraîchir au Coke, autre sponsor du raid. Pour clore le tout, nous gagnerons l'hôtel sous l'escorte de la police, aidée par une centaine de Harley du club local. Trois kilomètres de défilé s'étire dans El Paso. That's great !



Mardi 1 er . EL PASO - CHIHUAHUA

Toujours levés tôt, nous cherchons un opticien pour réparer mes lunettes cassées la veille ! A midi, le raid repart en direction de la frontière mexicaine, bien en ordre. Tout se passe "très cool".

Difficile de contrôler 110 équipages comme les nôtres. Nous en profitons pour goûter à nos premiers "tacos", sortes de grosses chips de maïs garnies de légumes et de viande, en attendant les vérifications. Une fois tout en règle, la police du coin, pas peu fière, nous escorte jusqu'à Chihuahua. Après un départ calme, nous sommes trois à nous accrocher derrière la voiture de tête qui ne tarde pas à ouvrir la route à un train d'enfer. Nous profitons des qualités de routières de nos K1100, dans ce type de parcours car elles seront surement moins à la fête par la suite... Ce sera comme ça jusqu'à la rentrée de la ville, non sans avoir attendu le reste du groupe.

L'accueil du Gouverneur et de la population sera parmi les bons moments à retenir. Il faut bien reconnaître que nous serons toujours très gâtés de ce point de vue !

Mercredi 2. CHIHUAHUA - TORREON

Nous goûtons de nouveau les traversées de désert, précédées par le "Federal Camino". Soudain, petit problème d'autonomie. Après 320 km de route, il est temps de refaire les niveaux. Hélas, la station est hors service. Suivi par un autre participant, dans le même cas que nous, nous profitons de quelques litres mis à disposition par

Alain, notre américain de Lille. Le plein sera fait dans un petit village, dont les " gendarmes couchés ", le ventre bien rempli, arracheront le sabot moteur installé en France! Le désert nous paraît interminable et seul le court-circuit malheureux et le dépannage très couleur locale dans un vieux pick-up de paysan nous réveille quelque peu. Nos anges gardiens de techniciens répareront tout cela sans problème à l'étape. Ils n'apprécieront pas autant que nous la garden-party très mexicaine qui nous attend.

Jeudi 3. TORREON - ZACATECAS

Toujours encadrés par la police du coin, tout le monde se remet en route. Quelques motards américains partis en avance auront quelques soucis. L'un d'entre eux percute deux de ses amis. Bilan, une moto abîmée mais pas de dégâts pour les pilotes. Jean-Michel n'aura pas cette chance puisqu'il rencontrera un chien en liberté. L'animal y perdra la vie, laissant pas mal de contusions au motard et à sa moto. Là encore, l'équipe technique réparera et transformera la moto en roadster improvisé. L'arrivée à Zacatecas se fera dans la foule venue nous accueillir. Certains se laisseront entraîner par le rythme endiablé d'une fanfare, entamant une folle ronde jusqu'à la grand'place.

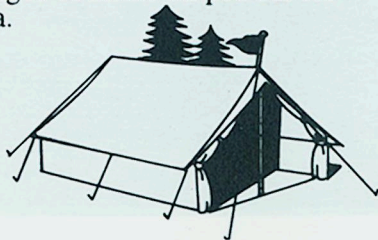
Vendredi 4. ZACATECAS - GUADALAJARA

Départ cool bienvenu pour une petite étape. Nous retrouvons presque un décor français avec des montagnes verdoyantes, des arbres, des prairies. Cependant, le paysage devenu plus sinueux, il faut alors faire attention aux différentes embûches : chiens affolés, vaches, ânes et chevaux retenus à grand peine par leur cavalier. Un peu plus loin, nous goûtons le plaisir d'un arrêt en plein pays avec Tristan, l'unique K 1 de ce raid. Le cours du tacos et du Coke a singulièrement baissé par rapport aux grandes agglomérations. Nous offrons en guise de pourboire, portes-clés, ballons et auto-collants !

Samedi 5. GUADALAJARA - MEXICO

C'est un peu le genre d'étape d'enfer menée sur un rythme d'enfer sur des routes affreusement chères. Même prévenus, cela paraît fou : presque un franc le kilomètre. On est sans doute sur l'autoroute la plus chère du monde.

Nous ne ferons pas traverser la ville de Mexico, encadrés par la Police Mexicaine avec six voitures et un hélicoptère. Mexico, ville impressionnante, remplie de plus de vingt millions d'habitants que nous abandonnons volontiers pour arriver sur les premières pyramides. Danièle partira les visiter tandis que je converserai un peu avec des motards du BMW Club Mexico, venus nous accueillir. Mais, c'est un peu la calvacade. Tout le monde est fatigué et même un peu sur les nerfs. Une bonne nuit devrait arranger ça.





Sous l'anorak j'ai un parachute, je ne risque rien!



Dimanche 6. MEXICO- ACAPULCO

Après la visite du Musée Anthropologique, nous quittons la capitale pour gagner Acapulco. On sera un peu loin des clichés standards puisque l'arrivée se fera sous une pluie chaude, avec vent et chaleur oppressante. La ville est bien loin de tenir ses promesses, sous des tonnes de suie. Pollution ? Seule la baie, mondialement réputée nous fera forte impression. Le bain improvisé dans le Pacifique sera préféré à celui de la piscine. Un bon moment de détente en fait qui précédera la journée de repos prévue le lundi.



Lundi 7. ACAPULCO

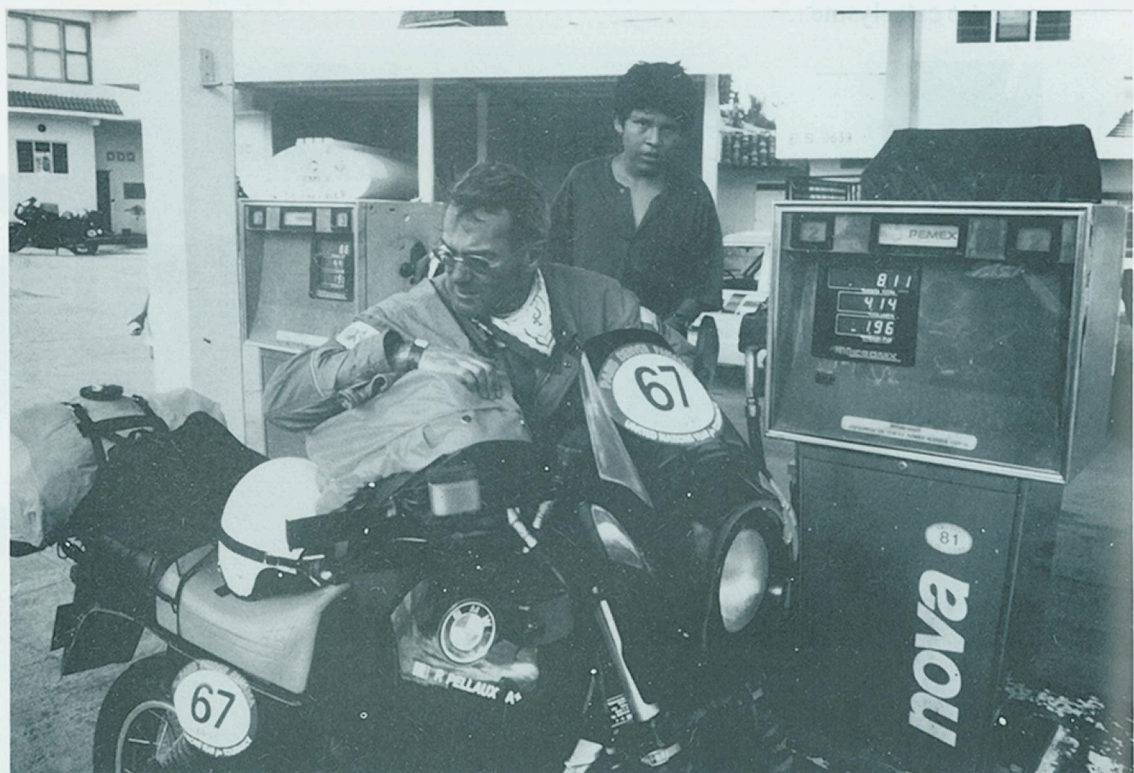
Restés sur place, nous décidons une visite de la ville en moto. Tristan et "Iseult", Steph et "Tartine", devaient être de la balade. Changement de programme, ils partent sans nous. Nous décidons de garder notre programme mais remontons rapidement à l'hôtel, tant l'atmosphère est irrespirable.

La journée s'écoulera toute seule, agrémentées de baignades, scooters des mers et petite bouffe sympathique. Événement du jour : Michel, ancien de la Marine a pris le deuxième bain de mer de sa vie. Du coup, il fait changer le temps qui tourne soudainement au déluge, provoquant éboulements et torrents sur les routes coupées que nous empruntons. Au briefing du soir, notre commandant de Police nous informe des difficultés de circulation. Cela nécessite un changement de programme, pour prendre une route vers la montagne, route que les Forces Armées déblayeront toute la nuit ! C'est promis, à la prochaine étape, s'il y a possibilité de se baigner, nous kidnapperons Michel et lui passerons la camisole pour l'empêcher de déclencher un autre cataclysme...





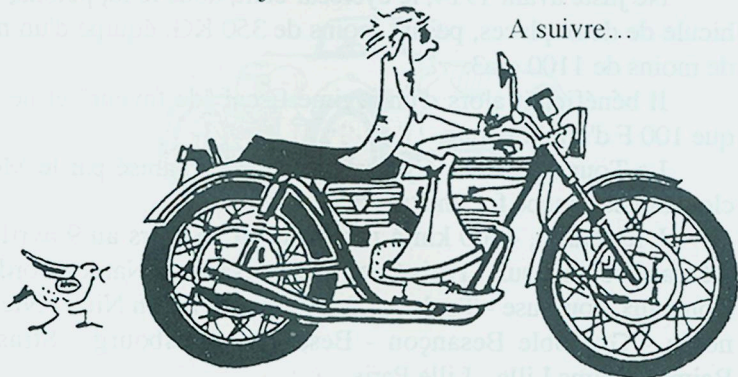
Michel et lui passeront la semaine pour l'empêcher de déclencher
certaines étapes, s'il y a possibilité de se faire, nous répondrons au 1^{er} avis
les Forces Armées déclencheront toute la nuit ! C'est promis, à la pro-
gramme, pour prendre une route vers le montagnard, tous que

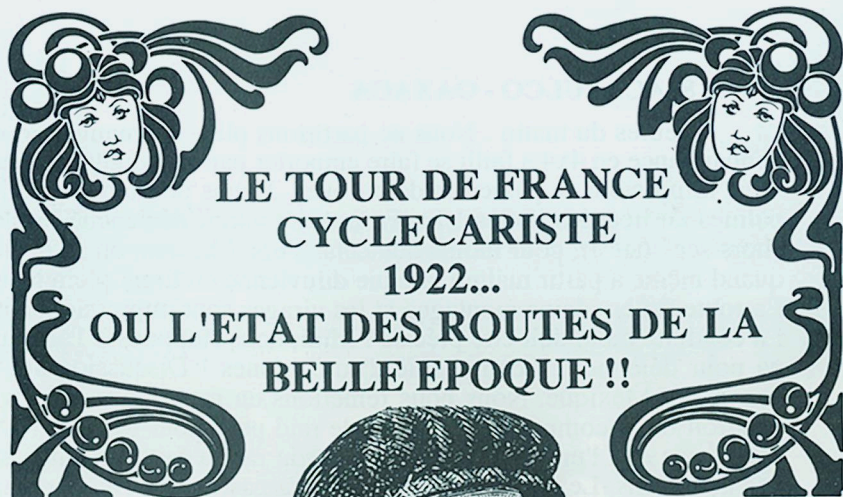


Mardi 8. ACAPULCO - OAXACA

6 heures du matin . Nous ne partirions plus. Emmanuel en reconnaissance en 4x4 a failli se faire emporter par une vague en boue. C'est impossible de passer en deux-roues. J'avais pourtant prévu les palmes au lieu des bottes ! En France, on aurait déclenché le plan "hors sec" (sic !), pour moins que cela. Vers 7 heures, on se décide quand même à partir malgré la pluie diluvienne en tirant plein Nord. La route est en pleine montagne et les virages sont impressionnants. La conduite moto doit être précise ! Midi, nous stoppons à Tamazulpa pour déjeuner en compagnie d'autochtones ! Discussion sur la France, le Mexique. Nous nous remettons en route pour retrouver l'endroit où le commandant a arrêté le raid pour le midi. Nous apprenons que l'une des femmes pilote du raid a fait une chute sur des gravillons. Le looping négocié ne sera pas du goût du carénage ni des valises. Bien que sonnée, elle reprendra la route avec la moto de son mari, chargé de s'occuper des problèmes ! Tout cela se passe sous une pluie diluvienne qui ne nous lâche pas depuis Acapulco ! Autant dire que les 750 km de l'étape paraissent bien longs lorsqu'il faut tenir la moto sous des trombes d'eau. Pour souffler un peu, nous décidons d'emprunter une de ces fameuses autoroutes à péage hors de prix. Vu l'état de la chaussée, pleine de rochers, de torrents de boue, nous refusons d'acquitter le montant du péage. Arrêtés un peu plus loin par la police locale, l'intervention du commandant nous permettra de passer sans encombre, ce contrôle inhospitalier... Heureux d'avoir fini l'étape particulièrement difficile, nous arrivons éreintés à l'hôtel. Certains arriveront vers minuit, retardés par des pannes dues aux conditions un peu extrêmes. Ils recevront comme tous, une petite bouteille de Mescal, offerte par le club moto local. La difficulté de l'étape crée des remous chez quelques uns d'entre nous. Mais, n'est-on pas venu faire un raid avec les imprévus possibles ? L'ambiance du Club Med fait peut-être défaut. Une chance, nous y ferons halte demain ! Mais il ne faut surtout pas oublier les déboires de notre chère Roselyne, qui ne peut descendre de la moto, après une telle journée. Une pleiade de chevaliers servants se précipiteront pour l'aider à retirer son parka, son imper, lui proposer un thé bien chaud, lui masser les doigts de pied. De là à la soupçonner d'avoir voulu créer son harem ! Mais un bon bain et un copieux repas lui font retrouver sa joie de vivre...

A suivre...





LE TOUR DE FRANCE
CYCLECARISTE
1922...
OU L'ETAT DES ROUTES DE LA
BELLE EPOQUE !!



Au printemps 1994 s'est déroulé la rétrospective du TOUR DE FRANCE AUTOMOBILE à laquelle participait Charles Morgan.

Cette édition, d'une grande classique, nous a amené à rechercher dans nos archives les comptes-rendus des éditions antérieures; celles de l'époque 1920-1930.

Délaissant le Tour 1912 qui mit en valeur pour la première fois avant la guerre des Ford T nouvellement importées par Depasse, nous avons donné une fois de plus la primeur aux véhicules légers et populaires qu'étaient les Cyclecars.

Né juste avant 1914, le cyclecar était, nous le rappelons, un véhicule de deux places, pesant moins de 350 KG, équipé d'un moteur de moins de 1100 cm³.

Il bénéficiait alors d'un régime fiscal "de faveur" et ne payait que 100 F d'impôt par an.

Le Tour de France Cyclecariste 1922 organisé par le Motorcycle Club de France fut une très belle épreuve.

L'itinéraire, 4000 km à parcourir du 25 mars au 9 avril, avait été tracé comme suit : Paris Caen - Caen Nantes - Nantes Bordeaux - Bordeaux Toulouse - Toulouse Avignon - Avignon Nice - Nice Grenoble - Grenoble Besançon - Besançon Strasbourg - Strasbourg Reims - Reims Lille - Lille Paris.

Les concurrents étaient répartis en 2 catégories : 750 et 1100 cm3.

• **EN 750 CM3** : 4 Peugeot, 3 Benjamin, 3 Mathis, 1 Fournier, des Blériot, des E.H.P.

- Les Peugeot étaient d'un modèle bien connu et déjà éprouvé. La Quadrilette 4 cylindres, soupapes latérales, 3 vitesses, voie arrière 0,98 m, places décalées.

- Les Benjamin commençaient à glaner bien des lauriers dans leur catégorie, grâce à Lenfant pilote de l'Usine.

- Les Mathis, véritables voitures en réduction, 4 cylindres, 4 roues, 4 vitesses, 4 ressorts entiers, étaient championnes des épreuves de consommation.

- Le Fournier était équipé d'un système de changement de vitesses à friction par plateau : très à la mode à cette époque.

• **EN 1100 CM3** : la lutte allait se dérouler entre 2 Senechal, 4 Salmson, 3 Bignan, 1 Dalila.

- Salmson et Bignan étaient frères, le second n'étant que la licence du premier, seuls la carrosserie et le radiateur les différenciaient. Ils étaient équipés du 4 cylindres monoculbuteur à culasse hémisphérique avec bougie centrale, de célèbre mémoire.

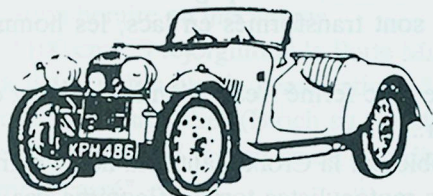
- Les Senechal étaient propulsés par le non moins célèbre Ruby.

Salmson s'était adjoint des pilotes de grande classe : Lombard, Bueno, Honel et R. Benoist (le futur champion du Monde sur Delage en 1927).

Senechal lui-même pilotait une de ses machines. Il était reconnaissable à sa barbe légendaire. Bignan faisait confiance à De Marne, chef de file de ses pilotes.

L'épreuve eut un énorme retentissement; il faut reconnaître que la longueur du parcours et les difficultés qu'il comportait, représentaient un banc d'essai beaucoup plus valable que les articles de vulgarisation largement teints de publicités que les constructeurs faisaient paraître dans la Presse Spécialisée.

Les enseignements furent nombreux, nous les étudierons.





CE QUE FUT LA COURSE.

Il faut avoir entendu plus que d'avoir lu, les commentaires des pilotes ayant participé à la course. Tout d'abord la qualité du revêtement; on à peine à s'imaginer, en 1995, qu'il pouvait exister des tronçons de routes nationales en 1922 complètement défoncés comme ceux décrits dans la relation de l'étape Paris-Caen "la plupart des routes en cours de rechargement...il pleut".

- Caen à Nantes "routes très dures, nombreux virages, rampes très courtes, mais de pourcentage élevé...il neige".

- Nantes-Bordeaux "sol très dur, fatal pour les pneus...crevaisons nombreuses" avant Bordeaux "les fondières, sur 25 kms obligent à marcher avec d'infinies précautions, à allure excessivement réduite..." Bordeaux-Toulouse "les passages à niveau se succèdent...ça devient un vrai cauchemar".

- Toulouse-Avignon "c'est le calvaire, pénible à gravir et auquel nul ne croyait dans sa réalité..."

"Castelnaudary, Carcassonne, ça devient épouvantable. Vers Béziers...les charrois ont mis à mal les chemins et nous commençons à nous rendre compte en comptant les machines arrêtées par crevaison...il n'y a plus de trace de route...C'est une piste informelle...les roues enfoncent jusqu'au moyeu... un chaos effroyable dans lequel viennent se briser les châssis, ressorts, suspension...il pleut..."

- Avignon-Nice "les routes sont très difficiles, rocailleuses, parsemées de silex fatal aux pneus..."

- Aix en Provence "quel déluge, ce sont de véritables trombes d'eau qui s'abattent sur nous, accompagnées de violents coups de tonnerre. Les chemins sont transformés en lacs, les hommes en paquets de boue..."

- A Fréjus "le parc fermé n'est qu'un large étang dans lequel on patage à plaisir..."

- Nice-Grenoble par la Croix-Haute "la neige commence au Pont de Gueydan...les motocyclistes tombent comme des mouches...embouteillage indescriptible... motos, side-cars et cyclecars sont les uns sur les autres, glissant, patinant, dérapant à qui mieux mieux... les moteurs chauffent..."

- Puis c'est l'envolée vers Digne à travers la neige " A la Croix-Haute la neige atteint 40 cm (le chasse neige est passé). La montagne est pénible, il y a juste le passage pour un véhicule et ils se suivent tous...chauffant, suant, trépidant dans une impatience fébrile de passer le cap qui les libèrera de leur misère..."

- Grenoble-Strasbourg "...que d'eau, que d'eau...il faut rouler à 12 à l'heure... nous buvons le calice jusqu'à la lie, nous arrivons maculés méconnaissables, couverts d'une boue immonde..."

- Strasbourg -Reims "assauts très violents de pluie, de grêle, de vent..."

- Reims - Lille "les routes sont franchement mauvaises, défonçées, boueuses, c'est ensuite le régime des pavés, des beaux pavés du Nord qu'il faut prendre à allure très réduite...l'après-midi un vrai désastre...une nouvelle trombe d'eau s'abat encore et toujours..."

- Lille - Paris "à notre grand étonnement, il fait beau...l'approche de la capitale donne des ailes aux pilotes...(un peu trop à Senechal qui se retournera purement et simplement - Note de l'Auteur).

On est un peu abasourdi à la lecture de ces notes, et on essaye de se représenter ce que fut le calvaire de ces hommes pilotant des voitures rustiques, démunies de capote, d'essuie-glaces, voire de pare-brise, bien entendu sans frein avant, sans amortisseurs (pour la plupart); avec des boîtes de vitesses sans synchros, des roues équipées de pneus à peine supérieurs à ceux des cyclomoteurs de notre époque, gonflés à 3 kg !!

Les difficultés extraordinaires rencontrées sur la route n'étaient qu'une partie d'un programme comportant :

- une moyenne imposée, que nous ne connaissons pas avec précision qui devait se situer entre 30 et 40 à l'heure minimum.

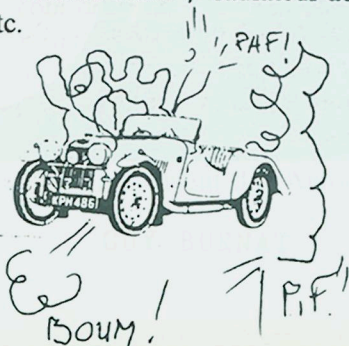
- un régime draconien de pénalisations pour avarie mécanique ou similaire, avec un parc fermé à midi et la nuit, rendant obligatoire les réparations sur la route, à prendre dans les temps impartis.

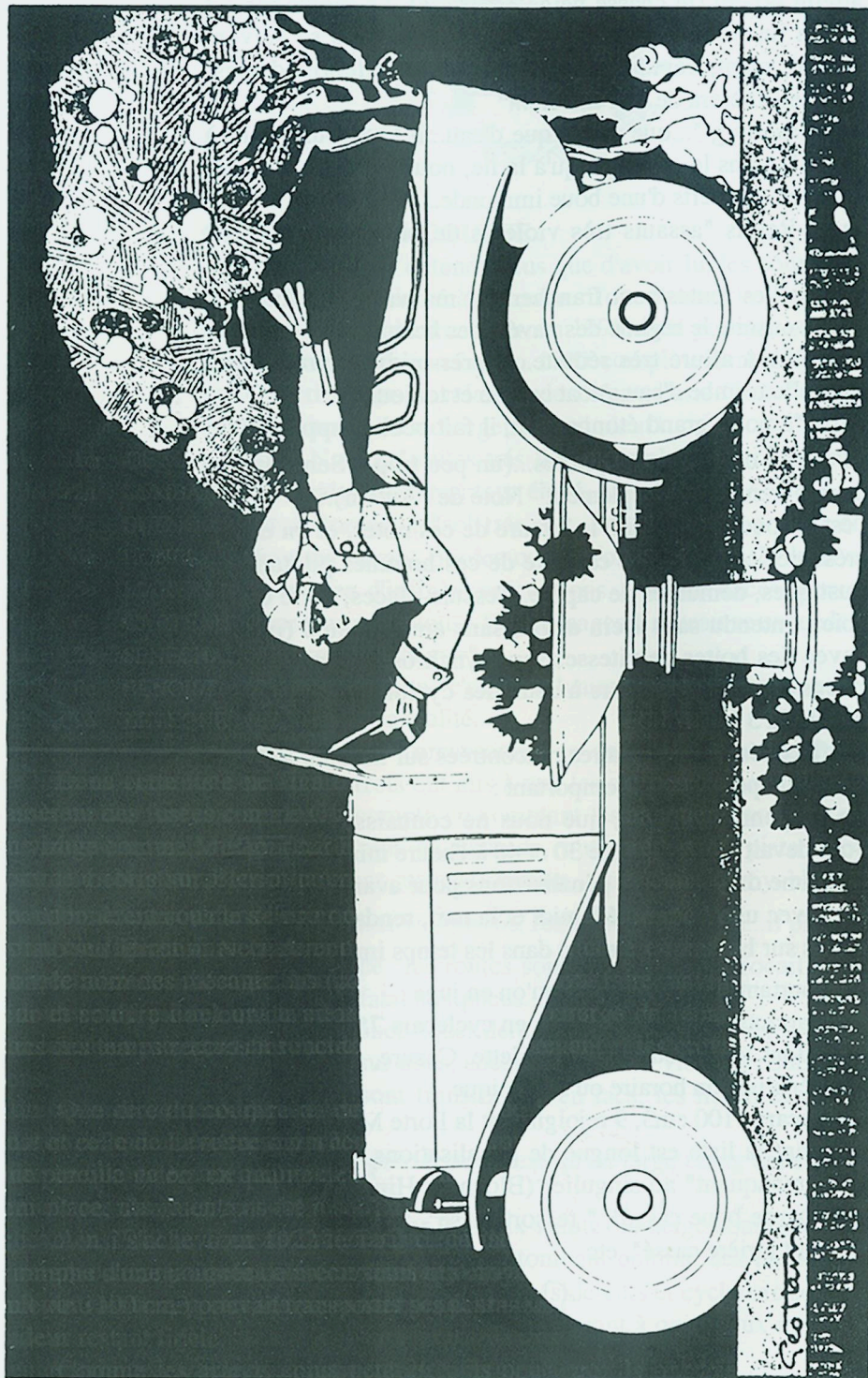
Et ce ne fut pourtant pas l'écatombe, qu'on en juge :

sur 30 partants, 20 relièrent Paris en cyclecars 750 cm³, 11 arrivent au but dont les 4 Peugeot Quadriette. Cesure, sur une d'elle, sans aucune pénalisation horaire ou mécanique.

En Cyclecars 1100 cm³, 9 rejoignirent la Porte Maillot.

Et pourtant la liste est longue de pénalisations "pour retard", "pour boulon manquant" au singulier (Bloch su Hinstin à Nantes), pour "aile de garde boue cassé", " ressort cassé", "radiateur abimé", "tendeur de pont arrière cassé", etc.





BENJAMIN type Sport. Modèle identique à celui du Tour de France 1922.

LES RESULTATS

750 cm³

1er	CESURE	0 point	PEUGEOT
2e	LENFANT	23 points	BENJAMIN
3e	LAVILLE	40 points	PEUGEOT
4e	BOSSEBOEUF	40 points	FOURNIER
5e	LAMS	40 points	MATHIS
6e	KUNTZ	40 points	MATHIS
7e	SOMMER	40 points	MATHIS
8e	BATTAGLIOLA	47 points	BENJAMIN
9e	LETAILLEUR	53 points	PEUGEOT
10e	ALAVAINÉ	68 points	BENJAMIN
11e	CAMUZET	85 points	PEUGEOT

1100 cm³

1er	DE MARNES	10 points	BIGNAN
2e	LOMBARD	10 points	SALMSON
3e	BUENO	10 points	SALMSON
4e	HONEL	20 points	SALMSON
5e	MARTIN	35 points	BIGNAN
6e	CARTEAU	40 points	BIGNAN
7e	SENECHAL	50 points	SENECHAL
8e	BENOIST	67 points	SALMSON
9e	LEVEQUE	167 points	SENECHAL

Dans cette liste ne figurent point les malchanceux, ceux qui cassèrent des fusées comme Goubie sur Dalila, ceux qui manquèrent un virage comme Muraour sur Hinstin, ceux qui étaient prédestinés, comme Lebris sur Bleriot pour pignon de chaîne cassée, ceux qui abandonnèrent sous le déluge ou dans l'enfer des routes comme Porporato sur Hinstin. Ne figurent pas également dans cette énumération, le nom des mécaniciens (passager, homme à tout faire, navigateur et souffre douleur du pilote) qui avaient la charge de réparer dans des temps records les incidents de fonctionnement et les crevaisons.

Que dire du courage de deux d'entre-eux, la femme de Senechal et celle de Leveque qui n'hésitèrent pas à suivre leur époux dans une pareille galère en qualité de coéquipière ? Combien d'hommes à leur place, n'auraient pas été jusqu'au bout ?

Ainsi s'acheva en 1922 le Tour de France Cyclecariste, par le triomphe d'une poignée de précurseurs qui croyaient déjà qu'un véhicule de 1100 cm³ pouvait transporter ses passagers pendant 4000 km en leur restant fidèle.

Comme les grands constructeurs, plus peut-être, ils ont avec beaucoup de mérite contribué au développement de l'Automobile, notre passion.

UN PEU D'HISTOIRE

(suite du N° 67)

Ainsi, grâce à l'action et à la générosité de Charles Kachelmann le club prend son essor et voit son audience s'élargir. En 1979, ses occupations professionnelles lui font me proposer la présidence du Club que j'accepte bien volontiers. Avec ses conseils avisés, nous élaborons une stratégie de développement qui fixe à terme le nombre des membres à 200, chiffre au delà duquel il nous semble, et cela se confirmera, que le bénévolat n'est plus de mise. Fin 1979, 67 membres sont à jour de cotisation.

Pour élargir encore notre audience nous faisons paraître des compte-rendus d'activité dans la Vie de l'Auto. Puis nous participons à Rétromobile.

A l'époque, le salon n'a pas encore conquis le large public qu'il draine actuellement. Il se tient encore dans l'ancienne gare de la Bastille. 10 jours au total pour 90 heures de présence, sans compter montage et démontage du stand.

Nous assurerons cinq participations successives et nous déciderons d'arrêter au regret de certains. Mais, à cela, plusieurs raisons: le temps d'abord, car les occupations

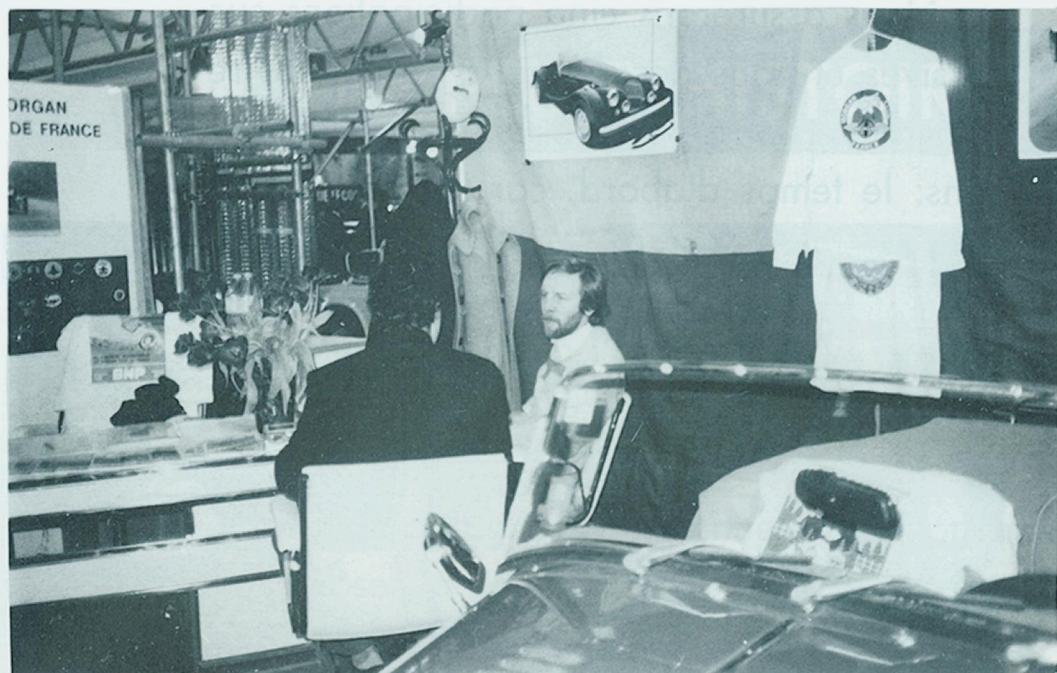


Paul PILOT, qui prend 10 jours sur son temps de congés pour Retromobile.

des volontaires ne nous permettrons plus de couvrir correctement la durée du Salon ni sa préparation. Le coût ensuite, même si nous



Jano HELO - Jean Christophe FROT : permanence à Retromobile



Jean Frédéric FROT sacrifie lui aussi à Retromobile

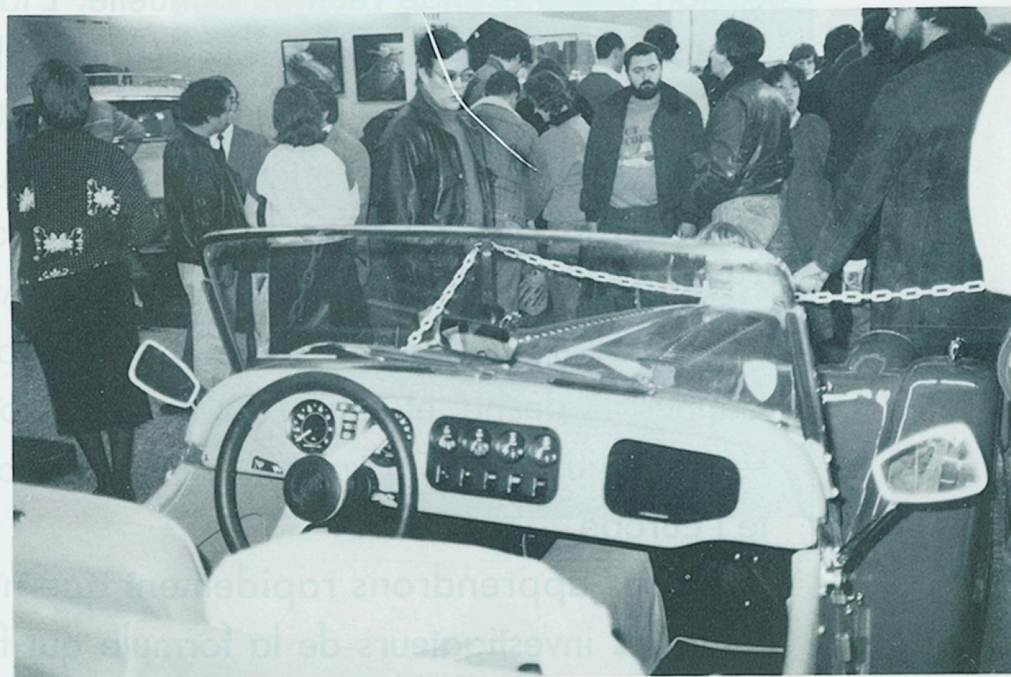
devons remercier Marc Nicolosi, organisateur pour les efforts qu'il a toujours consenti aux clubs de notre taille et totalement indépendant à l'exception du sponsoring des Etablissements Savoye, qu'ils en soient encore remerciés. En effet, les Clubs Mercedes, BMW, Alfa Roméo, Renault bénéficient d'un soutien important des usines. Enfin, en 1985, nous avons atteint le but de 200 membres et nous n'avions donc plus besoin d'un tel événement pour nous faire connaître. Par contre, l'A.G a toujours lieu au cours de Retromobile car beaucoup d'entre vous peuvent ainsi joindre l'utile à l'agréable ou l'agréable à l'utile, au choix.

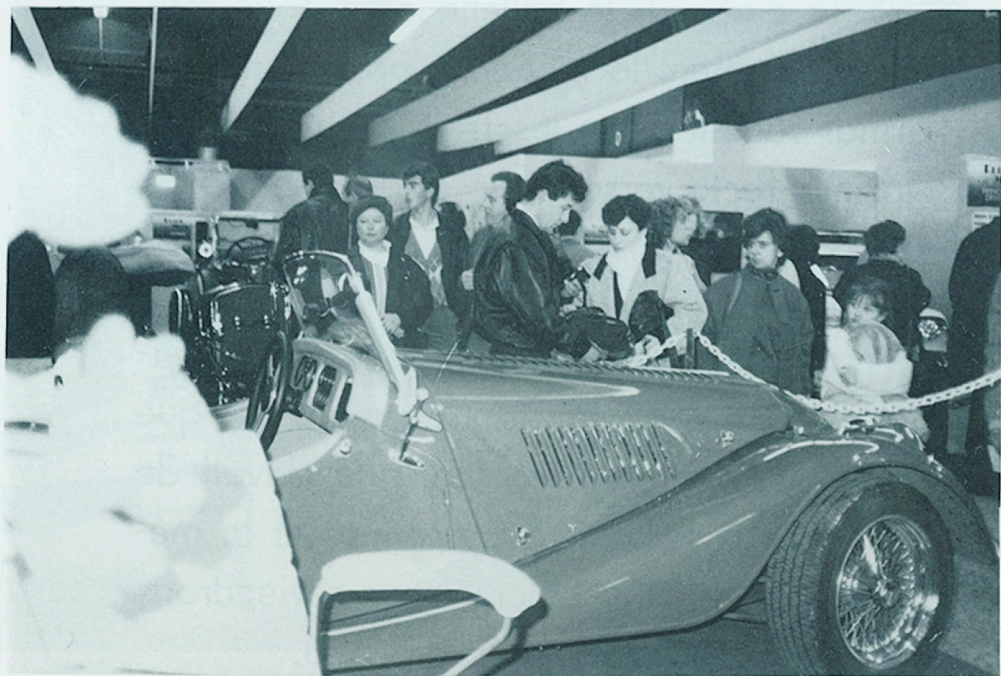
Il fallait ensuite proposer des prestations de qualité aux membres.

Tout d'abord, le bulletin dont nous refi-
mes entièrement la maquette pour le n° 25.
Format réduit (pour les frais d'envoi) mais
imprimé recto-verso pour garder le même
contenu.

Ce premier numéro nouvelle formule fut
tiré en une nuit car nous pensions réduire en-
core les coûts en reliant nous-mêmes ce que
nous avions photocopié. Entre le travail de
galérien effectué par 6 personnes et la mé-
diocrité du résultat obtenu nous reviendrons
chez notre imprimeur pour le N° 26.

Depuis notre News a subi, peut-être sans
que vous le notiez nombre de petites amélio-
rations. J'espère quand même que vous avez
apprécié l'apparition de la couleur avec le
n° 63.





Retromobile

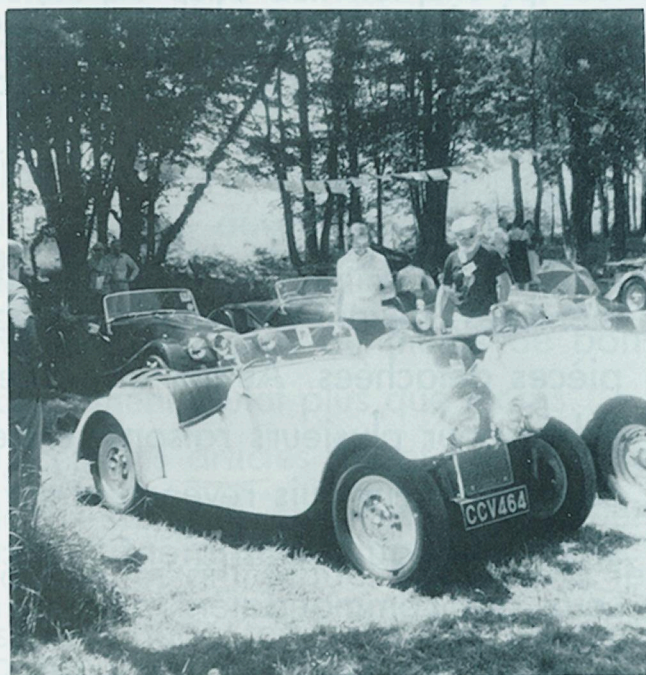
Il reste encore beaucoup à faire comme l'uniformité des polices de caractères. Je vous le promet avant la fin du millénaire.

Ensuite, tenter de réunir l'Europe à l'occasion d'une grande réunion annuelle. L'idée viendra d'Aimée Graeling qui réunira plus de 70 voitures à Molsheim en juin 1980. Ce sera le premier Mog international auquel succéderont les Mog Bretagne, Provence, Touraine, Ile de France, Bearn, Frevent, Avignon Ventoux, Ardennes, Falaise, Nedde, Cannes, Ardèche, et enfin Font Romeu. Nous réunirent jusqu'à 125 voitures venues de toute l'Europe.

Nous apprendrons rapidement que nous fûmes les investigateurs de la formule qui fut reprise par tous les Clubs européens. Le Mog



2ème MOG Pontivy



2ème MOG Pontivy

est à notre niveau une énorme entreprise nécessitant un an de préparation et une gestion de budget très, très rigoureuse. Difficile car les sponsors se font rares et que nous souhaitons que l'équilibre financier soit la règle. Enthousiasmante expérience car ils furent toujours réussis.

Plus difficile s'avèrera l'organisation des sorties régionales avec à certaines périodes une fréquentation quasi-inexistante. Comme de plus, elles ne sont pas et ne seront jamais obligatoires, au contraire de certains clubs, ce sont les aléas parfois bien décourageants pour les responsables locaux. Nous sommes attachés à la responsabilité de chacun. Ainsi, il est des membres que nous ne voyons qu'à l'A.G ou qu'au M.O.G, d'autres que l'on voit à toutes les sorties.

Autre aspect du service à rendre aux membres, devant la pénurie à l'époque, des pièces détachées. Autant dire que ce fut un échec pour plusieurs raisons: entre ceux qui commandaient puis revenaient sur leur décision, ceux qui modifiaient leur commande, ceux qui commandaient ailleurs sans nous prévenir, le système s'avéra rapidement ingérable. La coupe fut pleine lorsque le Club

réunies les investigateurs de la formule qui fut reprise par tous les Clubs européens. Le Mog



Retromobile

et moi-même en particulier furent accusés de tirer bénéfice de cette activité. Elle fut donc arrêtée pour couper court à tout litige. Par contre, nous fûmes et sommes toujours à disposition pour conseiller.

Il fallait ensuite développer la boutique, source de revenus non négligeables. Ce qui fut dit, fut fait avec plus ou moins de bonheur. Globalement plutôt plus que moins.

Mais, certains articles furent des échecs: les drapeaux français émaillés, les briquets et ce avant la loi anti-tabac. Par contre, les écharpes, les badges de calandre, les pin's et porte-clés se sont vendus à plus de 600 exemplaires.

Enfin, il fallait officialiser le Club : les statuts furent déposés à la Préfecture et le Club



La foule à Retromobile

fut déclaré Association loi 1901 en 1980. De même, le Club adhéra à la Fédération Française des Véhicules d'Epoque qui nous représente auprès des pouvoirs publics et des Fédérations internationales. Son action parfois contestée a quand même permis la carte grise de collection, comme le développement par Elf d'un additif pour l'essence sans plomb pour ne citer que les plus importantes.

Ainsi, en 1985, le Club comptait 180 membres, atteignant ainsi la maturité souhaitée. Entre mes occupations professionnelles et un peu de lassitude je passais le flambeau à Madame Jacqueline FROT, première femme président d'un Club Automobile.

A suivre...

CONTROLE TECHNIQUE : DU NOUVEAU



Arrêté du 4 octobre 1995 modifiant l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes

NOR: EQUS9501451A

Le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et des transports,

Vu la directive 77/143/CEE du Conseil du 29 décembre 1976 concernant le rapprochement des législations des Etats membres relatives au contrôle technique des véhicules à moteur et de leurs remorques, modifiée en dernier lieu par la directive 94/23/CEE de la Commission du 8 juin 1994 ;

Vu le code de la route, et notamment ses articles R. 59, R. 69, R. 73, R. 74, R. 76, R. 78-1, R. 94, R. 104, R. 117-1 et R. 119-1 à R. 122 ;

Vu l'arrêté du 18 juin 1991 relatif à la mise en place et à l'organisation du contrôle technique des véhicules dont le poids n'excède pas 3,5 tonnes, modifié en dernier lieu par l'arrêté du 25 octobre 1994 ;

Vu l'avis de la sous-commission du contrôle technique et des casques pour motocyclistes et cyclomotoristes en date du 7 septembre 1995 ;

Sur la proposition du directeur de la sécurité et de la circulation routières,

Arrête :

Art. 1^{er}. - Le tableau de l'annexe I de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé est modifié comme suit :

CONTRÔLES à effectuer	DÉFAUTS CONSTATÉS	
	Impliquant une observation sur le rapport de contrôle	Contre-visite (Ou/Non)
<i>Immatriculation et identification du véhicule</i>		
0. Conformité : plaques d'immatriculation, plaques et inscriptions.	Véhicule non roulant : 0.2. Véhicule non roulant 0.1. Absence, anomalie, incompatibilité ou non-conformité relative à l'immatriculation ou à l'identification du véhicule	Visite complète N
<i>Châssis et éléments de châssis</i>		
1. Etat : châssis, plate-forme ou coque, berceau.	1.1. Toutes détériorations affectant la rigidité. Corrosion aux points d'ancrage. Toutes déformations importantes	N
2. Etat-fixation : réservoir et canalisation de carburant.	2.1. Fuites de carburant. Fixation défailante du réservoir 2.2. Absence de fermeture efficace du réservoir, sauf G.P.L. Mauvais état des canalisations	O N
3. Etat-fixation : canalisations d'échappement et silencieux, y compris le collecteur (joints, goujons).	3.1. Echappement présentant des fuites importantes 3.2. Fixation défailante	O O
4. Etat-fixation : pare-chocs.	4.1. Dommages susceptibles de blesser les tiers 4.2. Mauvaise fixation. Absence ou de des pare-chocs sans qu'il y ait risque de blesser les tiers.	O N
<i>Suspension-essieux</i>		
5. Efficacité : (symétrie) suspension.	5.1. Essieu avant (interprétation selon les résultats) 5.2. Essieu arrière (idem)	N N
6. Etat-fixation : - suspension avant-arrière ; - amortisseurs avant-arrière.	Essieu avant : 6.1. Ruptures d'éléments majeurs 6.2. Fixations defectueuses des différents éléments constituant la suspension. Fuites sur amortisseurs ou sur circuits. Soufflet déchiré	O N
	Essieu arrière : 6.3. Idem 6.1 6.4. Idem 6.2	O N
7. Etat-fixation : essieu avant-arrière (y compris les rotules).	Essieu avant : 7.1. Rupture. Jeu important dans les rotules (excepté rotules de direction) 7.2. Déformations importantes. Absence ou mauvais état du dispositif d'étanchéité ou de protection	O N
	Essieu arrière : 7.3. Idem 7.1 7.4. Idem 7.2	O N
<i>Direction</i>		
8. Etat-fixation : volant de direction.	8.1. Mouvement relatif entre le volant et la colonne de direction indiquant un desserrage. Moyeu de volant dépourvu de dispositif de retenue. Fêlure du cercle ou des bras du volant ou mauvaise fixation du moyeu	N

CONTRÔLES à effectuer	DÉFAUTS CONSTATÉS	
	Impliquant une observation sur le rapport de contrôle	Contre-visite (Oui/Non)
9. Etat-fixation : - colonne de direction ; - accouplement de l'arbre de direction.	9.1. Déplacement anormal du centre du volant vers le haut ou le bas. Mouvement radial anormal du sommet de la colonne de direction.....	N
10. Jeu: volant de direction.	9.2. Accouplement souple détériore.....	N
11. Fixation: mécanisme de direction (boîtier crémail- lère).	10.1. Jeu au volant impor- tant.....	O
12. Etat-fonctionnement: mécanisme de direction.	11.1. Fixation du mécanisme de direction desserré.....	O
13. Etat-fixation: timonerie de direction.	12.1. Mécanisme de direc- tion faussé ou présentant une usure anormale. Mécanisme de direction fissuré.....	N
	13.1. Organes desserrés ou manquant (goupilles). Usure importante des arti- culations ou des accouple- ments flexibles. Fêlures ou déformation d'un organe.....	O
	13.2. Absence ou mauvais état du dispositif d'étan- chéité ou de protection contre la poussière.....	N
14. Fonctionnement: timo- nerie de direction.	14.1. Toute partie mobile de la timonerie de direction frottant contre une quel- conque partie. Butées de direction inopérantes.....	N
15. Etat-fonctionnement: servo-direction.	15.1. Mécanisme inopérant. Fêlures du mécanisme. Fuites de liquide.....	N
16. Angle: braquage ou rou- lement.	16.1. Différence angulaire supérieure à 2° entre bra- quages droite et gauche (mesurage avec braquage de l'ordre de 20°) ou roule- ment excessif.....	N
<i>Freinage</i>		
17. Déséquilibre: frein de service. Essieu avant- arrière.	Essieu avant: 17.1. Déséquilibre excessif entre roues d'un même essieu, constaté sur le frei- nomètre à rouleaux.....	O
Efficacité: frein de service.	Essieu arrière: 17.2. Idem 17.1.....	O
18. Efficacité: freinage de secours.	Efficacité: 17.3. Efficacité constatée ou calculée insuffisante.....	O
Déséquilibre: frein de secours. Essieu avant- arrière.	Si contrôlable. 18.1. Voir frein de service.....	N
19. Efficacité: freinage de stationnement.	18.2. Idem.....	N
	18.3. Idem.....	N
20. Etat-fixation-niveau: cir- cuit hydraulique du sys- tème de freinage.	19.1. Maintien sur une pente à 18% non assuré (tout moyen équivalent est admis).....	O
	20.1. Fuites ou frottement contre d'autres organes. Desserrage.....	O
	20.2. Corrosion extérieure importante. Usure ou dété- rioration d'un élément du système de freinage. Torsion anormale du circuit d'alimentation de frein.....	N
	20.3. Niveau insuffisant du liquide (le signaler).....	N
21. Etat-fixation: organes de commande du frein de stationnement.	21.1. Déteriorations graves ou frottement contre d'autres organes.....	O
22. Etat-fixation: servo-frein.	22.1. Fonctionnement incor- rect, par exemple: effort important à la pédale. Prises d'air dans le cas d'un système à dépres- sion. Fuites d'huile dans le cas d'un système hydro- liqué. Pompe à vide non entraînée. Courroie pati- nant ou détériorée.....	N
<i>Transmission</i>		
23. Fonctionnement: enclen- chement des vitesses.	23.1. Difficultés ou défauts d'enclenchement.....	N
24. Fuite: carters, boîte, pont, moteur.	24.1. Fuites d'huile impor- tantes aux différents car- ters et aux entrées et sor- ties d'arbres.....	N
25. Etat-fixation: arbre de transmission et joints.	25.1. Déterioration, usure anormale ou jeu impor- tant. Soufflets de protec- tion crevés.....	N
<i>Eclairage-signalisation</i>		
26. Etat-fixation-réglage: projecteurs de route D-G.	26.1. Feu(x) ne fonctionnant pas.....	O
	26.2. Etat ou fixation défec- tueux d'un ou des feux.....	O
	26.3. Montage non régle- mentaire d'un ou des feux.....	O
27. Etat: feu(x) de position D-G.	27.1. Idem 26.1.....	C
	27.2. Idem 26.2.....	O
	27.3. Idem 26.3.....	O
28. Etat: indicateur de direc- tion D-G.	28.1. Idem 26.1.....	O
	28.2. Idem 26.2.....	O
	28.3. Idem 26.3.....	O
29. Etat: éclairage de la plaque minéralogique.	29.1. Idem 26.1 et/ou 26.2 et/ou 26.3.....	O
30. Etat: feux stop D-G.	30.1. Les deux feux stop ne fonctionnant pas.....	O
	30.2. Un feu ne fonctionnant pas.....	O
	30.3. Etat ou fixation défec- tueux d'un ou des feux.....	O
	30.4. Montage non régle- mentaire d'un ou des feux.....	O
31. Etat: catadiopres D-G.	31.1. Etat ou fixation défec- tueux.....	O
	31.2. Montage non régle- mentaire des catadiopres.....	O
32. Etat: feux de détresse D-G.	32.1. Feux ne fonctionnant pas, en l'absence de triangle de présignalisation.....	O
En l'absence de feux de détresse:	33.1. Absence de triangle de présignalisation.....	N
33. Etat: triangle de prési- gnalisation.	34.1. Feu(x) de croisement ne fonctionnant pas.....	O
34. Etat-fixation-réglage: projecteurs de croisement D-G.	34.2. Idem 26.2.....	O
	34.3. Idem 26.3.....	O
35. Etat-fixation: autres feux.	35.1. Témoins ne fonction- nant pas.....	N
	35.2. Etat ou fixation défec- tueux des feux. Commuta- tion non réglementaire.....	N
<i>Roues-pneus</i>		
36. Conformité: montage des pneus.	36.1. Pneus à structures dif- férentes sur même essieu. Incompatibilité avec arrê- tés des 29-07-1970, 18-07-1985 et 24-10-1994.....	O

CONTRÔLES à effectuer	DÉFAUTS CONSTATÉS	
	Impliquant une observation sur le rapport de contrôle	Contre-visite (Oui/Non)
37. Etat: pneus avant-arrière.	36.2. Dimension de pneu non conforme aux prescriptions du constructeur ou du manufacturier.....	O
	37.1. Profondeur de sculpture inférieure à 1,6 mm.....	O
	37.2. Déformation du pneu telle que hernie, boursouffure, Coupures profondes des flancs et de la bande de roulement.....	O
	37.3. Différence entre profondeur de sculpture de deux pneumatiques montés sur un même essieu supérieure à 5 mm.....	O
	38. Pression: pneus.	38.1. Absence de bouchon de valve.....
39. Etat-fixation: roues.	39.1. Roue déformée de façon importante.....	O
	39.2. Desserrage ou absence d'un goujon ou d'un écrou de roue.....	N
40. Jeu: roulements de roues. Jeu: fusées de roues.	Essieu avant: 40.1. Jeux anormaux.....	N
	Essieu arrière: 40.2. Jeux anormaux.....	N
<i>Carrosserie</i>		
41. Etat: carrosserie. Etat: ornements.	41.1. Parties saillantes d'éléments de carrosserie ou d'ornements. Absence d'aile ou de capot.....	O
	41.2. Éléments de carrosserie ou planchers endommagés, notamment pour le poste de conduite et pour le coffre. Corrosion importante des bas de caisse.....	N
42. Etat-fixation: portes-capots.	42.1. Possibilité d'ouverture impetive ou impossibilité de fermeture.....	O
	42.2. Ouverture ou fermeture incorrecte. Fixation défectueuse des ancrages.....	N
<i>Equipements</i>		
43. Fixation: sièges.	43.1. Absence de fixation.....	O
	43.2. Fixation défaillante.....	O
44. Etat-fixation: ceintures de sécurité.	44.1. Absence des ceintures prescrites ou éléments du dispositif de retenue détruits. Ceintures ou ancrages endommagés.....	O
	45.1. Absence du ou des rétroviseurs réglementaires. Rétroviseur cassé ne permettant pas une bonne visibilité.....	O
46. Etat: pare-brise.	45.2. Fixation défaillante.....	O
	46.1. Toute modification entraînant une diminution sensible de la visibilité du conducteur ou affectant la rigidité du pare-brise.....	O
47. Etat-fonctionnement: - essuie-glace; - lave-glace sur pare-brise.	47.1. Non-fonctionnement de l'essuie-glace.....	O
	47.2. Mauvais état des balais. Non-fonctionnement du lave-glace.....	N
48. Fonctionnement: avertisseur sonore.	48.1. Non-fonctionnement.....	O
49. Fixation: batterie.	49.1. Etat, fixation et maintien incorrects.....	N

CONTRÔLES à effectuer	DÉFAUTS CONSTATÉS	
	Impliquant une observation sur le rapport de contrôle	Contre-visite (Oui/Non)
<i>Divers</i>		
50. Etat-fixation: attache-remorque. Liaison prise électrique.	50.1. Liaison, prise électrique détériorée. Déformation ou rupture d'un élément de l'attache. Attache desserrée.....	N
		N
51. Bruit: émis par le véhicule.	51.1. Niveau de bruit anormal.....	N
52. Pollution: - moteurs à allumage commandé (essence); - moteurs à allumage par compression (gazole).	52.1. Teneur en monoxyde de carbone excessive (essence).....	O
	52.2. Valeur du lambda inadéquate (véhicules équipés de catalyseurs et sonde lambda).....	O (1)
	52.3. Opacité des fumées excessive (gazole).....	O
(1) A partir du 1 ^{er} janvier 1997. Jusqu'à cette date, le contrôle n'a pas à être effectué.		

Art. 2. - L'appendice de l'annexe III de l'arrêté du 18 juin 1991 susvisé est modifié comme suit :

APPENDICE

Pour chacun des points de contrôle, le codage utilisé est le suivant :

- 0 = défaut non constaté ;
1 = défaut constaté entraînant une contre-visite ;
2 = défaut constaté n'entraînant pas une contre-visite ;
9 = contrôle non effectué ou impossible à effectuer.

POINTS DE CONTRÔLE	INFORMATIONS
<i>Immatriculation et identification du véhicule</i>	
0. Conformité: plaques d'immatriculation, plaques et inscriptions.	0.1. (1) Absence, anomalie, incompatibilité ou non-conformité relative à l'immatriculation ou à l'identification du véhicule. 0.2. (2) Véhicule non roulant.
<i>Châssis et éléments de châssis</i>	
1. Etat: châssis, plate-forme ou coque, berceau.	1.1. (3) Toutes détériorations affectant la rigidité. Corrosion aux points d'ancrage. Toutes déformations importantes.
2. Etat-fixation: réservoir et canalisation de carburant.	2.1. (4) Fuites de carburant. Fixation défaillante du réservoir. 2.2. (5) Absence de fermeture efficace du réservoir, sauf G.P.L. Mauvais état des canalisations.
3. Etat-fixation: canalisations d'échappement et silencieux, y compris le collecteur (joints, goujons).	3.1. (6) Echappement présentant des fuites importantes. 3.2. (7) Fixation défaillante.
4. Etat-fixation: pare-chocs.	4.1. (8) Dommages susceptibles de blesser les tiers. 4.2. (9) Mauvaise fixation. Absence du ou des pare-chocs sans qu'il y ait risque de blesser les tiers.
<i>Suspension-essieux</i>	
5. Efficacité: (symétrie) suspension.	5.1. (10) Dissymétrie avant. 5.2. (11) Dissymétrie arrière.
6. Etat-fixation: - suspension avant-arrière; - amortisseurs avant-arrière.	Essieu avant: 6.1. (12) Ruptures d'éléments majeurs. 6.2. (13) Fixations défectueuses des différents éléments constituant la suspension. Fuites sur amortisseurs ou sur circuits. Soufflet déchiré.

POINTS DE CONTRÔLE	INFORMATIONS	POINTS DE CONTRÔLE	INFORMATIONS
7. Etat-fixation: essieu avant-arrière (y compris les rotules).	Essieu arrière: 6.3. (14) Idem 6.1. 6.4. (15) Idem 6.2. Essieu avant: 7.1. (16) Rupture. Jeu important dans les rotules (excepté rotules de direction). 7.2. (17) Déformations importantes. Absence ou mauvais état du dispositif d'étanchéité ou de protection. Essieu arrière: 7.3. (18) Idem 7.1. 7.4. (19) Idem 7.2.	19. Efficacité: freinage de stationnement.	Essieu arrière: 18.2. (33) Déséquilibre excessif entre roues d'un même essieu, constaté sur le freinométr à rouleaux. Efficacité: 18.3. (36) Efficacité constatée ou calculée insuffisante. 19.1. (37) Maintien sur une pente à 18 % non assuré (tout moyen équivalent est admis). 20.1. (38) Fuites ou frottement contre d'autres organes. Desserrage. 20.2. (39) Corrosion extérieure importante. Usure ou détérioration d'un élément du système de freinage. Torsion anormale du circuit d'alimentation de frein. 20.3. (40) Niveau insuffisant du liquide (le signaler).
8. Etat-fixation: volant de direction.	<i>Direction</i> 8.1. (20) Mouvement relatif entre le volant et la colonne de direction indiquant un desserrage. Moyeu de volant dépourvu de dispositif de retenue. Fêlure du cercle ou des bras du volant ou mauvaise fixation du moyeu.	21. Etat-fixation: organes de commande du frein de stationnement.	21.1. (41) Détériorations graves ou frottement contre d'autres organes.
9. Etat-fixation: - colonne de direction;	9.1. (21) Déplacement anormal du centre du volant vers le haut ou le bas. Mouvement radial anormal du sommet de la colonne de direction.	22. Etat-fixation: servofrein.	22.1. (42) Fonctionnement incorrect, par exemple: effort important à la pédale. Prises d'air dans le cas d'un système à dépression. Fuites d'huile dans le cas d'un système hydraulique. Pompe à vide non entraînée. Courroie patinant ou détériorée.
- accouplement de l'arbre de direction.	9.2. (22) Accouplement souple détérioré.		
10. Jeu: volant de direction.	10.1. (23) Jeu au volant important.	<i>Transmission</i>	
11. Fixation: mécanisme de direction (boîtier crémaillère).	11.1. (24) Fixation du mécanisme de direction desserré.	23. Fonctionnement: enclenchement des vitesses.	23.1. (43) Difficultés ou défauts d'enclenchement.
12. Etat-fonctionnement: mécanisme de direction.	12.1. (25) Mécanisme de direction faussé ou présentant une usure anormale. Mécanisme de direction fissuré.	24. Fuite: carters, boîte, pont, moteur.	24.1. (44) Fuites d'huile importantes aux différents carters et aux entrées et sorties d'arbres.
13. Etat-fixation: timonerie de direction.	13.1. (26) Organes desserrés ou manquant (goupilles). Usure importante des articulations ou des accouplements flexibles. Fêlures ou déformation d'un organe.	25. Etat-fixation: arbre de transmission et joints.	25.1. (45) Détérioration, usure anormale ou jeu important. Soufflets de protection crevés.
14. Fonctionnement: timonerie de direction.	13.2. (27) Absence ou mauvais état du dispositif d'étanchéité ou de protection contre la poussière.		
15. Etat-fonctionnement: servo-direction.	14.1. (28) Toute partie mobile de la timonerie de direction frottant contre une quelconque partie. Butées de direction inopérantes.	<i>Eclairage-signalisation</i>	
16. Angle: braquage ou roulement.	15.1. (29) Mécanisme inopérant. Fêlures du mécanisme. Fuites de liquide.	26. Etat-fixation-réglage: projecteurs de route D - G.	26.1. (46) Feuil(x) ne fonctionnant pas. 26.2. (47) Etat ou fixation défectueux d'un ou des feux. 26.3. (48) Montage non réglementaire d'un ou des feux.
	16.1. (30) Différence angulaire supérieure à 2° entre braquages droite et gauche (mesurage avec braquage de l'ordre de 20°) ou roulement excessif.	27. Etat: feuil(x) de position D - G.	27.1. (49) Idem 26.1. 27.2. (50) Idem 26.2. 27.3. (51) Idem 26.3.
		28. Etat: indicateur de direction D - G.	28.1. (52) Idem 26.1. 28.2. (53) Idem 26.2. 28.3. (54) Idem 26.3.
		29. Etat: éclairage de la plaque minéralogique.	29.1. (55) Idem 26.1 et/ou 26.2 et/ou 26.3.
		30. Etat: feux stop D - G.	30.1. (56) Les deux feux stop ne fonctionnant pas. 30.2. (57) Un feu ne fonctionnant pas.
17. Déséquilibre: frein de service. Essieu avant-arrière.	<i>Freinage</i> Essieu avant: 17.1. (32) Déséquilibre excessif entre roues d'un même essieu, constaté sur le freinométr à rouleaux.	31. Etat: catadioptrés D - G.	30.3. (58) Etat ou fixation défectueux d'un ou des feux. 30.4. (59) Montage non réglementaire d'un ou des feux. 31.1. (60) Etat ou fixation défectueux. 31.2. (61) Montage non réglementaire des catadioptrés.
Efficacité: frein de service.	Essieu arrière: 17.2. (34) Déséquilibre excessif entre roues d'un même essieu, constaté sur le freinométr à rouleaux. Efficacité: 17.3. (35) Efficacité constatée ou calculée insuffisante.	32. Etat: feux de détresse D - G.	32.1. (62) Feux ne fonctionnant pas, en l'absence de triangle de présignalisation.
18. Efficacité: freinage de secours. Déséquilibre: freinage de secours. Essieu avant-arrière.	Si contrôlable. Essieu avant: 18.1. (31) Déséquilibre excessif entre roues d'un même essieu, constaté sur le freinométr à rouleaux.	En l'absence de feux de détresse: 33. Etat: triangle de présignalisation.	33.1. (63) Absence de triangle de présignalisation. 34.1. (64) Feuil(x) de croisement ne fonctionnant pas. 34.2. (65) Idem 26.2. 34.3. (66) Idem 26.3.

POINTS DE CONTRÔLE	INFORMATIONS
35. Etat-fixation: autres feux.	35.1. (67) Témoins ne fonctionnant pas. 35.2. (68) Etat ou fixation défectueux des feux. Commutation non réglementaire.
<i>Roues-pneus</i>	
36. Conformité: montage des pneus.	36.1. (69) Pneus à structures différentes sur même essieu. Incompatibilité avec arrêtés des 29-07-1970, 18-07-1985 et 24-10-1994. 36.2. (70) Dimension de pneu non conforme aux prescriptions du constructeur ou du manufacturier.
37. Etat: pneus avant-arrière.	37.1. (71) Profondeur de sculpture inférieure à 1,6 mm. 37.2. (72) Déformation du pneu telle que hernia, boursouffure. Coupures profondes des flancs et de la bande de roulement. 37.3. (73) Différence entre profondeur de sculpture de deux pneumatiques montés sur un même essieu supérieure à 5 mm.
38. Pression: pneus.	38.1. (74) Absence de bouchon de valve.
39. Etat-fixation: roues.	39.1. (75) Roue déformée de façon importante. 39.2. (76) Desserrage ou absence d'un goujon ou d'un écrou de roue.
40. Jeu: roulements de roues.	Essieu avant: 40.1. (77) Jeux anormaux.
Jeu: fusées de roues.	Essieu arrière: 40.2. (78) Jeux anormaux.
<i>Carrosserie</i>	
41. Etat: carrosserie. Etat: ornements.	41.1. (79) Parties saillantes d'éléments de carrosserie ou d'ornements. Absence d'aile ou de capot. 41.2. (80) Eléments de carrosserie ou planchers endommagés, notamment pour le poste de conduite et pour le coffre. Corrosion importante des bas de caisse.
42. Etat-fixation: portes-capots.	42.1. (81) Possibilité d'ouverture intempestive ou impossibilité de fermeture. 42.2. (82) Ouverture ou fermeture incorrecte. Fixation défectueuse des ancrages.
<i>Equipements</i>	
43. Fixation: sièges.	43.1. (83) Absence de fixation. 43.2. (84) Fixation défaillante.
44. Etat-fixation: ceintures de sécurité.	44.1. (85) Absence des ceintures prescrites ou éléments du dispositif de retenue détruits. Ceintures ou ancrages endommagés.
45. Etat-fixation: rétroviseurs.	45.1. (86) Absence de ou des rétroviseurs réglementaires. Rétroviseur cassé ne permettant pas une bonne visibilité. 45.2. (87) Fixation défaillante.
46. Etat: pare-brise.	46.1. (88) Toute modification entraînant une diminution sensible de la visibilité du conducteur ou affectant la rigidité du pare-brise.
47. Etat-fonctionnement: - essuie-glace; - lave-glace sur pare-brise.	47.1. (89) Non-fonctionnement de l'essuie-glace. 47.2. (90) Mauvais état des balais. Non-fonctionnement du lave-glace.
48. Fonctionnement: avertisseur sonore.	48.1. (91) Non-fonctionnement.

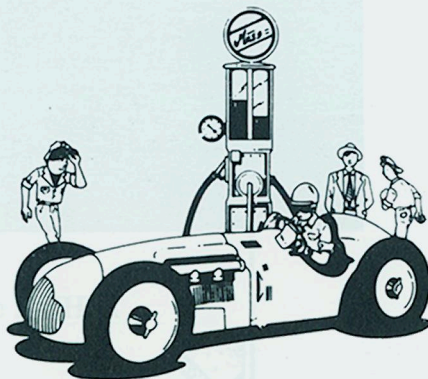
POINTS DE CONTRÔLE	INFORMATIONS
49. Fixation: batterie.	49.1. (92) Etat, fixation et maintien incorrects.
<i>Divers</i>	
50. Etat-fixation: attache-remorque. Liaison prise électrique.	50.1. (93) Liaison, prise électrique détériorée. Déformation ou rupture d'un élément de l'attache. Attache desserrée.
51. Bruit: émis par le véhicule.	51.1. (94) Niveau de bruit anormal.
52. Pollution: - moteurs à allumage commandé (essence); - moteurs à allumage par compression (gazole).	52.1. (95) Teneur en monoxyde de carbone excessive (essence). 52.2. (97) Valeur du lambda inadéquate (véhicules équipés de catalyseurs et sonde lambda). 52.3. (96) Opacité des fumées excessive (gazole).

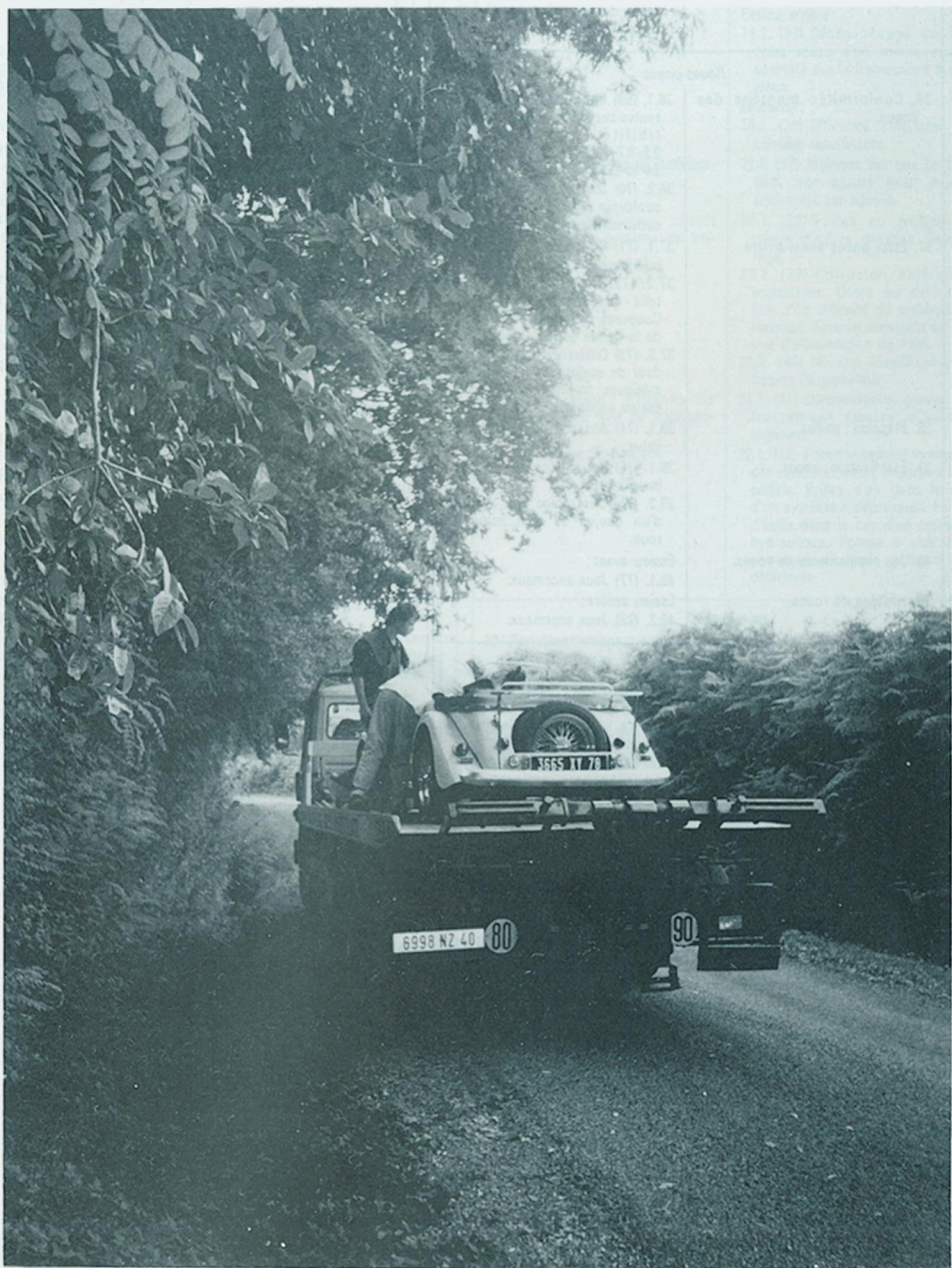
Art. 3. - Les dispositions du présent arrêté s'appliquent à compter du 1^{er} janvier 1996.

Art. 4. - Le directeur de la sécurité et de la circulation routières est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 octobre 1995.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur de la sécurité
et de la circulation routières,
A. BODON







SOUVENIR DE VACANCES



AJAX

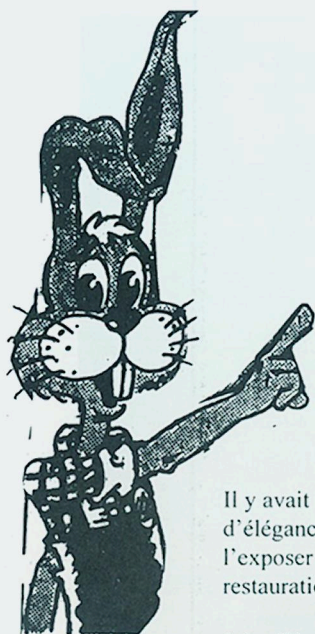
Emetteur d'embrayage
A ton Nom, j'enrage,
Tu m'obliges à l'outrage,
De laisser, hors d'usage,
Mon Morgan au garage
Contre une clio bien sage.
Plaise aux Dieux que la rage,
Qui, en mon sang surnage,
Se dissipe avec l'âge,
Que j'oublie ce carnage,
Souvenir de grutage - remorquage,
Et tourne enfin la page.

CLYTEMNESTRE

Homme sans tête ! Sois sage !
Tel un lion en cage,
Tu rugis sauvage.
Pense aux avantages
D'un roadster en voyage,
La tête dans les nuages,
Admirant le paysage,
Frémissant dans les virages,
Ton Morgan te fais l'hommage,
D'un jouet aux milles visages.

Françoise FICHET





VOTRE CLUB GAGNE!

Il y avait longtemps que le M.C.F n'avait pas présenté de Morgan dans des concours d'élégance ou d'état. Il est vrai qu'en France, on préfère se servir de la voiture que de l'exposer dans des salons, n'oublions pas que c'est grâce aux efforts des engragés de la restauration que nous devons la présence de témoins d'une époque ancienne.

John Worrall est une exception en son genre puisqu'il parvient à rouler et maintenir ses voitures en parfait état. Il est directeur d'un garage spécialisé dans la reconstruction de Morgans, ce qui aide bien les choses.

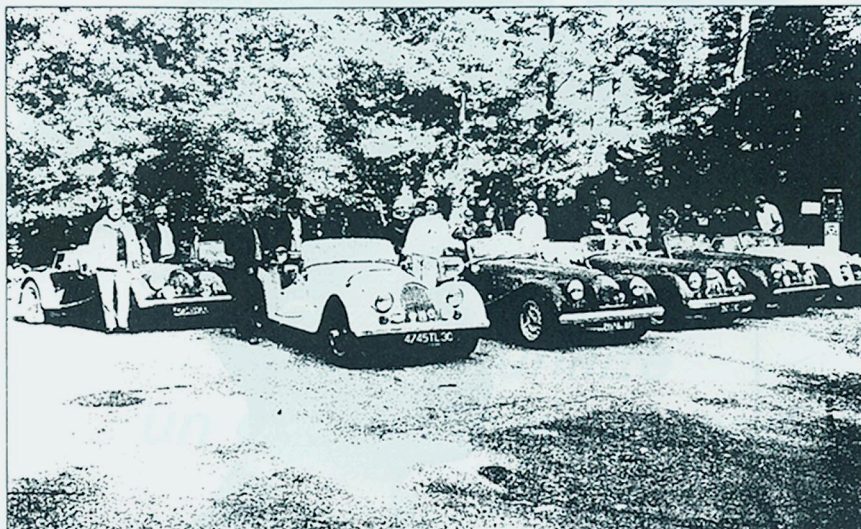
En début d'année, il nous a demandé si nous accepterions d'être ses parrains pour le concours d'état organisé par la B.B.C (chaîne télévisée d'état) et le magazine "Classic & Sports car" (équivalent de Auto Rétro); en effet ce concours n'accepte que les concurrents recommandés par un club officiel. Il a donc fallu remplir tout un questionnaire sur le M.C.F et la voiture et nous avons été acceptés. Il ne restait plus à John que de mettre la touche finale à sa voiture qui venait de subir une restauration complète de 3 ans.

Le 4/4 de 1971 de John, son premier Morgan, a donc été présenté pendant toute la durée du salon de la voiture ancienne au Centre International des Expositions de Birmingham, dans la catégorie des clubs d'après-guerre de moins de 200 membres. Nous avons gagné! Bien sur, les mauvaises langues pourraient dire qu'en entrant dans la catégorie des petits clubs, nous évitions la classe des clubs MG, Triumph, Jensen, Jaguar, etc... qui présentent plusieurs de leurs voitures restaurées à un très, très haut niveau et qui participent à tous les grands concours nationaux. Sachez que, non seulement le 4/4 a gagné sa classe haut la main mais qu'il a également été classé second du concours général, toutes classes confondues, à un point du gagnant.

Votre club est maintenant le fier propriétaire d'un trophée en cristal gravé sur pédestal en acajou qui vous sera présenté à l'assemblée générale en février prochain.

Bravo et merci à John pour le support qu'il apporte, année après année, à notre club!

La Croix-sur-Roudoule : Ah les belles anglaises !



Les belles anglaises sur le parking de l'auberge à Léouvé

Il existe des automobiles qui n'ont pas d'âge et qui, pourtant, sont toujours à la mode. Les Anglais sont les spécialistes et, en dehors des marques de prestige comme les Rolls, il en existe d'autres comme les Morgan qui font rêver.

Fabriquées quasi artisanalement depuis plus de soixante-quinze ans à l'identique, elles ont des fans qui n'hésitent pas à affronter les intempéries pour le plaisir de rouler

en décapotable, et qui se retrouvent dans des clubs pour parler de leurs idoles.

C'est ainsi qu'existe le Morgan-club de France, qui regroupe une centaine de voitures de tous âges avec une section Sud-Est - en gros la région Provence Côte d'Azur - qui, avec trente-six membres, est la plus importante sans doute parce que le climat est plus favorable.

Cette section organise trois sorties annuelles, dont une à

l'automne sur deux jours et, pour la première fois, le but de la sortie a été notre région. Le regroupement d'une douzaine de véhicules a eu lieu au Luc, avec un détour vers Saint-Tropez, pour admirer de vieux bateaux, puis trajet par Draguignan, Comps, Puget-Théniers pour passer la nuit à l'auberge des Tilleuls, à Léouvé.

Le deuxième jour, avait lieu un circuit des gorges de Daluis et du Cians.

rectification

Nous ne nous retrouvons pas dans "Des Clubs", mais dans notre Club, et nous ne réunissons pas pour parler de nos idoles mais pour rouler...et manger (ça je le dis tout bas à cause du Général Goubert) le Morgan Club de France ne regroupe pas une centaine de voitures, nous sommes 215 Morgan et la région Sud-Est si bien animée par notre bien-aimé Maurice Louche avec 46 membres n'est pas la plus importante, c'est l'Île de France avec 104 membres - le climat n'a rien à voir avec le plaisir de la Morgan, ou alors comment expliquer qu'il y ait plus de 4000 morgan en Grande Bretagne !

Jacqueline FROT

Petite rubrique de l'insolite par le membre mordu



*Nos aïeux étaient ingénieux :
voici un très élégant et très efficace couvre-chef
qui permet de rester protégé
quand la capote de notre anglaise fuit.*

à suivre...



BONNES ADRESSES

AUVERGNE MOTEURS

Philippe Gardette

Tél. 73 27 22 51 - Fax 73 27 30 83

Avenue du Parc - 63110 Beaumont

NDLR : Un garage sans reproche. Accueil, compétence.

JACQUES SAVOYE

*vous souhaitez
un excellent week-end*



**Importateur exclusif MORGAN
depuis + de 40 ans**

**237, Bd Péreire - Paris 17^e
Tél. : 45 74 82 80**

COTISATIONS 1995

Si vous souhaitez adhérer au Club ou renouveler votre adhésion, nous vous rappelons que vos cotisations doivent nous parvenir à l'adresse suivante :

MORGAN CLUB DE FRANCE / Jacqueline FROT Président
20, rue Daguerre 75014 PARIS

La cotisation de base annuelle est fixée à : 330 F

Bulletin à photocopier et à retourner avec votre chèque.

MORGAN CLUB DE FRANCE



BULLETIN D'ADHESION 1995

Je soussigné,

Nom Prénom

Adresse

Profession

Tél. : 1) domicile 2) bureau

désire adhérer au MORGAN CLUB DE FRANCE, la description de mon véhicule est la suivante : modèle

Nombre de places

année

Numéro d'immatriculation

couleur

Numéro de châssis

Fait à le

Signature