



# *Spridget Club de France*

association régie par la loi de 1901 - Affilié N° 988 à la F.F.V.E.

## *La lettre du Club...*

Septembre 2022

Bonjour à tous,

Nous voici de retour après la période estivale, que, nous espérons, vous avez mis à profit pour réaliser de belles balades au volant de nos petites anglaises favorites.

La « rentrée » maintenant passée, de nombreux évènements vont encore rythmer la fin de la saison, et nous allons commencer à préparer la prochaine.

Si vous souhaitez partager vos sorties ou vos expériences avec les autres membres du club, n'hésitez pas à nous en transmettre les éléments que nous publierons dans « La Lettre du Club ».

### **LES EVENEMENTS PASSES**

*Du 30 juin au 3 juillet 2022 - Le Mans (72)*

#### **Le Mans Classic 2022**

Cet évènement tant attendu par les amateurs depuis 2020 s'est enfin tenu !

Comme pour chaque édition nous avons accueilli nos amis anglais du MASC. Rob Duxbury, l'un de ses représentants, nous fait partager son expérience à travers un article publié dans MASCOT, la revue interne du MASC, dont vous trouverez ci-après la copie.

Cette année notre espace club était situé dans la zone « jaune rayé », mais manquait un peu de visibilité. Le beau temps a été de la partie. Le Mans Classic nous a proposé, comme à l'habitude une formidable rétrospective des 24 Heures du Mans.

Un grand moment de convivialité a été l'apéritif organisé samedi midi, partagé par une vingtaine de personnes.

La prochaine édition aura lieu en 2023, et célébrera le centenaire de cette épreuve mythique. Nous reviendrons vers vous prochainement pour les inscriptions.

**Spridget Club de France : Siège social 142, Avenue Saint Michel 45160 OLIVET**

**Président :** 06 12 70 68 94  
**Secrétaire :** 07 85 54 88 55

**e-mail :** [spridgetclubdefrance@gmail.com](mailto:spridgetclubdefrance@gmail.com)  
**Site et forum :** <http://spridget.fr>

# LE MANS CLASSIC 2022

The *Le Mans Classic* took place at the beginning of July 2022 over four days and is held every two years, although it will be held again next year (2023) as part of Le Mans' centenary celebrations. Jim Myers and I (both HoE) attended this year's event, travelling in my standard Frogeye and covering 670 miles in total from the West Midlands. We were invited to join the club area of Spridget France within the circuit, hosted by Thierry Dupont (second on the right). Thierry and his wife provided snacks and drinks on the Saturday and this brought together several MASC members both from England and France (four Frogeyes and five Midgets). There were also other Spridgets dotted around the circuit, as well as members of MASC who attended in other cars including a Morgan and a Morris Minor.

There were approximately 200,000 spectators attending and over 8,000 classic cars on display in numerous club and marque-specific areas including Ferrari, Aston Martin, Austin Healey, Jaguar, Lotus, Porsche, BMW, and cars over 80 years old. The actual racing is split into several sectors over 24 hours relating to different ages, sizes and makes. Practising and qualifying takes place the day before racing. There is a tremendous atmosphere at Le Mans with stalls selling all sorts of goods within the 'village' area. Thierry obtained tickets for us that allowed us to wander freely around the circuit and paddock. Tickets can also be purchased that admit you

to the grandstands. The circuit covers 13.6 kilometres in total.

Alan Abbey and Lara Warburton (also HoE) did a couple of parade laps early on Saturday morning in Alan's Morris Minor (starting near the front of the group and finishing last, after being swamped by Porsches along the Mulsanne Straight). My Frogeye ran well until reaching Le Mans when a loud 'graunching' noise emanated from the engine area. This was thankfully diagnosed by Alan Anstead (Kent) and Olivier Pierroh (a French attendee) as the rear bush in the dynamo running dry. The addition of oil in the filler aperture adjacent to the tachometer gear box cured the 'noise' and no further problems were encountered. Lesson learned: ensure that oil is added to this bush as part of routine maintenance.

Andy Cross (Wiltshire) also had some challenges on his extended travels around France after Le Mans – although he is now home safely, he needs to pull out the engine and box in Mildred, his Mk2 Sprite, as the reverse gear "has disintegrated". It appears that Alan Anstead, Danny Cusworth and Paul Batts (Somerset) all arrived home safely, although given the temperatures I'm not sure Paul needed his heated seats for the journey.

We stayed at a local AirBnB within 5 miles of the circuit where we could just about hear the cars racing through the night. We would certainly recommend this event to anyone.



*Du 24 au 25 septembre – Moulins (03)*

### **14<sup>ème</sup> Rassemblement Inter-Clubs d'Anglaise – « Entente Cordiale »**

Cette année c'est le MG Club de France qui a eu l'honneur d'organiser la 14<sup>ème</sup> Entente Cordiale.

Cette année, aux 4 clubs à l'origine de l'évènement (MG, Spridget, Sunbeam et Triumph) se sont joints les clubs BMC 1100-1300, Austin Healey et Rover, pour un total de 29 équipages.

Le MG Club de France nous a proposé de nous retrouver à Moulins (03) pour une découverte du Bourbonnais. Au Programme Souvigny et sa Prieurale, Lurcy-Lévis et sa Street Art City, Saint Menoux et son « débredinoire », et le Centre National du Costume de Scène à Moulins.

Deux équipages du Club (Dupont et Roy) y ont participé. Un très beau programme avec une organisation remarquable. Michel Roy a en projet un compte-rendu de cette sortie que nous vous ferons partager dans une prochaine lettre.

### **LES EVENEMENTS A VENIR**

*Du 04 au 06 novembre – Lyon*

#### **Epoqu'auto**

Le salon Epoqu'auto à Lyon est maintenant proche. Nous y tiendrons un stand où nous vous attendons nombreux.

Des billets sont disponibles. Pour tout renseignement, n'hésitez pas à contacter Bernard THEVENET (06 76 08 86 75).

*Avril 2023 – Lieu à définir*

#### **Assemblée Générale**

Pour notre prochaine Assemblée Générale en 2023, rien n'est encore figé, si vous avez des propositions à nous faire, n'hésitez pas à nous en faire part.

### **DES LIENS INTERNET TRES UTILES :**

Pour une actualité en continu pensez à rejoindre notre site facebook :

<https://www.facebook.com/Spridget-Club-de-France-188945619472/>

Site en anglais : <https://www.facebook.com/groups/1263439617038143/>

Notre ami Jean Marc Felten, désormais membre du bureau de notre Club, fait un excellent travail d'information sur facebook. Retrouvez vite ses posts sur :

<https://www.facebook.com/groups/510367960493750/permalink/629279761935902/>

Rappel du site de la FFVE : Un lien très utile.

<https://support.ffve.org/portal/fr/home>

## **L'IMPORTANT DU CHOIX DE NOS DURITES DE CARBURANT** (source : sortie de grange.com)

Au moment du remplacement de ses durites de carburant par des neuves, on pourrait se dire : “après tout, ce n’est qu’un morceau de caoutchouc, autant prendre le moins cher !”. Faut grave Des durites neuves montées en arrivée et en sortie de pompe à essence, devant être légèrement courbées par endroit, peuvent finir par se pincer avec la chaleur pour ne plus laisser passer suffisamment d’essence. Ces durites sont en caoutchouc et sont trop souples avec un revêtement extérieur en fibre. On les trouve chez de nombreux revendeurs de pièces pour véhicules anciens sur le net. Ces durites, contrairement à celles d’origine, ne sont pas renforcées et donc ne supportent pas la courbure.

Même pour des pièces aussi basiques que des durites d’essence, il y a aujourd’hui des produits de mauvaise qualité. Voyons ainsi les aspects un peu plus techniques qui vont fonder le choix de nos durites de carburant.

### LES ASPECTS TECHNIQUES D’UNE DURITE D’ESSENCE

Selon l’utilisation que vous en avez (voiture ancienne, voiture de collection, véhicule historique de compétition...), vous aurez des besoins différents en durite de carburant. Celle-ci devra répondre à des exigences différentes et présentera donc des caractéristiques différentes. Quelles sont ces caractéristiques ?

#### La structure d’un tuyau de carburant

La structure d’un tuyau de carburant se compose généralement de 3 “couches” qui remplissent chacune des fonctions bien particulières. C’est la structure que l’on retrouve le plus souvent dans les durites d’essence dans le domaine automobile. Certaines durites ne sont pourtant fabriquées qu’avec un seul matériau et donc une seule couche, ce qui n’est généralement pas un gage de qualité.

*On distingue bien 3 couches successives qui composent la durite.*

- **Le tube** : il s’agit de la partie en contact direct avec le carburant, elle doit donc être composée d’éléments chimiques compatibles et garantissant des propriétés d’étanchéité et de résistance appropriés : le NR (pour Natural Rubber, le caoutchouc naturel) et les caoutchoucs synthétiques et dérivés : SBR , Polybutadiène, EPDM, HNBR, Néoprène...
- **Le renfort (ou armature)** : il s’agit d’une fine couche de tissu, de fil (coton, polyester, kevlar, verre...) ou d’incol intercalée entre le tube et le revêtement et qui est destinée à maintenir le tuyau dans sa forme cylindrique et ceux malgré les sollicitations mécaniques et les pressions auxquelles il est soumis. C’est ce renfort qui manque généralement sur les durites “low-cost”
- **Le revêtement** : c’est la partie extérieure du tuyau. Cette couche ne joue pas qu’un rôle esthétique, bien au contraire. Outre le maintien du renfort, le revêtement doit assurer la résistance du tuyau aux contraintes externes : températures extrêmes, abrasion, ozone, intempéries, projections diverses. Certaines durites commercialisées sont également recouvertes d’une tresse supplémentaire en tissu ou en inox, dont nous verrons les caractéristiques plus bas.

Cette structure et les différents matériaux utilisés vont définir les caractéristiques de la durite de carburant.

#### Caractéristiques techniques d’une durite d’essence

##### *Composition de la durite et compatibilité avec les différents carburants*

C’est le premier élément à prendre à compte. Même si aujourd’hui la plupart des durites commercialisées sont compatibles avec la majorité des carburants, vérifiez bien que la durite que vous souhaitez installer soit compatible avec le carburant que vous utilisez (sans-plomb, gazole, éthanol...). En effet, la composition du tube (partie interne de la durite, pour rappel) doit être compatible avec votre carburant : lorsque ce n’est pas le

cas, la durite risque de se désagréger trop rapidement et les dépôts vont venir encrasser l'alimentation d'essence (injection, carburateur) et ainsi nuire au bon fonctionnement du moteur.

### *Le rayon de courbure*

Exprimé en degrés, il indique l'angle maximum qui peut être appliqué à la durite. Il est très important de respecter les angles de tolérance du rayon de courbure pour éviter l'écrasement du tuyau et son usure prématurée. De ce fait, fuyez les durites sans renfort qui ne supporteront pas la courbure. Notez que plus la température augmente, plus les angles de tolérance sont restreints car la durite s'assouplit et tend davantage à s'écraser.

### *La pression de travail et la pression limite de non-éclatement*

2 données sont mesurées pour définir la pression qui peut être acceptée par une durite de carburant donnée :

- La pression maximale de service (ou pression de travail) : il s'agit de la pression maximale que la durite peut recevoir dans des conditions normales et en continu.
- La pression limite de non-éclatement : c'est le pic de pression maximal (très courte durée donc) que la durite est capable d'accepter avant d'éclater.

Veillez donc bien à contrôler quelle est la pression du circuit d'essence de votre ancienne avant de choisir votre durite de carburant. Ce n'est généralement pas un problème sur nos voitures anciennes qui fonctionnent avec un carburateur et donc un circuit d'essence à basse pression.

### *Résistance dans le temps*

Le durcissement ou la désagrégation des durites d'essence sont des phénomènes normaux, le caoutchouc et ses dérivés étant des matériaux altérables dans le temps d'autant plus qu'ils sont ici soumis à des conditions difficiles (températures extrêmes, agressions chimiques etc.). Néanmoins, une bonne durite de carburant doit pouvoir durer 15 ans, voire plusieurs dizaines d'années selon les conditions dans lesquelles elles sont utilisées. Que ce soit pour le tube ou pour le revêtement, des matériaux inadaptés ou de mauvaise qualité vont accélérer leur durcissement ou leur désagrégation, deux phénomènes qui vont être respectivement sources de fuites et d'encrassement du moteur. S'il est difficile de juger sur une photo la qualité des matériaux d'une durite, vous devriez pouvoir le constater en inspectant la durite à l'œil et au toucher.

### *Le rôle d'isolant thermique (anti "vapor lock")*

Le "vapor lock" est un phénomène que nous avons vu dans une lettre Spridget précédente. Il s'agit de l'évaporation du carburant dans le circuit d'essence, qui, sous l'effet d'une forte chaleur, se transforme en une nappe de vapeur, empêchant ainsi la bonne alimentation en essence du carburateur. Ce phénomène peut être atténué (en autre) en réduisant l'impact des sources de chaleur s'exerçant sur le circuit d'essence. Une bonne durite d'essence doit donc pouvoir "isoler" le carburant de la chaleur radiante. Plus la durite sera épaisse, plus elle jouera un rôle isolant. Le matériau utilisé pour le revêtement extérieur va également jouer un rôle primordial.

### *Des astuces pour éviter les durites d'essence de mauvaise qualité ?*

En règle générale, privilégiez pour vos durites les grands fabricants de produits en caoutchouc. En effet, du fait de leur expertise, les fabricants de pneus ou de courroies par exemple fabriquent généralement des durites de bonne qualité qui sont d'ailleurs souvent utilisées en première monte par les plus grands constructeurs automobiles. Exemple de fabricants à privilégier : Hutchinson (durites en montage d'origine chez Renault pendant de longues années), Goodyear, Avon... N'hésitez d'ailleurs pas à regarder directement sur la durite le nom du fabricant, certaines marques faisant fabriquer leurs durites par des spécialistes du caoutchouc sans l'inscrire sur leur packaging, on a parfois de bonnes surprises. Exemple : les durites SEIM sont fabriquées par AVON, les durites vendues chez Norauto fabriquées par Goodyear...

Les durites marquées avec le nom du fabricant, la date de fabrication et parfois les caractéristiques techniques ainsi que les normes respectées sont généralement des valeurs sûres (c'est d'ailleurs sûrement obligatoire pour

un montage d'origine). Ce n'est bien évidemment pas une règle absolue, mais c'est bien souvent le cas (sauf pour les durites tressées qui ne peuvent pas être marquées).

EN CONCLUSION : NON, TOUTES LES DURITES D'ESSENCE NE SE VALENT PAS...

Que ce soit en qualité pure, en termes de caractéristiques techniques et bien sûr en prix, c'est ce qu'il faut retenir de cet article : toutes les durites ne se valent pas et certaines ne feront pas l'affaire pour une utilisation en mécanique automobile. Un conseil : vérifiez toujours que le tuyau de carburant que vous achetez soit adapté à votre utilisation, sans quoi vous risqueriez d'avoir de grosses surprises. D'une manière générale, pour une utilisation normale de votre voiture ancienne, fuyez les durites les moins chères que vous trouvez partout sur le net et privilégiez à minima celles qui possèdent un renfort intérieur.

Philippe Béthoux : 07 85 54 88 55

[bethoux.philippe@gmail.com](mailto:bethoux.philippe@gmail.com)

281 rue des peupliers 38500 Coublevie

**Spridget Club de France** : 142, avenue Saint Michel 45160 Olivet

Président : Thierry Dupont – 06 12 70 68 94