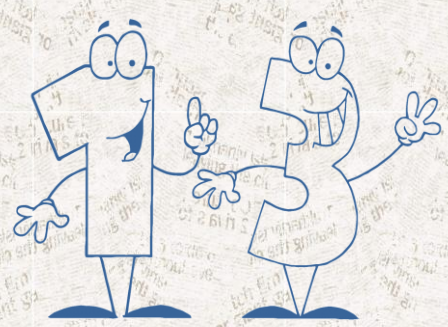
La Gazette de

l'Auto des Copains

n°



BI MESTRIEL

JANVIER - FEVRIER 2023

Anniversaires

Luc Philibert 23 janvier

Chrystel Flamanc 1 février

Vincent Marmajou 6 février

Jacques Labussière 20 février

Bernard Robert 21 février

Composition du bureau

source Doose

- Présidente : Marie-France Zaros

- Trésorier : Patrick Forillière

- Secrétaire : Sophie Guyard

- Organisateur : Jean-Michel Forillière

Table des matières

Page 2 : il était autrefois

Page 6 : les Copains découvrent

Page 10 : les autos des copains

Page 11 : les copains se détendent

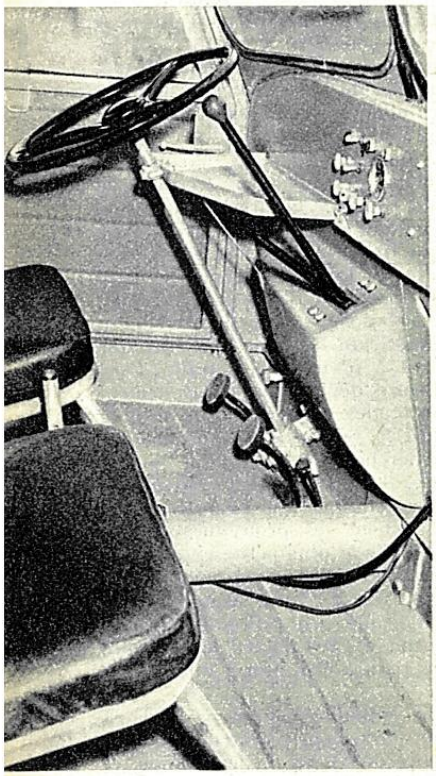
LES ESSAIS DE L'AUTOMOBILE

par Claude VOGEL

Nouvel utilitaire français

LE SHERPA

est la camionnette robuste et économique des transports rapides à courte distance



La cabine est vaste. Le tableau de bord par trop rudimentaire. Les leviers de vitesses et démultiplicateur sont bien situés.

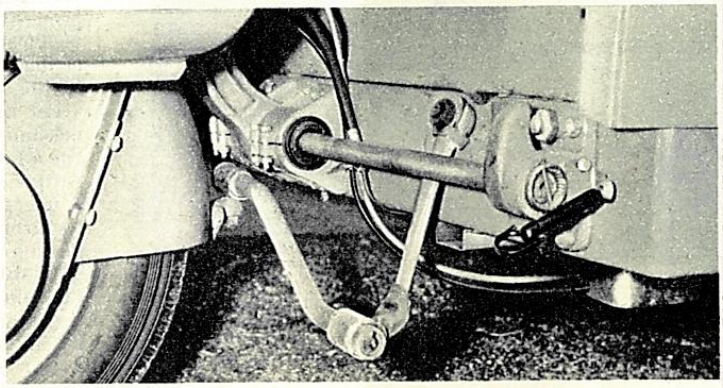
EN présentant à ses lecteurs l'essai de la camionnette Sherpa, nouvelle venue française sur le marché des véhicules utilitaires, L'AUTOMOBILE renoue avec une formule que les exigences de l'actualité l'avaient contrainte à négliger. Et pourtant la camionnette entre précisément dans le cadre « usager » car les services qu'on peut en attendre sont pratiquement illimités. Encore faut-il qu'elle soit bien conçue, c'est-à-dire maniable, d'un emploi économique, aussi peu encombrante que possible, tout en autorisant une charge et un volume de fret importants. Mais une camionnette doit aussi, le dimanche venu, permettre à son propriétaire la promenade de détente c'est-à-dire que sa suspension doit s'accommoder de la non-charge.

Le Sherpa, dont l'allure n'est pas sans rappeler les 3 roues allemands Tempo et Goliath, répond à toutes ces conditions. Ce véhicule est à l'étude depuis plusieurs années ; au dernier Salon il a été présenté dans sa version définitive. Depuis le 1er novembre 1956, trois Sherpa sortent chaque jour des ateliers de Noisy-le-Sec.

S'il ressemble à d'autres utilitaires, le Sherpa n'en est pas moins de conception originale, et il nous est agréable de saluer la naissance d'une nouvelle marque française que les difficultés du marché actuel ne paraissent pas effrayer. 900 kgs de charge utile, 5 CV de puissance, fiscale, on peut ainsi caractériser le Sherpa. Son nom même est synonyme de résistance exceptionnelle. Il est cependant évident que notre essai ne peut préjuger de cette qualité-là, que seul un usage intensif, portant sur des milliers de kilomètres, permet d'apprécier.

UN MOTEUR SPORT EN SERVICE UTILITAIRE

Les constructeurs de la camionnette Sherpa ont jeté leur dévolu sur la mécanique 5 CV Panhard. Il ne s'agit certes pas du moteur des berlines courantes, mais de sa version industrielle. Ce moteur a une cylindrée de 851 cm³ (alésage — course = 85 × 75 mm). Le taux de compression est ramené à 6,2. Tel qu'il se présente, il développe 30 CV à 4.000 t/m. L'allumage est classique, par batterie 12 V et Delco. Le graissage est assuré par une pompe à



Ci-contre la direction agit sur la fourche avant. On voit l'une des barres de torsion qui régissent la suspension de la roue.

engrenages placée dans le carter moteur. Le refroidissement est à air forcé, grâce à une turbine centrifuge ; l'air est guidé par des volutes. Le moteur Panhard n'est pas disposé suivant la formule habituelle puisqu'il est monté longitudinalement (le cylindre droit orienté vers l'avant) du côté gauche de l'unique roue avant. Lui faisant équilibre, à droite de la roue tractrice et directrice, la boîte de vitesses qui est une création originale.

Toute la mécanique (moteur, boîte, embrayage, transmission) est montée sur une pièce centrale en acier coulé, constituant, en même temps que l'essieu de la roue avant, le pivot directeur du véhicule.

L'ensemble moteur-boîte pivote avec la roue ; l'équilibre obtenu est des plus satisfaisants puisque, dans les virages il suffit d'un effort minime sur le volant. La direction est, par ailleurs, à peu près exempte de réactions parasites. La boîte de vitesses offre 3 rapports auxquels il faut ajouter 3 rapports courts (à utiliser lorsque le véhicule emporte une charge supérieure à 400 kg) grâce à la présence d'un démultiplicateur. Le train démultiplicateur est placé dans le carter même de la boîte de vitesses ; il est muni de 2 différents pignons et transmet l'effort sur un pignon à chaîne. Ce pignon à chaîne entraîne directement la roue avant par l'intermédiaire d'une chaîne à trois rangées ; la tension de la chaîne se règle très facilement. La présélection entre les deux gammes de rapports s'opère par un petit levier qu'il est recommandé de n'employer qu'à l'arrêt. Le levier de vitesses lui-même est situé au tableau de bord, à côté du levier démultiplicateur. Sa forme et le schéma des vitesses sont inhabituels. Mais l'accoutumance vient très vite. Ce levier est dur à manœuvrer tant les verrouillages sont fermes et les opérations de rétrogradage nécessitent un double débrayage rigoureux, faute de quoi les pignons entonnent une chanson assez peu mélodieuse.

Notons aussi qu'il existe un trou sérieux entre les 2e et 3e vitesses. Certes, la seconde monte relativement haut... mais pas assez cependant car le régime du moteur fléchit sérieusement au passage de la 3e. Nous souhaitons donc que les techniciens de la firme productrice du Sherpa réétudient l'étagement des rapports de la boîte. S'il est possible de rouler en charge sur les rapports longs, il est cependant préférable d'utiliser les rapports courts. La perte de vitesse n'est pas considérable et il est alors permis de gravir les pentes les plus rudes sur la 2e vitesse. La gamme des rapports courts permet en effet l'utilisation optima des possibilités, assez étonnantes il faut bien le dire, du moteur Panhard sur un utilitaire. La vitesse de pointe, à vide ou en charge, est de l'ordre de 75 km/h (sur route plate et sur la 3e longue). Sur la 3e courte et en charge on atteint encore 65 km/h. On comprendra que, dans ces conditions, le Sherpa réalise des moyennes honorables.

Quant à la consommation, elle varie essentiellement suivant la charge transportée — donc suivant la démultiplication. A vide — rapports longs — il faut compter avec une moyenne de 8 l 5 à 9 l aux 100 km. Dans les conditions de notre essai, c'est-à-dire avec une charge de 900 kg, sur un circuit sinueux, à une moyenne de 58 km/h, il faut compter avec 13 l aux 100 km. Précisons que nous utilisions le carburant appauvri actuel qui ne prédispose pas à l'économie.

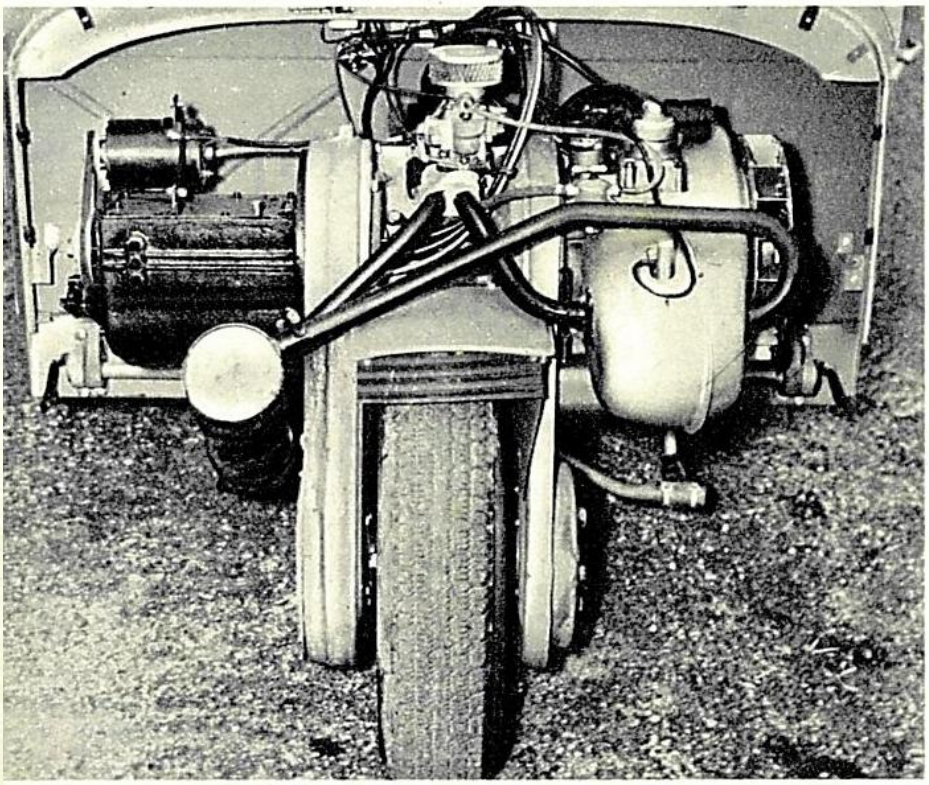
Le Sherpa nous paraît être, en résumé, un excellent véhicule de transports rapides à courte distance, qui supporte aisément la comparaison avec les autres 1.000 kg du marché et qui les surclasse même sur le plan de l'économie d'utilisation.

Le Sherpa est muni de freins hydrauliques sur les 3 roues. Le diamètre des tambours avant et arrière est de 255 mm. A vide le freinage est d'une puissance redoutable ; en charge il demeure suffisamment efficace pour autoriser le contrôle du véhicule à toutes les allures et quel que soit l'état du sol. De plus, sur un effort de freinage brutal, le Sherpa continue sa trajectoire, ce qui n'est pas la règle en matière de camionnettes chargées. Le frein à main agit, par l'intermédiaire d'un câble, sur les roues arrière. Il immobilise réellement le véhicule à l'arrêt et, en cas de nécessité, remplit correctement son office de frein de secours.

UNE BONNE SUSPENSION, UNE EXCELLENTE TENUE DE ROUTE

La suspension avant du Sherpa est assurée par 2 barres de torsion montées sur des blocs de caoutchouc. La tension des barres est aisément réglable. A l'arrière nous trouvons des ressorts hélicoïdaux secondés par des amortisseurs hydrauliques. Deux plaques fixées longitudinalement par une extrémité au châssis, par l'autre à la flasque qui tient la roue arrière, compensent les réactions du train arrière à l'accélération et au freinage.

A vide le confort est évidemment assez relatif et la suspension a des réactions très sèches. Mais il ne faut pas oublier qu'une camionnette est conçue pour le transport de lourdes charges et, dans ces conditions, le Sherpa s'humanise beaucoup. Un autre point intéressant à souligner : à pleine charge, sur les routes défoncées que nous avons volontairement empruntées, les suspensions n'ont jamais talonné ; ceci non plus n'est pas la règle sur les véhicules utilitaires.



Moteur et boîte sont montés sur une pièce en acier coulé qui forme la fourche de la roue. L'ensemble est équilibré.

Nous avons effectué l'essai du Sherpa à pleine charge. La roue de secours réduit la garde au sol.

Quant à la tenue de route, elle nous a agréablement surpris : la stabilité de l'ensemble est excellente dans toutes les conditions et l'adhérence de l'unique roue avant, chargée, à première vue de bien des rôles, est toujours correcte. Sur des routes très bombées, même, le Sherpa est plus facile à tenir qu'une 2 CV Citroën. Par ailleurs, la direction du type à vis globique est agréable. L'effort de la direction est transmis à la fourche avant par l'intermédiaire d'une biellette et d'une barre. La démultiplication est raisonnable et le rayon de braquage (4 m 95 à gauche, 5 m 30 à droite) assure une maniabilité fort appréciable, surtout en ville. Seule la position du volant, quasi-horizontal, est désagréable. Les circonstances atmosphériques nous ont également permis d'apprécier la stabilité du Sherpa sur route mouillée.

UN CHASSIS ROBUSTE UNE GRANDE SURFACE UTILISABLE

Le châssis de cette camionnette à 3 roues paraît d'une robustesse à toute épreuve. Il est constitué par un tube central en acier de diamètre important muni de 5 traverses en acier embouti de forme U épaisse de 4 mm soudées électriquement sur le tube. Les traverses sont renforcées longitudinalement par des profilés en U également assemblés par soudure électrique.

La carrosserie est fixée solidement au châssis. Elle comporte : la cabine pour le conducteur et son passager et une plate-forme (le tout en tôle d'acier emboutie à la presse) complétée par une bâche maintenue par des arceaux en profilés. Celle-ci est vaste, rigoureusement plane, suffisamment basse pour faciliter les manœuvres de chargement. Le volume total utilisable sous la bâche est de 6 m³. A l'arrière, le hayon vient malheureusement racler le sol lorsqu'il est rabattu et que le véhicule est chargé. Sous le plancher, à l'arrière, la roue de secours est exposée à toutes les souillures. Quant à la cabine, si elle est vaste et relativement confortable, elle est par trop grossièrement présentée.

Après avoir énuméré les qualités incontestables du Sherpa, citons, en vrac, ses défauts :

— pas de finition, des tôles brutes un peu partout, un tableau de bord rudimentaire garni de boutons trop durs à manœuvrer et ne comportant pas de jauge à essence. Les boutons d'avertisseur et de phares sont trop loin de la main du conducteur, pas de séparation entre plate-forme et cabine : sur un coup de frein brutal

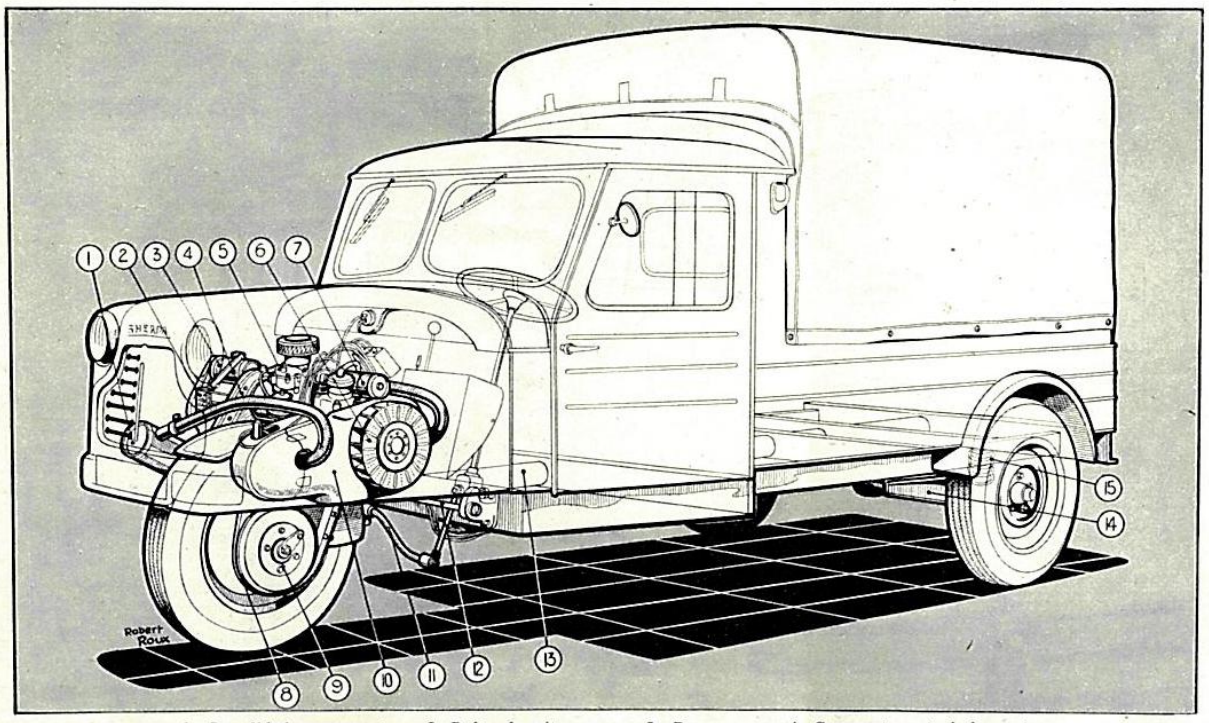
et cabine : sur un coup de frein brutal les occupants de la cabine reçoivent la charge dans le dos, réservoir d'essence contenant seulement 22 litres : l'autonomie du Sherpa est absolument insuffisante, pas de réglage des phares qui, en charge pointent vers le ciel, un bruit de fonctionnement insupportable : pour converser en marche, il faudrait utiliser un porte-voix ! Pas de protection de la batterie montée d'une manière un peu simpliste sous le siège du conducteur, pas de pare-chocs avant, pas de serrures de portières.

CONCLUSION

Aucun véhicule n'est parfait et nous venons de dire que le Sherpa présentait, quant à lui, pas mal de défauts. Mais il ne faut pas oublier que dans l'esprit de ses créateurs, il s'agissait avant tout de lancer sur le marché français des utilitaires un véhicule économique à l'achat et à l'entretien, robuste et maniable. Nul doute qu'ils ont atteint leur but. Par ailleurs, nous pensons que les défauts du Sherpa sont imputables à son extrême jeunesse et qu'il y sera bientôt remédié. De toutes façons la somme des qualités de cette camionnette l'emporte largement sur celle des défauts... et nous suivrons avec intérêt son évolution.

Les prix de vente du Sherpa sont les suivants :

— châssis cabine 565.000 francs ;
— châssis ridelles 588.000 francs ;
— véhicule complet (bâché) 598.000 fr. (taxes 2,83 % en plus).



1. Pot d'échappement. — 2. Boite de vitesses. — 3. Dynamo. — 4. Support central de moteur et de boite. — 5. Carburateur. — 6. Turbine de refroidissement. — 7. Bobine d'allumage. — 8. Support de roue avant. — 9. Tambour de frein. — 10. Moteur Panhard. — 11. Biellette de direction. — 12. Barre de torsion. — 13. Poutre maitresse de châssis. — 14. Tirant de poussée. — 15. Ressort hélicoïdal.

Les Copains découvrent

Les dictons de janvier jour par jour

• 01 : Jour de l'an beau, mois d'août très chaud.
Le vent du jour de l'an souffle moitié de l'an.
Houx et gui du premier janvier apportent bonheur au foyer.

• 02 : Autant de bonnes journées en janvier, autant de mauvaises en mai.
Janvier sec et sage est un bon présage.

• 03 : Sainte Geneviève ne sort point, si Saint Marcel ne la rejoint.

• 04 : Le jour de la Sainte Odilon souvent n'amène rien de bon.

• 05 : A la Saint Gerlac le temps froid et serein, l'année sera bonne c'est certain.
A la Saint Siméon, la neige et les tisons.

• 06 : Quand il gèle en plein vent, tout fend.

• 07 : S'il gèle à la Saint Raymond, l'hiver est encore long.

• 08 : A la Sainte Gudule, le jour croît, mais le froid ne recule.
Temps de Saint Lucien, temps de chien.
Pour les Rois, goutte au toit, saison de pois.
Les hivers les plus froids sont ceux qui prennent vers les Rois.
Neige à l'Epiphanie, le grenier sera rempli.
Si le soir du jour des Rois, beaucoup d'étoiles tu vois, auras sécheresse en été et beaucoup d'œufs au poulailler.
Soleil qui luit le jour des Rois fait deux hivers pour une fois.

• 09 : Pour Saint Adrien, le froid nous revient.

• 10 : Beau temps à la Saint Guillaume donne plus de blé que de chaume.

• 11 : Entre le 10 et le 20, les plus contents sont les drapiers.

• 12 : Les 12 premiers jours de janvier prédisent le temps des 12 mois de l'année.

• 13 : S'il neige à la Saint Hilaire, il fera froid tout l'hiver.
Soleil au jour de Saint Hilaire, rentre du bois pour l'hiver.
Soleil et chaleur à la Saint Hilaire n'indiquent pas la fin de l'hiver.

• 14 : Soleil de Sainte Nina, pour un long hiver rentre ton bois.

• 15 : A la mi-janvier, étends ton fumier.
Gelée de la Saint Maur, la moitié de l'hiver dehors.
S'il neige à la Saint Maur, la moitié de l'hiver est dehors.

- 16 : Prépare pour Saint Marcel tes graines nouvelles.

- 17 : A la Saint Antoine grande froidure, à Saint Laurent grand chaud ne durent.
  A la Saint Antoine, les jours croissent d'un pas de moine.
  S'il gèle à la Saint Sulpice, le printemps sera propice.

- 18 : Neige à la Sainte Prisca la belle année que voilà.

- 19 : Quand le froid à la Saint Marius frappe, la charrette dérape.

- 20 : A la Saint Sébastien, les jours rallongent d'un pas de chien.
  A la Saint Sébastien, l'hiver s'en va s'il ne revient.
  A la Saint Sébastien, l'hiver reprend ou se casse les dents.
  S'il gèle à la Saint Sébastien, mauvaise herbe ne revient.

- 21 : A la Sainte Agnès souvent l'hiver progresse.
  De la Sainte Agnès la douceur ne nous fait pas croire que l'hiver meurt.
  Froidure d'Agnès n'est que caresse.
  Jour de Sainte Agnès, jamais trop de froid ne laisse.

- 22 : A la Saint Vincent, l'hiver monte ou descend.
  A la Saint Vincent, tout dégèle ou tout fend.
  Beau Saint Vincent, récolte promise.
  Saint Vincent, claire journée nous annonce une bonne année.
  Saint Vincent clair et beau, plus de vin que d'eau.

- 23 : Saint Barnard ensoleillée rend le vigneron gai.

- 24 : Neige De Saint Babylas, bien souvent on s'en lasse.

- 25 : A la Saint Paul, l'hiver se casse ou se recolle.
  A la Saint Paul, l'hiver se rompt le cou ou pour quatorze jours se le renoue.
  Soleil de Saint Priest, abondance de millet.

- 26 : Sainte Paule sec et beau, remplit greniers et tonneaux.

- 27 : Après la Sainte Angèle, le jardinier ne craint plus le gel.
  Saint Julien brise la glace, s'il ne la brise, il l'embrasse.

- 28 : Pour Charlemagne, les écoliers doivent fermer livres et cahiers.
  Saint Charlemagne, février en armes.

- 29 : S'il gèle a la Saint Sulpice, le printemps sera propice.
  Temps de Saint Gildas, temps de glace.

- 30 : Prends garde à la Sainte Martine car souvent l'hiver se mutine.
  A la Saint Hippolyte, bien souvent l'hiver nous quitte.

- 31 : Souvent fin janvier ne remplit pas le panier.
  Un mois de janvier sans gelée n'amène pas une bonne année.

Les dictons de février jour par jour

• 01 : Février entre tous les mois est le plus court et le moins courtois.

• 02 : Rosée à la Chandeleur, hiver à sa dernière heure.
Soleil de Chandeleur annonce hiver et malheur.
Soleil le 2 février, l'hiver sera prolongé.
Quand le soleil de la Chandeleur fait lanterne, quarante jours après, il hiberne.

• 03 : S'il ne pleut ni neige à la Saint Blaise, en mars le froid en prendra à son aise.
Quand le jour de la Sainte Blaise est brumeux, il pleuvra dans un jour ou deux.
Si le jour de la Saint Blaise est serein, bon temps pour le grain.

• 04 : Le lendemain de la Saint Blaise, souvent l'hiver s'apaise, mais si vigueur il reprend, pour longtemps on s'en ressent.
Quand vient la Sainte Véronique, Soleil à l'hiver fait la nique.

• 05 : A la Sainte Agathe, sème l'oignon, même dans la glace. Sainte Agathe emporte le froid dans sa saquette.
Si tu sèmes le poireau à la Sainte Agathe, pour un brin tu en auras quatre.
Si pour Sainte Agathe il pleut, le maïs croît au mieux.

• 06 : A la Saint Gaston, surveille tes bourgeons.
A la Sainte Dorothée, la plus forte neigée.
Le six février, la plus forte gelée.

• 07 : Il faut qu'à la Sainte Eugénie, toutes semailles soit finies.

• 08 : A la Saint Jacqueline, froid et bruine.

• 09 : A la Sainte Apolline présage certain, l'hiver s'achemine ou touche à sa fin.
Jour de Sainte Apolline renfrogné, c'est trois beaux mois d'été qu'elle nous a gardés.

• 10 : Quand la bise oublie février, elle arrive en mai.

• 11 : Saint Séverin et ses coquins font tout geler sur le chemin.

• 12 : Si le soleil rit pour le 12 février, pommes et cidre à la folie.

• 13 : De Sainte Béatrice, la nuée assure six semaines mouillées.

• 14 : Vigneron à la Saint Valentin doit avoir la serpe à la main.
A la Saint Valentin, la pie monte au pin.
A la Saint Valentin, tous les vents sont marins.
La nouvelle lune de février sert pour l'année de calendrier.
Pour la Saint Valentin, l'amandier fleurit.
S'il ne fait froid ce jour, vingt jours trop tôt montera la sève.

• 15 : A la Saint Claude regarde ton seau, tu ne le verras pas plus haut.

• 16 : S'il neige à Saint Onésime, la récolte est dans l'abîme.
Si le soleil lui tôt le matin, semailles de mardi gras vont bien.

Lune de Mardi-Gras, tonnerre entendra.
Mardi-Gras près du feu, Pâques auprès de la porte ; Mardi-gras près de la porte, Pâques auprès du feu.

- 17 : Février, ma foi, est un méchant petit gars.

- 18 : A la Sainte Bernadette, souvent le soleil est de la fête.

- 19 : Le bon saint Boniface entre en brisant la glace.

- 20 : Souvent à la Sainte Aimée, la campagne est enneigée.

- 21 : A la Saint Pierre Damien l'hiver reprend ou s'éteint.
  A la Saint Pierre l'hiver s'en va ou se resserre.
  Il est trop tard à la Saint Pépin pour planter les arbres à pépins.

- 22 : Le temps qu'il fait à la Sainte Isabelle dure jusqu'aux Rameaux.
  S'il gèle à la Sainte Isabelle, encore quarante jours d'hiver.
  Neige à la Sainte Isabelle fait la fleur belle.

- 23 : Souvent à la Saint Lazare le froid gagne ou file vers la montagne. Souvent quand Saint Lazare appelle le froid, il n'en reste pas.

- 24 : A la Saint Modeste, repique tes choux s'il en reste.

- 25 : Si le soleil luit tôt le matin, Saint Roméo fait le bien.

- 26 : Si février est chaud par aventure, Pâques amènera la froidure.

- 27 : A la Sainte Honorine bourgeonne l'aubépine.
  Gelée de Sainte Honorine rend toute la vallée chagrine.

- 28 : Beau ciel à la Saint Romain, il y aura des denrées et du bon vin.
  Soleil le dernier jour de février met des fleurs au pommier.

Les autos des copains

Claudine et Raymond Roquigny

Nos deux amis roulent en Citroën et pour se faire plaisir, los de nos sorties, ils ont jeté leur dévolu il y a quelques années sur une Dyane 6.

Cette 2CV habillée en dimanche est la seule de notre amicale et elle est dans un état presque collection.
Raymond l'utilise au quotidien et en prend soin presqu'autant que de Claudine (j'ai dit presque!).
Tou d'abord, elle asubi une cure de jouvence eu niveau mécanique avec remplacement du moteur, des freins, des suspensions, ce qui lui a donné une nouvelle jeunesse.

Mais, après deux ou trois ans, c'est la carrosserie qui a eu droit à changer de costume.

Si elle a conservé son joli bleu, la carrosserie a divorcé du châssis pour se faire repeindre entièrement avant de se remarier avec celui-ci pour encore de belles années. Cette peinture de très belle facture a été précédée d'une préparation de grande qualité avec le soin du détail.

Cette Dyane 6, bien que ce soit une voiture confortable, mieux fi,ie et plus moderne de style que la 2CV dont elle dérive, n'a jamais su faire l'unanimité autour d'elle, beaucoup lui ayant toujours préféré la mythique 2CV.
Modèle des derniers millésimes, celui de Claudine et Raymond est équipé du moteur de 602 M28, le plus puissant de la gamme, des freins à disques à l'avant et du carburateur double corps, ce qui lui confère des qualités surprenantes pour sa catégorie.

Les copains se détendent

-Allo. La police ?

-Oui.

-Des voleurs m'ont attaqué.

-Combien des voleurs ?

-Sept.

-Tu as dit ?

-J'ai dit sept.

-Dix-sept ?

-Mais non; sans dix; sept !

-Cent dix-sept.

-Mais non, sept sans dix.

-Comment, sept cent dix ?

-Mais non, sept, sans dix; sept !

-C'est trop. Sept cent dix-sept voleurs

-Non ! Non! J'ai dit: sept, sans dix, sept !

-Oh là là ! Dix-sept cent dix-sept voleurs !

-Au revoir.

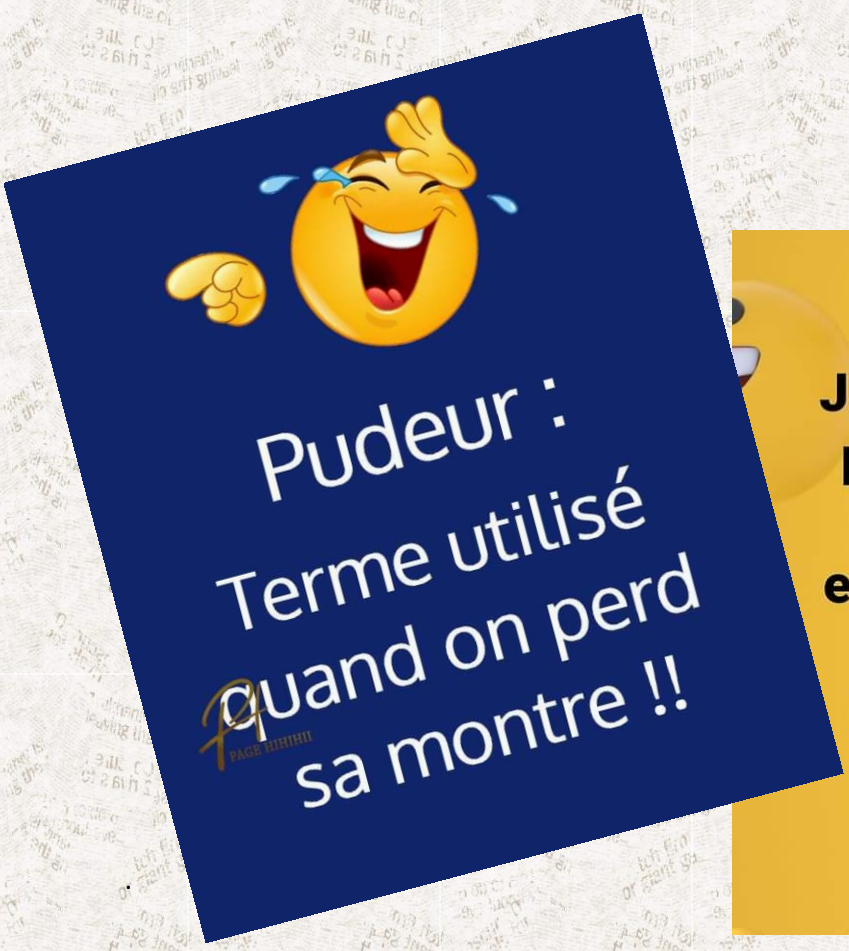
Deux grand-mères parlaient ensemble de leurs petits-enfants.

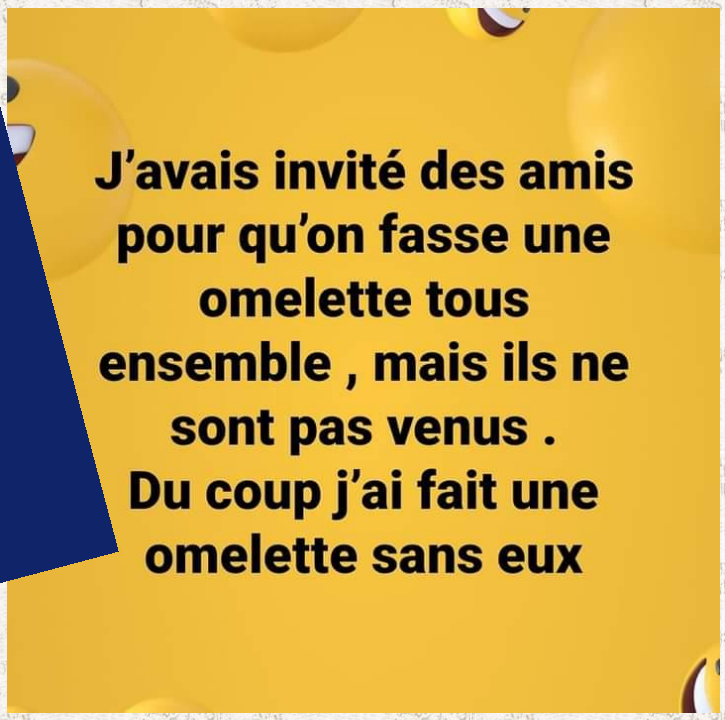
> L'une dit : 'chaque année j'envoie à chacun de mes petits-enfants une carte avec un généreux chèque dedans. Puis je n'entends pas parler d'eux, pas même un merci où une visite'

> L'autre dit : 'Je fais la même chose que toi mais dès la semaine suivante ils viennent tous me rendre visite et me remercier'

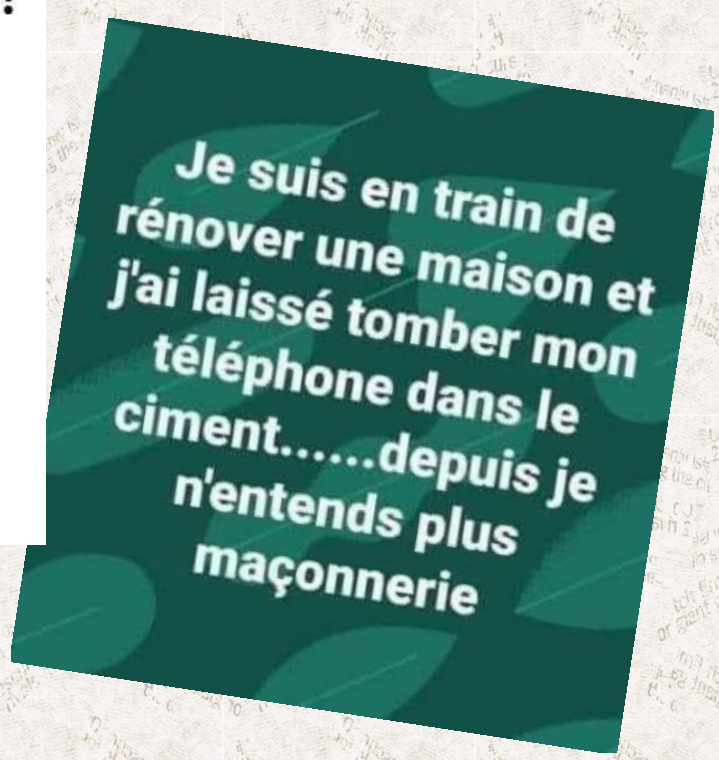
> 'Vraiment? Dit la première. Comment fais-tu?'

> 'Je ne signe pas le chèque!'


Pudeur :
Terme utilisé quand on perd sa montre !!


J'avais invité des amis pour qu'on fasse une omelette tous ensemble , mais ils ne sont pas venus .
Du coup j'ai fait une omelette sans eux

- Comment appelle-t-on un chat tombé dans un pot de peinture un 25 décembre ?
- Un chat peint de noël !
Citations des Minions
www.facebook.com/LesCitationsDesMinions


Je suis en train de rénover une maison et j'ai laissé tomber mon téléphone dans le ciment.....depuis je n'entends plus maçonnerie