

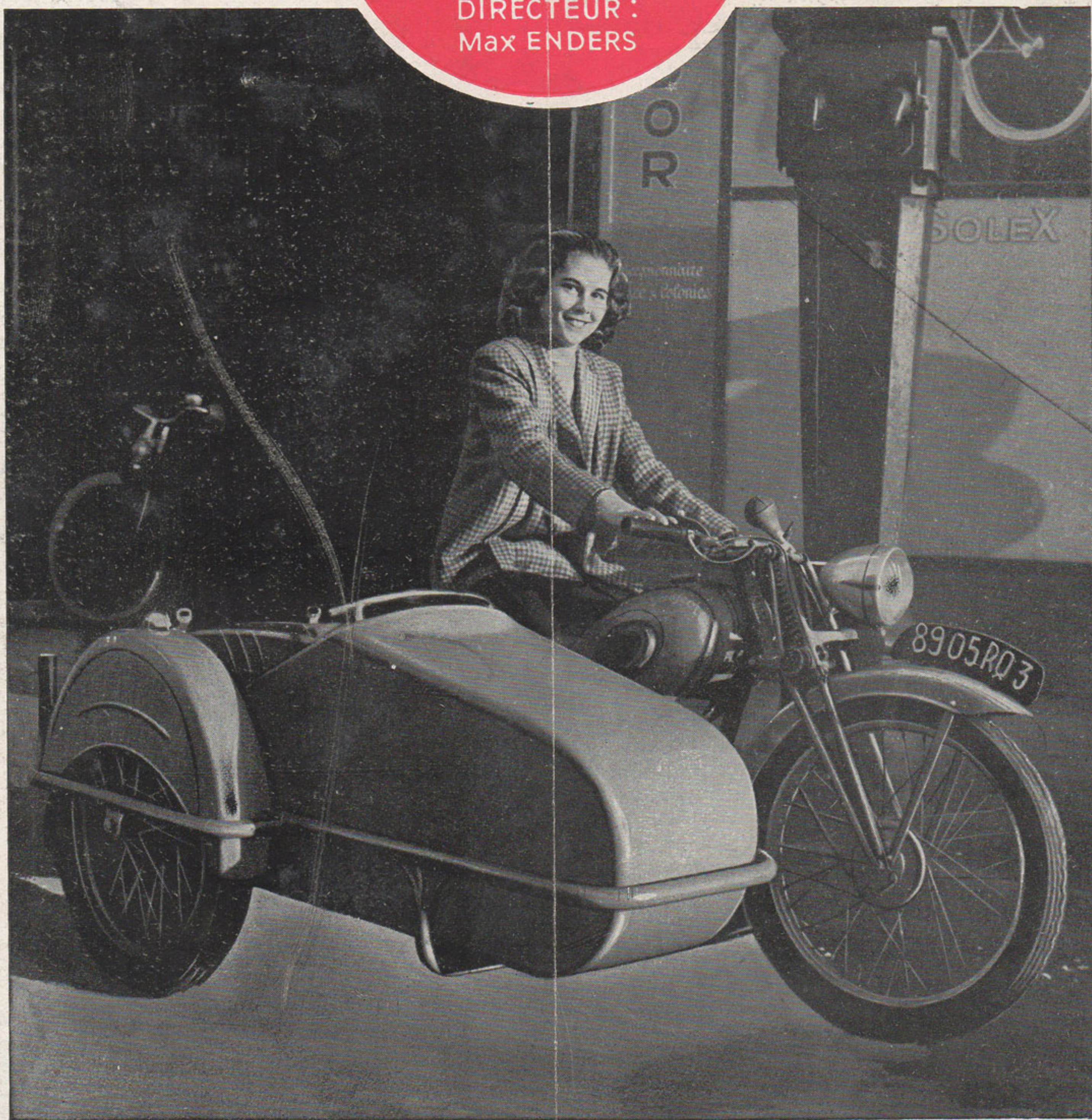
2^e ANNÉE — N° 19
- FÉVRIER 1949 -

LE NUMÉRO
— 30 FR. —

REVUE
MENSUELLE

MOTOCYCLES

DIRECTEUR :
Max ENDERS



*et toutes extraordinairement
confortables*



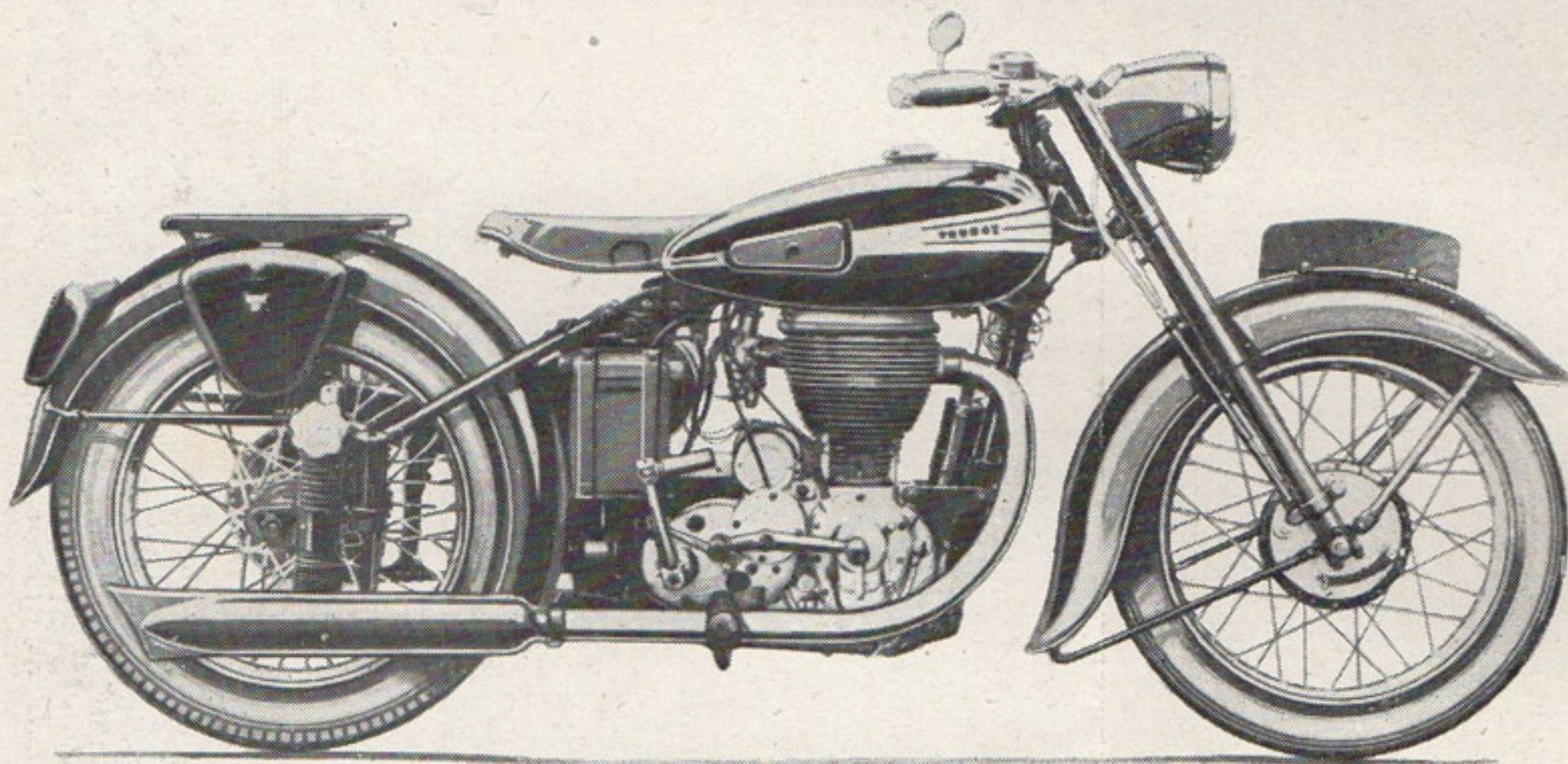
TERROT

Ayant résolu dans un ordre
logique les problèmes primor-
diaux de sécurité de pilotage,
de sécurité de fonctionnement,
de facilité d'entretien, d'aug-
mentation de rendement, de
beauté de présentation

TERROT

a développé son effort constant
dans la poursuite du

CONFORT



La 500 cm³ type RGST

Déjà connu comme fabriquant les motocyclettes
les plus sûres, les plus rapides, les plus belles

TERROT

présente pour 1949 les plus confortables grâce à sa

Nouvelle Selle à grand débattement contrôlé (tous modèles)

Fourche télescopique avec amortisseurs hydrauliques à double effet (à partir de 125 cc)

Suspension arrière à grand débattement, réglable pour solo ou tansad (500 cc)

gamme complète **TERROT** *confort parfait* **TERROT**

Etablissements **TERROT** 2, Rue André-Colomban - DIJON

avec son isolant
MYTRAM
à haute teneur en alumine
SURCLASSE PARTOUT
LES MEILLEURES TECHNIQUES
*adopté par l'Aviation
militaire*



EYQUEM

50 ANNÉES D'EXPÉRIENCE... DE SUCCÈS

191-195 Bd PÉREIRE - PARIS - TÉL. ETO. 15-60.4 LIGNES.

NOVI

Équipements Électriques
pour
Vélos - Véломoteurs - Motos

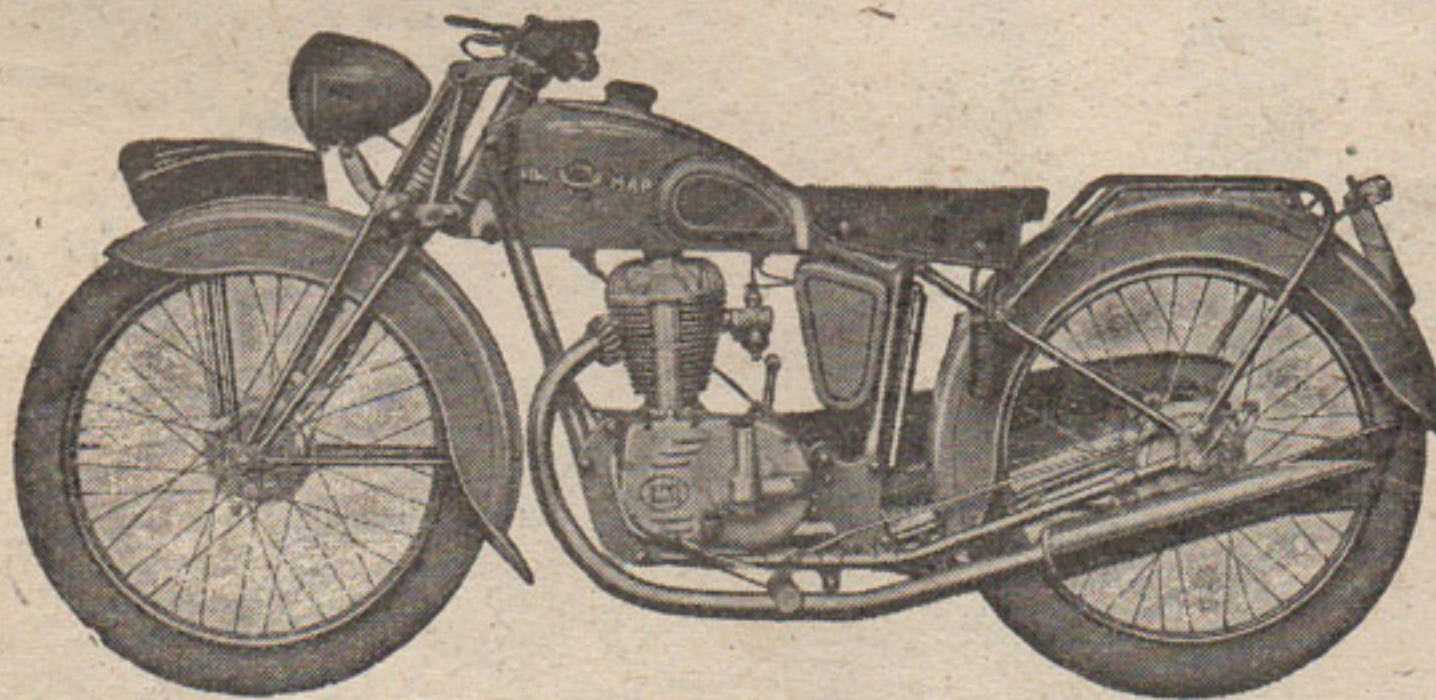
MAGNÉTOS D'ALLUMAGE
VOLANTS MAGNÉTIQUES
COMBINÉS
ALTERNATEURS
DYNAMOS

12 à 16, Chemins des Vignes - PANTIN
Tél. : NORD 66-71

NEW-MAP

"La Motocyclette de grand luxe"

Modèles 2 temps
125 cmc.
3 et 4 vitesses
Sélecteur au pied



Modèles 4 temps
125 cmc. à culbuteurs
Suspension AR
réglable et brevetée

3 SUPÉRIORITÉS
INCONTESTÉES

Une CONSTRUCTION SOIGNÉE - Des MOTEURS de QUALITÉ - Une PRÉSENTATION RACÉE

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS SUR DEMANDE

Motocyclettes NEW-MAP

Bureaux et Usines

122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS - 30, Rue de Charenton

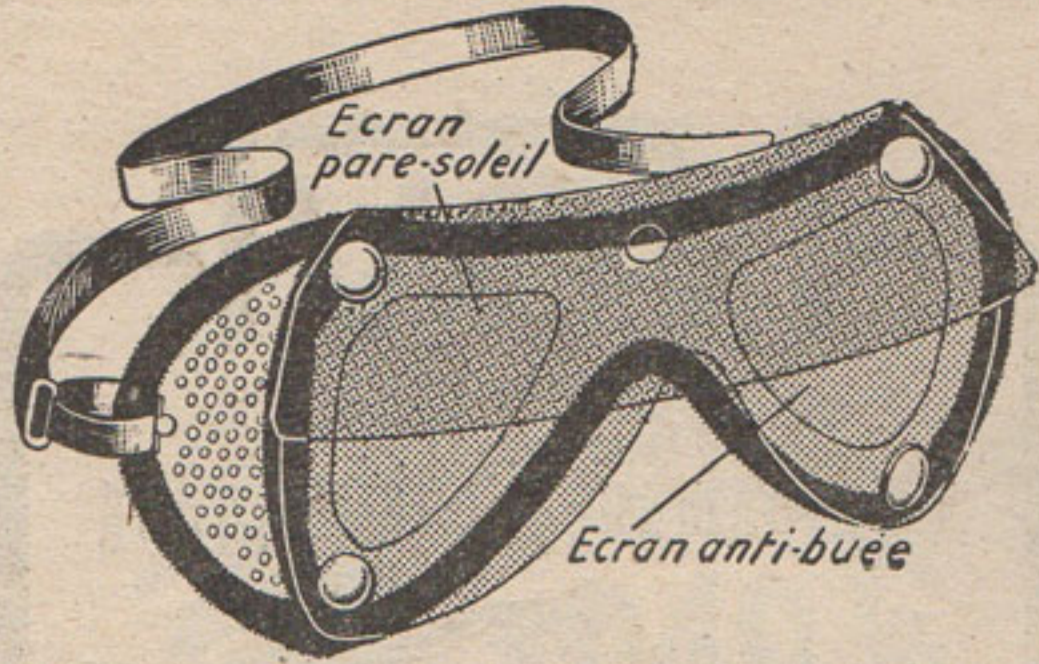
BORDEAUX - 63, Rue de Bègles

ALGER - 1, Rue du 4 Septembre

L
U
N
E
T
T
E
S

D
E

M
O
T
O



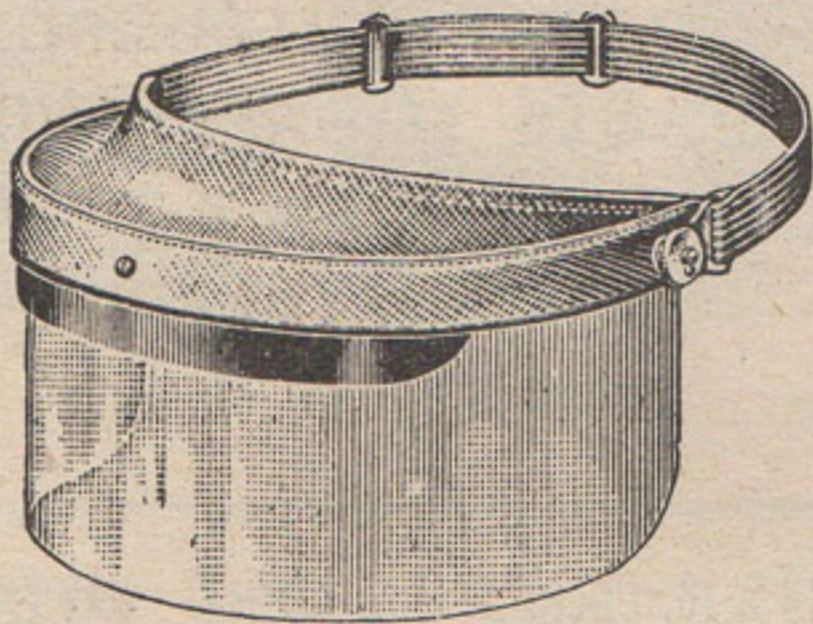
L
U
N
E
T
T
E
S

D
E

S
K
I

LUNETTE B. 11 S.

NOUVELLE LUNETTE DE SPORT
PARFAITE POUR VÉLO ET MOTO



PARE
VISAGE

VISIÈRES
MASQUES

H. GRAND-CHAVIN-LAMY, Fabricant
LES ROUSSES (Jura)

Demandez-les chez votre Fournisseur

GUZZI

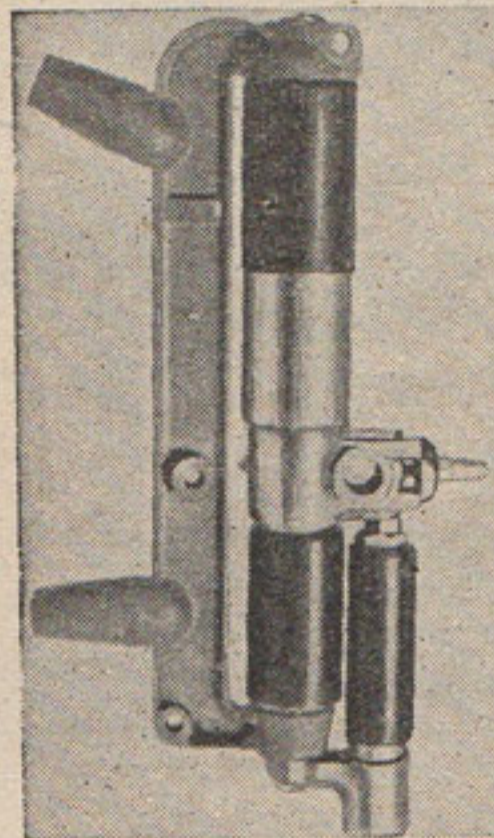


OLIVARI, concessionnaire.

74, Rue de Rome - PARIS (8^e)

— Téléphone : LABorde 87-84 —

Facilités de livraison aux ressortissants italiens
Quelques Agences à concéder dans toute la France



La nouvelle suspension hydraulique
BSB vous donnera

S O U P L E S S E S T A B I L I T É

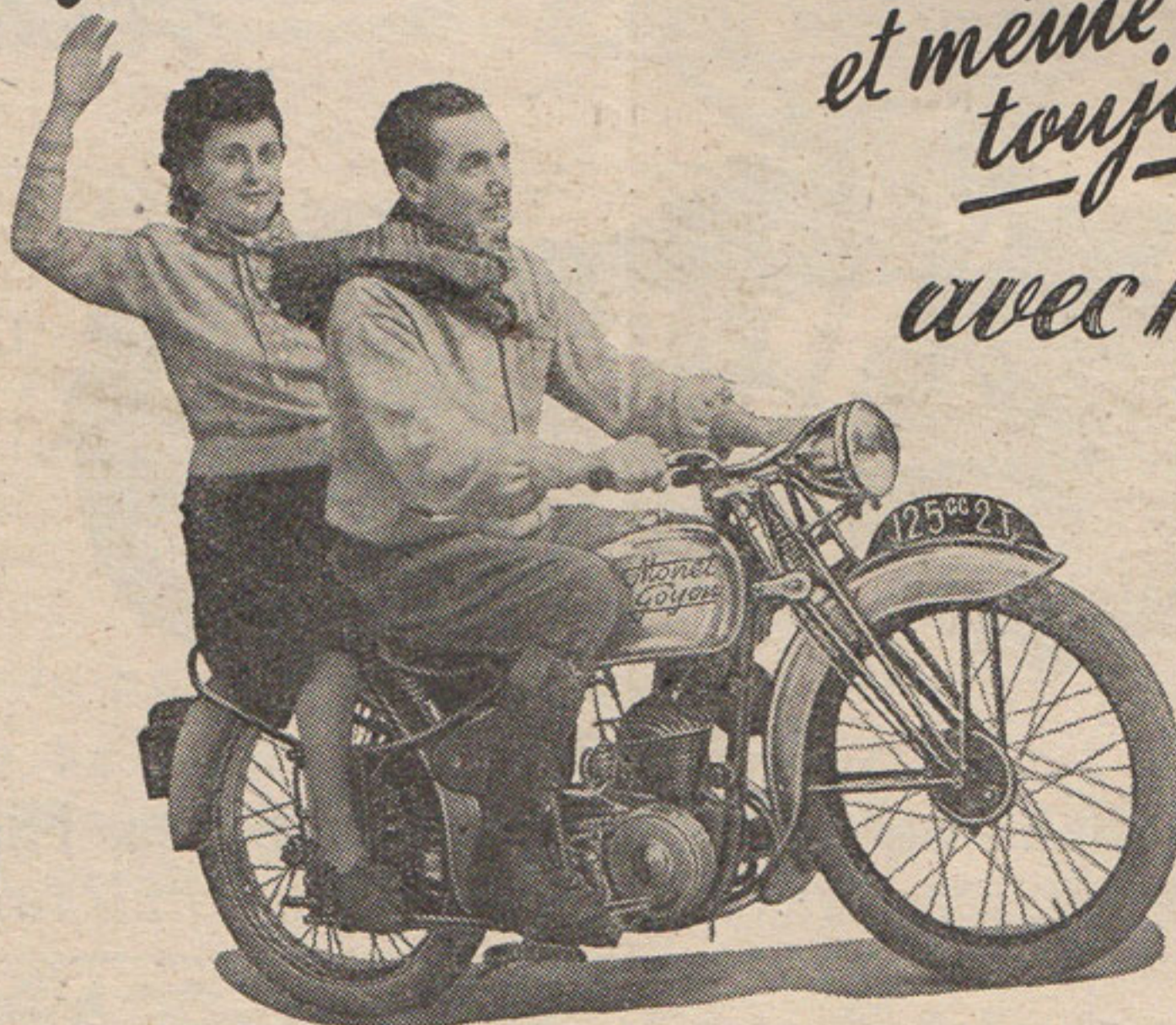
OLIVARI

74, RUE DE ROME - PARIS (8^e)

— Téléphone : LABorde 87-84 —

*du plus léger
au plus rapide
à votre choix....*

*Sécurité
Vitesse
Confort*



*et même à deux
toujours en prise!*

avec le nouveau

BLOC-MOTEUR VILLIERS

3 VITESSES A SÉLECT.
SUSPENSION AR.

MONNET

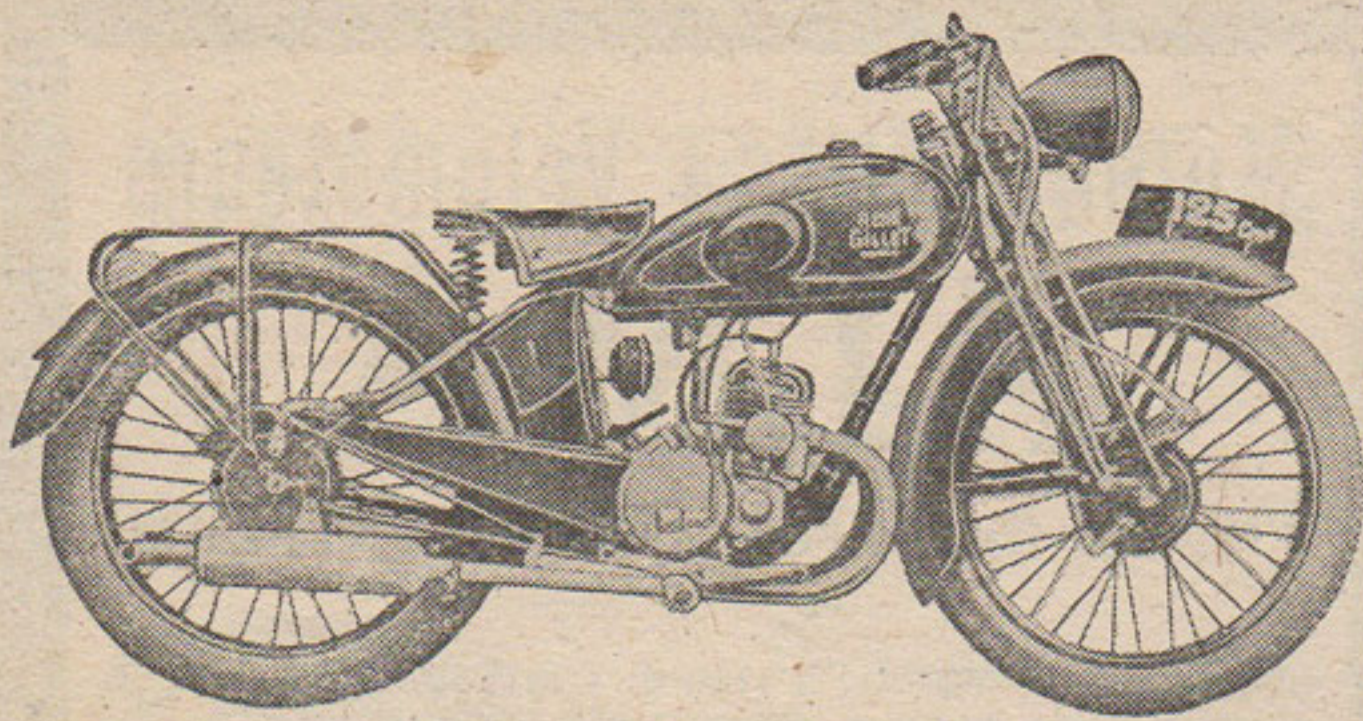
GOYON

SES MOTOS DE
GRAND TOURISME

350 CM³

LATÉRALES ET CULBUTEURS
4 TEMPS — 4 VITESSES
AVEC SÉLECTEURS ET SUSPENSION AR.

USINES et BUREAUX à MACON (Saône-et-Loire) — Succursale : 49, Rue Desrenaudes, PARIS (17^e)



René GILLET

Motos 1000 cc. } en solo ou side-car
750 cc. }

Vélocycle 125 cc. 2 temps 4 vitesses

Établissements René GILLET

126^{bis}, 128, Avenue Aristide-Briand

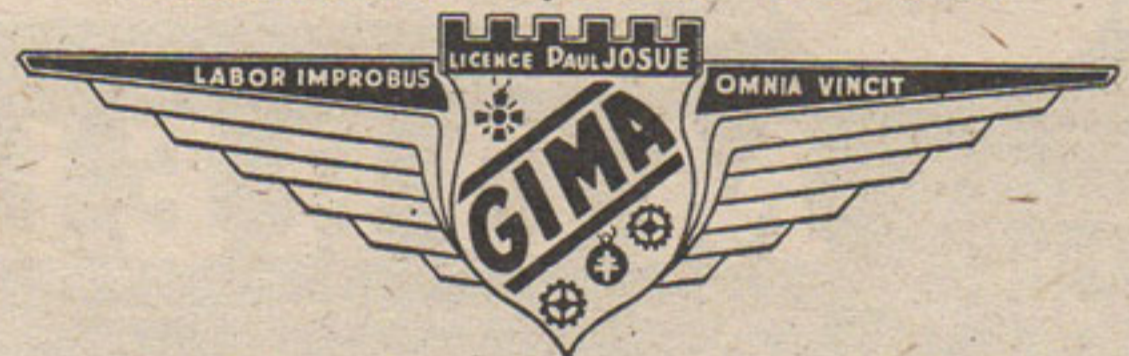
- MONTROUGE (Seine) -

AGF

Livré immédiatement
SANS BON
chez
R. KIÉNÉ
73, Quai
du Point-du-Jour
BILLANCOURT
Tél. : MOL. 64-02

Une réalisation qui fait honneur
à la technique et à l'industrie française

Vélocycle spécial renforcé



Moteur AMC 4 temps 125 cmc

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

DIRECTION AUTO-STABLE

CADRE INDÉFORMABLE

G.I.M.A. - 24, Av. Pasteur - CHAMALLIÈRES (P.-de-D.)

SIDE-CARS

BERNARDET FRÈRES

22 RECORDS DU MONDE

- - SPORT - -

GRAND ROUTIER

GRAND-SPORT

VENTE LIBRE

104, Avenue de la République - ALÉSIA 24-20 et 24-21

CHATILLON - SOUS - BAGNEUX

CYCLES

MOTOS ET VÉLOCYCLES

RAVAT

Établissements RAVAT - Société Anonyme

CAPITAL 20 MILLIONS DE FRANCS

SAINT-ÉTIENNE

ALCYON

VÉLOCYCLES

I. E. B.

T. E. B.

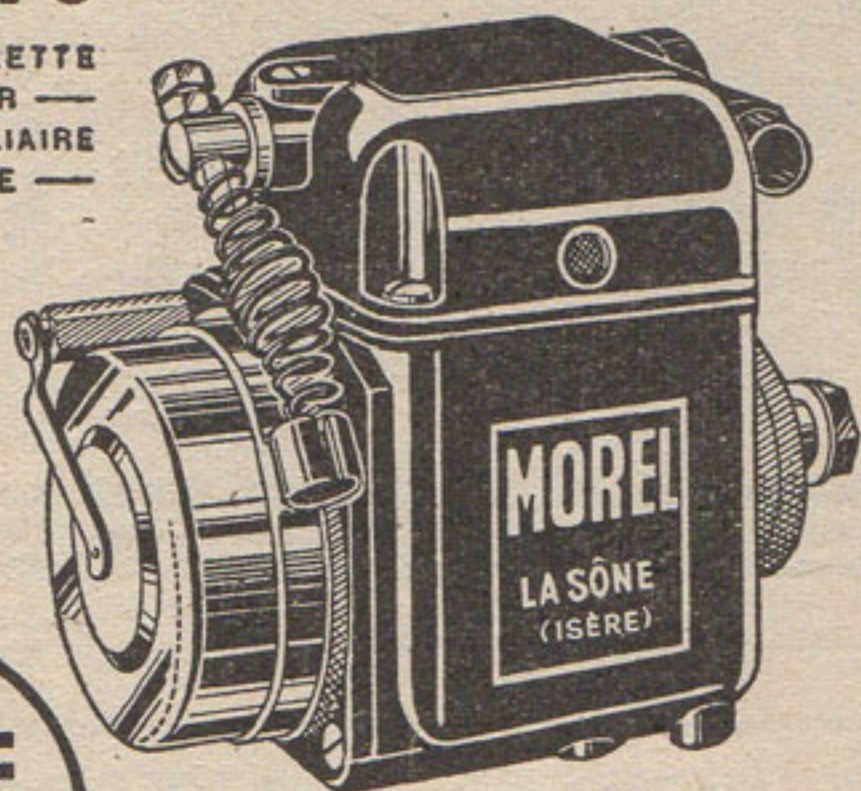
Av. de la Grande-Armée PARIS 31, Avenue de la République

AGENTS PARTOUT

Une production de qualité **MOREL**

MAGNETO

POUR MOTOCYCLETTE
— VÉLOMOTEUR —
ET MOTEUR AUXILIAIRE
— DE BICYCLETTE —



HAVAS

ÉTABLISSEMENTS

MOREL

USINES :

LA SONE (ISÈRE)

DOMÈNE (ISÈRE)

DIRECTION GÉNÉRALE : LA SONE (ISÈRE) TEL. 19

AGENCE A PARIS : 49^{bis}, AV. HOCHÉ - TÉL. WAGRAM 65.23 ET 65.24

MAGNÉTOS VERTICALES - MAGNÉTOS HORIZONTALES
ALLUMEURS - INTERRUPTEURS DE BATTERIES - COUPLEURS SÉRIE PARALLELE
PÉDALES DE DÉMARRAGE - COMMUTATEURS D'ÉCLAIRAGE - RENVOIS D'ANGLE
— BOBINES ET CONDENSATEURS D'ALLUMAGE —

Matières plastiques - Ebonites - Rivets

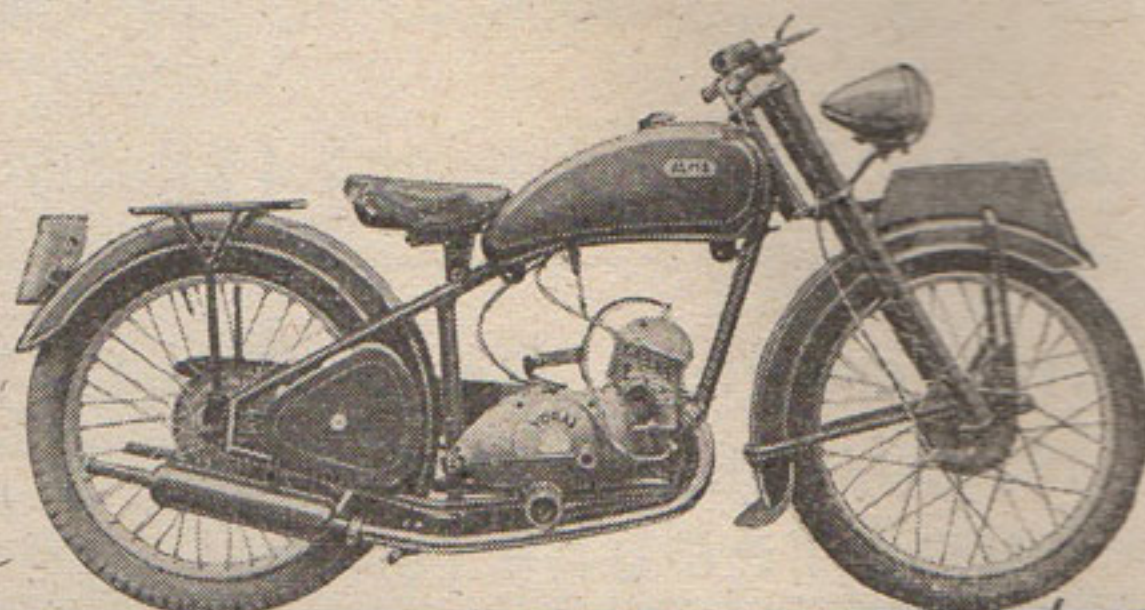
Motocyclettes - VéloMOTEURS

ALMA

9 bis, Rue Gabriel-Péri, CLERMONT-FERRAND

BLOC-MOTEUR YDRAL, 2 TEMPS, 4 VITESSES, SÉLECTEUR
FOURCHE DU TYPE A ROUE TIRÉE INDÉPENDANTE
SELLE A SUSPENSION CENTRALE
RÉSERVOIR 12 LITRES — PNEUS DE 25 x 3.00
ÉMAIL NOIR, PANNEAUX COULEURS
JANTES, GUIDON, TUBES D'ÉCHAPPEMENT CHROMÉS

{ 2 MODÈLES } VÉLOMOTEUR TYPE Y-125 : BON D'ACHAT
VITESSE : 85 KM.-HEURE
CONSUMMATION { MOTOCYCLETTE TYPE M-150: VENTE LIBRE
{ 2 LITRES 1/2 VITESSE : 95 KM.-HEURE



Sécurité - Puissance - Confort



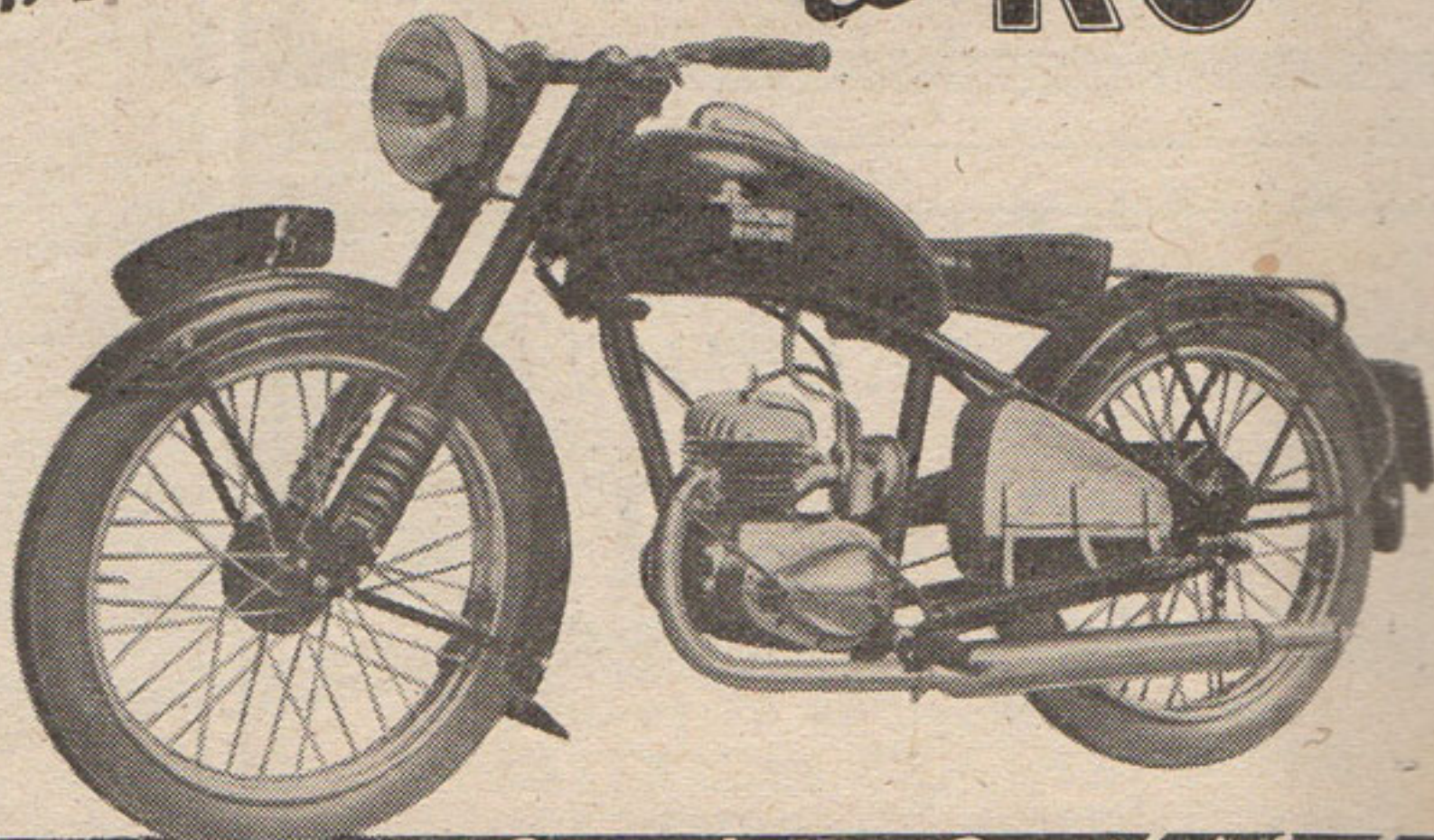
SOCIÉTÉ NATIONALE D'ÉTUDE ET DE CONSTRUCTION DE MOTEURS D'AVIATION

150, Boulevard Haussmann . Paris : 8^e . Carnot 33-94

GNOME RHONE

*présente
son nouveau 125^{cm3}
le R3*

- Bloc moteur 2 temps à piston plat, muni d'une boîte comportant trois vitesses.
- Allumage par volant magnétique.
- Vitesse en palier : 75 Km. heure
- Consom. : 2 L, 5 environ aux 100 Km.
- Cadre en tube.
- Fourche télescopique assurant une tenue de route remarquable.
- Pneumatiques de 25x3 à l'arrière.
- Serrure anti-vol.
- Présentation : émail noir, ou couleur, chromé.



Souple Rapide Confortable

LES CENTAURES



Président des Centaures, le Docteur Marco Ré, à l'occasion du Salon de Milan, m'a offert, avec le titre de Pionnier-Major, la magnifique plaquette en bronze de la Madone de Castellazzo-Bormida, patronne des motocyclistes.

Pour donner tout son caractère sportif à ce message, c'est un de nos jeunes champions le recordman Rémondini qui me l'a ramené d'Italie.

Cette attention émouvante, je considère qu'elle est un hommage qui me dépasse et atteint tous ceux qui se sont groupés autour de "Motocycles" pour une action soutenue, fervente, sincère.

Il faut donc que tous nos familiers soient associés à ce geste symbolique et spontané.

Non seulement ceux qui travaillent à mes côtés y ont leur part, mais avec eux toute la fidèle légion des lecteurs, poulains ou chevronnés, qui, par leur confiance, leurs encouragements, voire leurs critiques ont contribué à faire de notre Revue ce qu'elle est, appréciée même hors de chez nous.

Il faut aussi qu'à notre tour nous rendions ici un cordial hommage au Président Marco Ré qui se dépense sans compter, non seulement pour son club et son rallye, mais aussi et surtout pour que, grâce à ces rapprochements, le motocyclisme international soit un trait d'union par delà les frontières.

Enders Max.

MOTOCYCLETTES
VÉLOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLECARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
R. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

Rédaction — Administration — Publicité
14, Rue Brunel, PARIS-17^e — Tél. ÉTO. 05-50

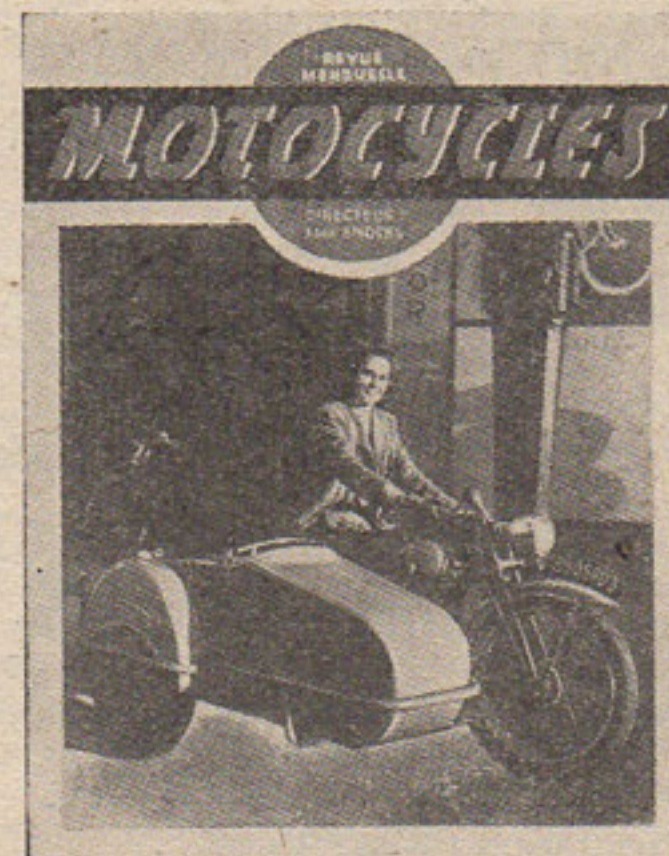


Sommaire

FÉVRIER 1949 — 2^e ANNÉE — N^o 19

	Pages
● LES ÉCHOS	6
● PRÉFACE AU SALON DE MILAN.....	9
● ESSAIS DE SIDECAR LÉGER.	16
● LE XXXII ^e SALON DE BRUXELLES	20
● DANS LES CLUBS.....	23

NOTRE COUVERTURE



Une charmante lectrice de "Motocycles" prenant livraison de son sidecar Humblot.



Les ECHOS du MOIS

Verre pliant.

On parle toujours beaucoup des produits plastiques qui prennent dans toutes les industries une place de plus en plus grande. Nous avons déjà cité maints articles en produits synthétiques qui semblent devoir dans de nombreux cas supplanter les produits les plus divers et même les métaux ferreux ou non.

Voilà qu'on annonce maintenant un verre simple, qui se roulerait comme du rhodoïde sans avoir la fragilité et les inconvénients de ce produit. Nos pare-brise de moto, de réalisation cependant récente, vont-ils grâce à ce nouveau produit se transformer en capotes transparentes ?

Nos pionniers.

Les Italiens ont le culte de leurs héros, même de ceux qui, comme les motocyclistes, paraissent bien modestes à la foule des profanes. Mais dès l'instant qu'ils ont œuvré avec cœur et foi, leur souvenir est pieusement gardé.

C'est ainsi que nous avons reçu une brochure consacrée à l'activité sportive du regretté coureur Tenni. L'auteur, le journaliste de Déo Ceccarelli, a su consacrer une centaine de pages à la vie de ce champion. La lecture en vaut largement celle de bien des romans d'aventure; elle a sur eux l'avantage d'être vraie et de fournir aux jeunes un bel exemple de volonté et de foi.

Toujours éclectique.

André Barthélémy est un virtuose de la mécanique appliquée à la moto. Il y travaille avec passion et goût, avant tout pour lui-même et sa satisfaction personnelle. La façon dont il transforma certaines flat-twin A.B.C., les dotant même d'un démarrage électrique, est restée dans la mémoire de tous ceux qui l'ont fréquenté avant-guerre. Ses installations de sidecars, avec radio, pour le camping ont fait rêver bien des amateurs de plein air; cependant Barthélémy n'est pas encore satisfait, il prépare actuellement quelque chose que nous espérons pouvoir présenter bientôt comme l'exemple d'un beau travail d'artiste.

Pièces pour B.M.W. et Zündapp.

Nous apprenons de source autorisée que de nouveaux accords commerciaux autorisent actuellement l'importation en France des pièces d'origine pour les motocyclettes B.M.W. et Zündapp, par le canal, naturellement, de l'agent général de la marque pour la France.

Les possesseurs de motos de ces deux marques peuvent donc s'adresser dès à

présent à M. Latscha qui les représente en France. Nous ne pouvons garantir que ses magasins d'Asnières sont déjà approvisionnés pour la totalité des pièces. Mais cette décision va lui permettre de pouvoir dépanner dans la plupart des cas.

Bien mieux, ces accords résultant de l'application du Plan Marshall, il est à peu près certain qu'en février ou mars prochain M. Latscha pourra à nouveau introduire en France des B.M.W. et Zündapp neuves des derniers modèles. Nous ne manquerons pas, en temps opportun, de confirmer cette nouvelle.

Rêve doré!

Brough-Superior était avant la guerre un spécialiste incontesté de la 1.000 cmc. En 1938, au Salon de Londres, il avait présenté une 4 cylindres révolutionnaire qui n'avait pas, croyons-nous, dépassé le stade des essais. La construction de ce modèle vient d'être reprise, cinq prototypes circulent, avec quelques détails revus et corrigés au goût du jour. La construction en série ne saurait tarder. Rappelons qu'il s'agit d'une flat-four, composée de deux flat-twin superposés réunis par engrenages. Transmission acaténe.

Nom de baptême : « Rêve doré » !

Bougies.

Le cuivre est denrée rarissime chez nous. Or il est nécessaire pour les joints de bougies. Comme on ne peut introduire le métal nécessaire à la fabrication de ces joints, il paraît qu'on a tourné la difficulté en autorisant l'importation de bougies complètes, munies de l'indispensable rondelle de laiton. Si la chose est vraie elle est savoureuse, sauf pour les fabricants de bougies français.

Pneus salés.

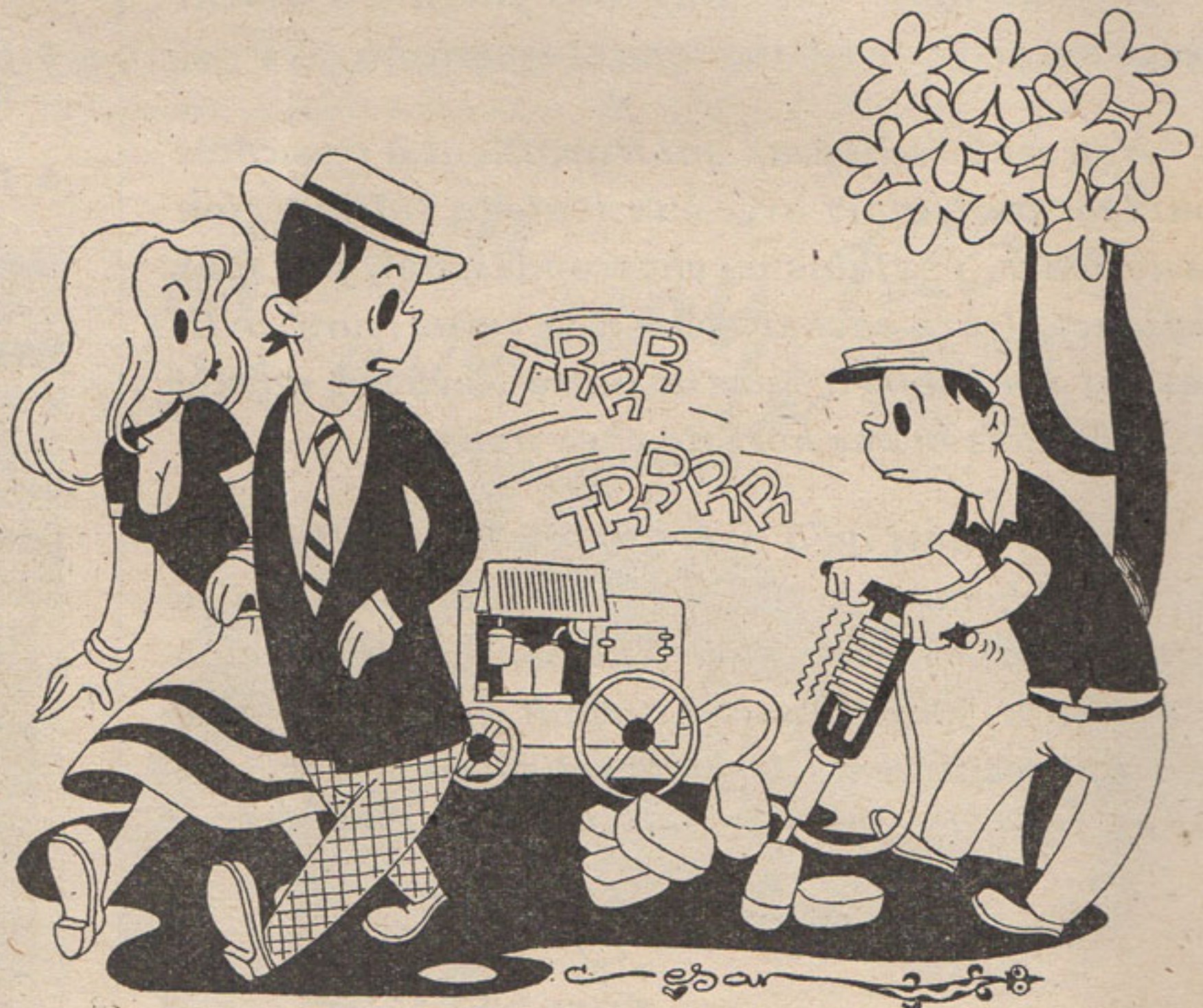


Partant de ce principe que le sel est un remède contre la neige et le verglas, on a envisagé d'incorporer du sel parmi les produits entrant dans la composition des pneus; ainsi, le pneu se défend

lui-même à ce qu'on dit. Pour les grandes chaleurs on pourrait conseiller le pneu au sucre; à chaque échauffement résultant d'un coup de frein, ce sucre se transformant en caramel qui collerait au sol on obtiendrait ainsi l'auto-freinage idéal.

Trop de bicylindres jumelés, mais c'est en Angleterre!

De nombreux motocyclistes anglais envoient leurs doléances aux revues spécialisées britanniques sur le manque de diversité des modèles présentés au dernier Salon de Londres. Sept marques font des bicylindres jumelés de 500 cmc. à soupapes en tête! Que ne puissions-nous en dire autant.



— Quelle drôle de moto !!!

Un twin américain pour vélo.



Le Marman est un petit flat-twin fabriqué pour être monté sur les bicyclettes du style américain. Il est d'une cylindrée supérieure à 125 cmc.; il ne pourrait donc, chez nous, être accepté ni comme

micromoteur, ni même comme vélomoteur sans permis.

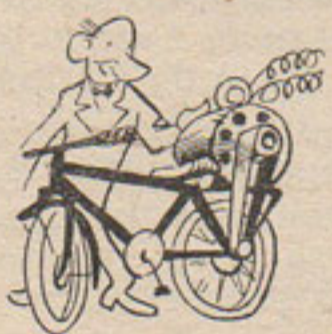
Sa puissance réelle est de 3 CV. 1/2 et sa vitesse d'environ 60 à l'heure.

Comme pour le Whizzer la transmission se fait par courroie; l'aspect général de la machine est, du reste, tout aussi surprenant.

Béquille latérale de sûreté.

Une maison anglaise mettra prochainement sur le marché une béquille latérale du type télescopique, qui s'escamote dès que le conducteur débraye pour engager la première vitesse. Le prix est toutefois élevé (2.000 francs au cours actuel) pour un dispositif dont l'utilité est contestable.

En Amérique, encore, un électro-vélo.



On aurait vu circuler dans l'ouest de la France une bicyclette propulsée par un moteur électrique, lequel serait alimenté par une pile de haute capacité et capable de tenir six mois (?). Cette pile

serait, cela va de soi, interchangeable.

Il paraîtrait que cette machine a été réalisée par un grand constructeur américain de motos. Est-ce un produit de la guerre? Est-ce une sensationnelle nouveauté? Est-ce un simple canard?

Conférence de l'Union routière.



Le 15 décembre eut lieu une conférence fort instructive sur les budgets routiers dans l'économie générale de la nation... car il ne suffit pas d'avoir des voitures ou des motos, il faut aussi un réseau

sur lequel on puisse circuler le plus agréablement possible.

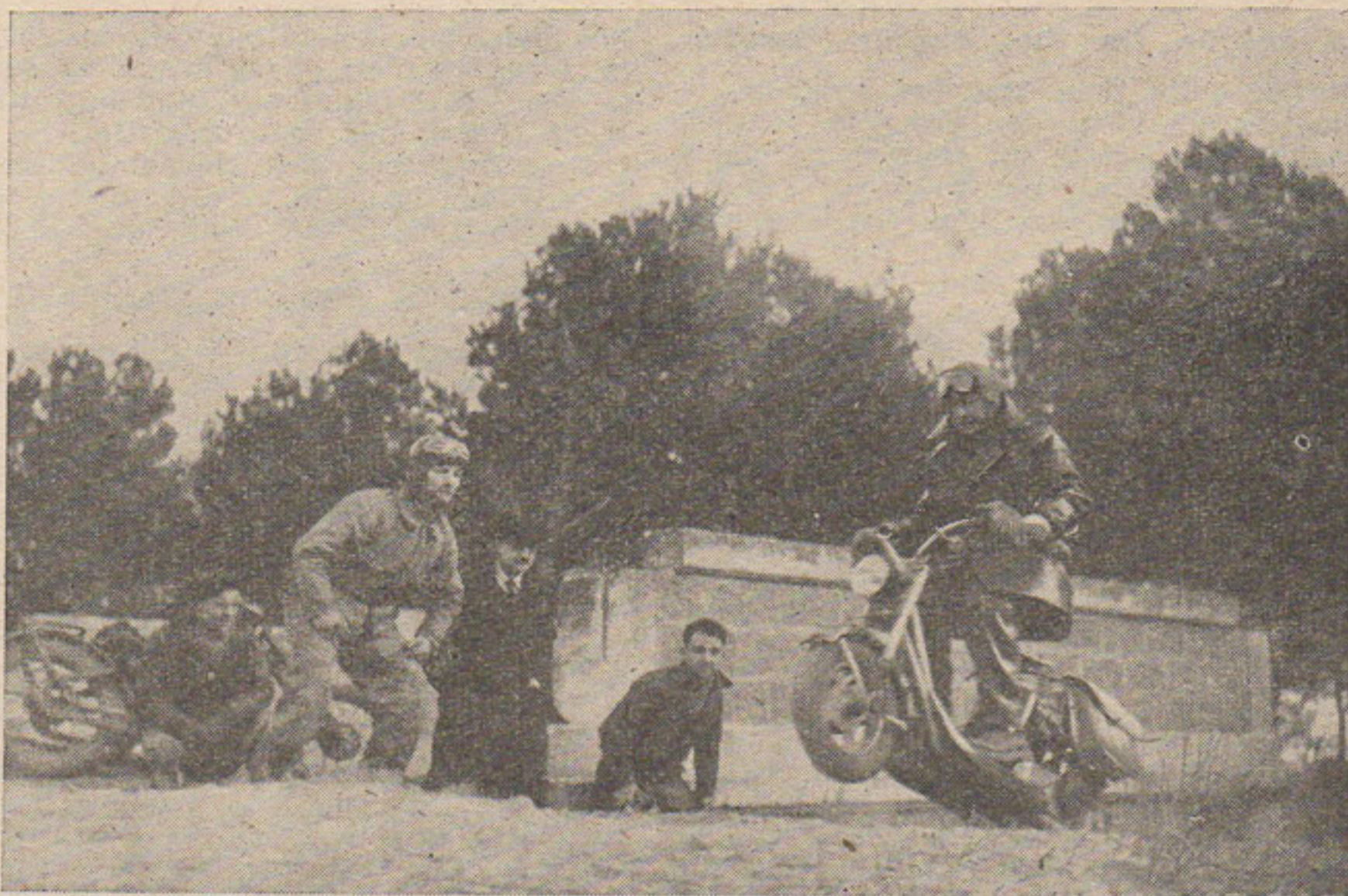
L'orateur, M. Mathieu, a fait le bilan de la situation duquel il résulte que notre réseau, malgré son aspect apparent assez satisfaisant, est en péril faute de crédits suffisants pour l'entretenir et le parfaire.

Cet S.O.S. doit être entendu car l'autorité et la compétence de M. Mathieu, en la matière, sont grandes.

M. Gallienne qui lui succède fait ensuite un saisissant parallèle entre les puissants crédits accordés au rail et ceux beaucoup plus modestes concédés à la route, et il souhaite qu'une répartition plus équitable soit faite si l'on ne veut pas que nos routes tombent bientôt en ruines.

Un grand choix de machines de moto-cross.

Mais c'est en Angleterre, 13 modèles se répartissant sur 8 marques, les sportifs anglais n'auront que l'embarras du choix : une 250, sept 350 et cinq 500.



Le correspondant de notre confrère « Moto-Revue » fait à Lézignan, une démonstration très goûtée, des possibilités du scooter AGF.

Remerciements.

A l'occasion du Nouvel An, *Motocycles* a reçu un nombre impressionnant de vœux auxquels nous avons tous été très sensibles. Dans l'impossibilité où nous sommes de répondre personnellement à chacun, nous adressons tous nos remerciements à nos lecteurs qui nous ont prodigué, en cette occasion, souhaits et encouragements, nous leur réitérons les vœux que nous avons formulés pour eux tous dans notre numéro de Noël.

Concours d'affiches sportives.

Le Moto-Club de Bordeaux organise un concours pour deux affiches sportives devant servir de publicité à :

Une épreuve de vitesse sur piste ciment;

Une épreuve (Circuit de vitesse international).

Le règlement de ce concours doté d'importants prix en espèces est à la disposition des intéressés au siège, Café Français, place Pey-Berland, Bordeaux. Il sera envoyé sur demande et irrévocablement clos le 15 février 1949.

Histoire d'un antivol.



M. Neiman resta un jour en panne d'essence avec son gros sidecar, un ami le lui ayant emprunté sans le prévenir et ayant presque vidé le réservoir. M. Neiman en poussant sa machine pendant 4 kilo-

mètres se jura que pareil méfait ne se reproduirait pas. Il mit à profit cette peu agréable promenade pédestre pour réfléchir à la question et imaginer un antivol qui le mette désormais à l'abri de pareille mésaventure.

C'est ainsi qu'en 1939 le premier antivol Neiman est né. Sa conception et sa réalisation étaient telles qu'il intéressa de suite d'abord des particuliers, ensuite des constructeurs, à ce point qu'à l'heure actuelle une trentaine de marques de voitures, motos et vélos l'ont adopté en Europe. C'est un beau résultat.

Des vacances pour les garagistes

(Communiqué).

Des renseignements divers nous ont permis de constater que de nombreux garagistes n'ont pu, cette année, prendre leurs vacances en raison de l'augmentation du prix de la vie et des charges de plus en plus lourdes qui pèsent sur leur entreprise.

TOURISME ET TRAVAIL s'est spécialement penché sur ce problème en organisant des voyages aux sports d'hiver ou sur la Côte d'Azur à l'usage des garagistes possédant leurs propres moyens de transport.

C'est ainsi que, par exemple, un voyage de onze jours à Nice pendant les fêtes du Carnaval ne reviendra qu'à 8.260 fr. tout compris, alors qu'au départ de Paris, pour des voyageurs utilisant le train, il revient à 13.200 francs. Des séjours forfaitaires à Nice ou à Menton reviennent à 3.980 francs pour sept jours.

Les proportions sont sensiblement les mêmes pour les nombreux voyages, de durées variables, organisés dans les meilleures stations de sports d'hiver, et sur lesquels on peut obtenir tous renseignements auprès de toutes les délégations régionales de « Tourisme et Travail » ou par correspondance en s'adressant à « Tourisme et Travail », 56, rue d'Hauteville, Paris (10^e).

Des Guzzi en France.

M. Olivari, représentant général pour la France des motos Guzzi, a bon espoir que les pourparlers commerciaux engagés avec l'Italie et en bonne voie vont lui permettre d'introduire en France, au cours de la saison, un certain nombre de machines.

Il songe déjà à étendre son rayon d'action à la province. Les agents des principaux centres régionaux qui apprécient la Guzzi auraient intérêt à se mettre sans tarder en rapport avec M. Olivari car le marché sera quand même assez limité.

Tragique fin du coureur Cozette.

Par suite d'un tragique accident, le moto-cross vient de perdre en la personne de Cozette un coureur de classe dont on espérait beaucoup.

Voici la version donnée par les quotidiens :

« Roulant à vive allure, sur une puissante motocyclette, dans un chemin encaissé longeant la voie ferrée de Boulogne à Amiens, il fit une embardée, escalada le talus et alla se jeter sur un train de messageries qui arrivait en sens inverse. »

La moto au secours de l'auto.



Ce sont les sidecaristes de l'Assistance-Routière des Assurances (A.R.A.) qui viennent au secours des automobilistes en cette période d'hiver, en les prévenant, dans les secteurs où ils opèrent, du

danger des passages couverts de verglas et qui préviennent les Ponts et Chaussées de l'urgence d'intervenir pour un sablage urgent et opportun de la chaussée.

Au besoin, s'il y a accident, ils transportent les blessés ou alertent docteur et gendarmerie.

Cette action méritoire souligne une fois de plus, s'il en était besoin, l'extraordinaire stabilité du sidecar, supérieure à celle de la voiture la plus réputée pour « coller au sol ». Cela peut paraître paradoxal aux profanes qui trouvent le sidecar irrationnel, mais le fait est là, indiscutable.

Vers la suppression de la catégorie 250 en Angleterre?

La catégorie 250 cmc., déjà faiblement représentée dans les courses d'outre-Manche, subit un nouveau coup. En effet, pour les « Manx Grand Prix » qui auront lieu en septembre 1949, les organisateurs n'ont prévu que deux courses, 500 cmc. et 350 cmc., 100 partants au maximum dans chaque. Rappelons qu'il s'agit de courses pour coureurs privés n'ayant jamais disputé le Tourist-Trophy.

Une nouvelle venue au T.T 1949?

La 250 Parilla qui n'avait pu se rendre en Angleterre pour disputer le dernier T.T. fera probablement son apparition cette année, elle est réputée plus rapide que la Benelli, c'est tout dire; avec la 2 cylindres Guzzi et la pléiade de monos de la même marque, une nouvelle victoire italienne est probable.

Et puisque les constructeurs anglais se désintéressent de la 250, ces raisons expliquent le premier pas vers l'élimination de la catégorie 250 en course en Angleterre...

Nouvelles applications des matières plastiques.

Le principal inconvénient des matières plastiques était le moulage des pièces de grandes dimensions, à cause de l'outillage important et, par corollaire, du prix de revient. Avec le nouveau matériau anglais « Fibrenyle » cet inconvénient n'existe plus. Cette « Fibrenyle » est livrée à l'état de feuilles atteignant 3 mm. d'épaisseur, se travaille aussi facilement que du cuir mouillé et peut être façonnée à la main sur une forme.

Un avantage particulièrement intéressant est sa faible densité, 1,5. Soit deux

fois moins que le duralumin, évidemment la résistance n'est pas la même. Lorsque la pièce est terminée, elle subit un traitement thermique. Ses applications à la motocyclette peuvent être nombreuses : garde-boue, sacoche à outils, couvercles et autres et même carrosseries de sidecars.

Hommage à Malcolm Campbell.

Sir Malcolm Campbell, qui vient de mourir, restera dans le souvenir des sportifs un des plus grands exemples de l'ambition et du goût du risque.

Ses débuts dans les sports mécaniques remontent aux environs de 1900 et nous soulignons avec plaisir que c'est au guidon d'une motocyclette qu'il fit ses premières armes.

Devenu plus tard automobiliste, c'était toujours pour lui un plaisir de revenir à la motocyclette pour les qualités qui n'appartiennent qu'à elle.

Malcolm Campbell fut nommé chevalier en 1931 après qu'il eut battu le record du monde de vitesse à 385 kilomètres-heure.

Sa monture favorite était une 1.000 cmc. à 4 cylindres et suspension arrière, qu'il conduisait encore tout récemment.

L'Angleterre a perdu avec lui un gentleman dans toute l'acceptation du mot et qui n'a jamais renié le motocyclisme, le sport qui lui a donné ses premières joies de la vitesse.

Béquille latérale.



Une béquille latérale va bientôt voir le jour; elle sera adaptable à tous les modèles de vélomoteurs et motos. Les prototypes qu'on nous a présentés sont d'excellente réalisation. Elle sera sans doute

décrite dans le prochain *Motocycles*, sa présentation devant correspondre à la sortie de la première série commerciale.

Crédit.



La vente à crédit favorisait autrefois le commerce de la moto en la rendant accessible à ceux ayant une bourse modeste et une situation stable.

Cette méthode, en raison des prix actuels, donnerait un nouvel essor à notre industrie. Mais les maisons de crédit semblent peu soucieuses de s'intéresser aux motos. Cependant elles ont repris leur activité pour la vente des autos, des appareils de T.S.F., des meubles, etc. Songeront-elles à nous prochainement? Ce serait souhaitable.

Poignées tournantes.

Un nouveau modèle de poignée tournante à tirage rectiligne vient d'être réalisé chez un de nos spécialistes du genre, scrupuleux au point d'en avoir fait les essais au banc à l'aide d'un montage spécial qui tourne depuis des semaines, pire que si elle avait fait 100.000 kilomètres.

Le mécanisme très accessible est d'une simplicité qui inspire confiance.

L'outillage pour sa fabrication en grande série se termine, nous la verrons donc sur le marché dans les prochains mois.

L'Amérique s'attaque aux petites voitures.

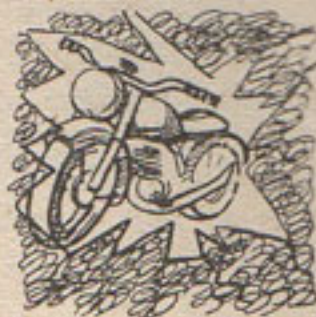


Le pays des grosses cylindrées et de l'essence à bon marché semble séduit à son tour par les véhicules de faible puissance.

Ce furent d'abord les motocyclettes qui furent visées avec les 125 Harley et Indian, la Whizzer, d'autres encore.

Aujourd'hui on annonce la sortie d'une voiturette 10 CV. « Airways-Motors », moteur arrière, en alliage léger, trois places, 80 à l'heure, dont le prix serait entre 500 et 750 dollars.

Bombe mal placée.



La bombe qui a explosé dans la nuit du 11 décembre, avenue de la Grande-Armée, a comme d'habitude, atteint de tous autres buts que ceux à laquelle elle était destinée. Cette fois ce sont les motos

qui ont trinqué : la Station-Service 83 a été particulièrement ravagée; le magasin Alcyon, celui de Sunbeam ont également soufferts; mais le magasin Automoto en a été quitte pour une glace de vitrine.

Comme l'esprit ne perd pas ses droits on pouvait voir le lendemain, dans la devanture béante d'Alcyon, une machine de cette marque, malgré tout intacte, avec cet écriteau rédigé à peu près ainsi :

*Les vélos Alcyon
résistent aux explosions.*

Cataphotes le 1^{er} juillet.

Les dispositifs réfléchissants pour la signalisation des véhicules automobiles, cycles... et conducteurs de troupeaux dont l'emploi devait être obligatoire à partir du 1^{er} janvier, bénéficient d'un délai reporté au 1^{er} juillet 49 pour les bicyclettes à moteur auxiliaire et au 1^{er} janvier 1950 pour tous les autres véhicules et les conducteurs de troupeaux.

Moto-Record !

Telle est l'enseigne du nouveau magasin de MM. Bonnardel et Murit, rue Marcadet à Paris. Murit, que nous avons vu au Bol d'Or et en Espagne, espère pour 1949 fournir une belle saison sportive, sans pour cela délaisser la réparation et la mise au point des machines de clients. Notez en outre que la maison est spécialisée dans la B.M.W.

Des pneus-salades.

Les ingénieurs russes ont, dit-on, découvert dans le vulgaire pissenlit des produits de bases semblables à ceux que l'on rencontre dans les arbres à caoutchouc. L'information est donnée comme sérieuse. Après tout, pourquoi pas? On peut bien trouver dans un végétal des matières composantes, voisines de celles d'une autre plante.

L'intensification de la culture du pissenlit est donc prévue là-bas et, dès à présent, des usines se prépareraient à traiter le pissenlit... Mais on ne sait pas si c'est par la racine ou par les feuilles.

Préface au Salon de Milan

Avec la fougue qui caractérise les écrivains dynamiques de sa race, mon confrère Gino Magnani a préfacé le Salon de Milan d'une façon telle qu'elle dépasse les frontières de son propre pays. Ce qu'il évoque à cette occasion vaut pour tout le monde.

C'est pourquoi je n'hésite pas à donner en ces pages le plus large accueil à un article qui mérite l'attention générale. La traduction n'en est pas aisée, mais j'ai tenu à lui conserver, quitte à faire des entorses à notre grammaire, toute sa force et toute sa spontanéité sincère.

Max ENDERS.

La première exposition italienne du Cycle et du Motocycle eut lieu à Milan au printemps de l'année 1914.

Naquit aussi, en cette occasion, la revue « Motociclismo ».

Trente-quatre ans se sont écoulés, mais, entre les deux époques, quel abîme!

Et quelle expérience a pu se faire durant cette longue et à la fois si brève période!

Trente-quatre ans, vingt-six expo-

sitions, une nouvelle route à peine tracée, mais qui s'ouvrira peut-être demain.

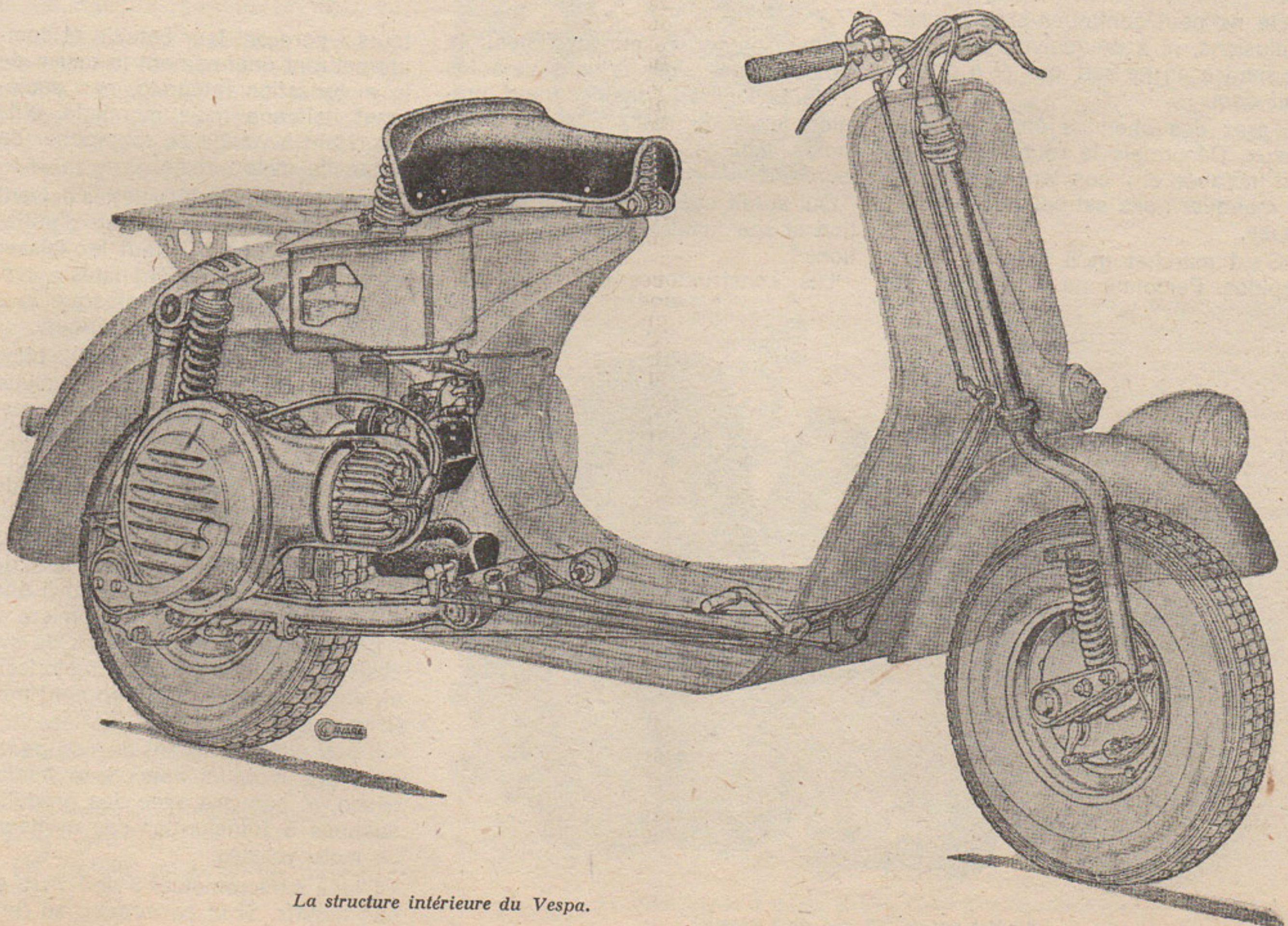
Problèmes translatifs! La bicyclette à propulsion humaine, elle, est restée reine jusqu'à hier parmi les transports mineurs, elle l'est certainement encore.

Mais sa destinée est tracée, comme est tracée celle des motocyclettes construites sur le schéma jusqu'à hier en apogée, qui, lentement mais inévitablement va déclinant, mis en

déroute par l'inexorable progrès, qui brûle les étapes et contraint à considérer l'ancien comme irrationnel et banal.

Demain, seront considérés comme insensés ceux qui aujourd'hui auront cru à l'hégémonie de la bicyclette.

Ceci n'est pas pour briser une nouvelle lance contre ceux qui voyaient et voient dans la bicyclette l'irremplaçable moyen de transport pour les masses travailleuses, pour le peuple,



La structure intérieure du Vespa.

pour les foules, pour les pauvres enfin, et aussi pour les moins pauvres, désireux de franchir aisément de courtes distances.

Il y en a qui frissonnent d'horreur à la pensée qu'il y a des hommes capables de prophétiser la disparition de la bicyclette, horreur causée par le facteur économique. Elle ne déclinera jamais la bicyclette, disent-ils, parce qu'elle est agile, légère, commode et coûte peu — surtout parce qu'elle coûte peu — car les moins aisés ne pourront jamais aspirer à un moyen plus onéreux. Mais le visiteur attentif pourra apercevoir, s'il sait regarder au plus près, qu'entre la bicyclette à propulsion humaine et celle motorisée la distance diminue à vue d'œil.

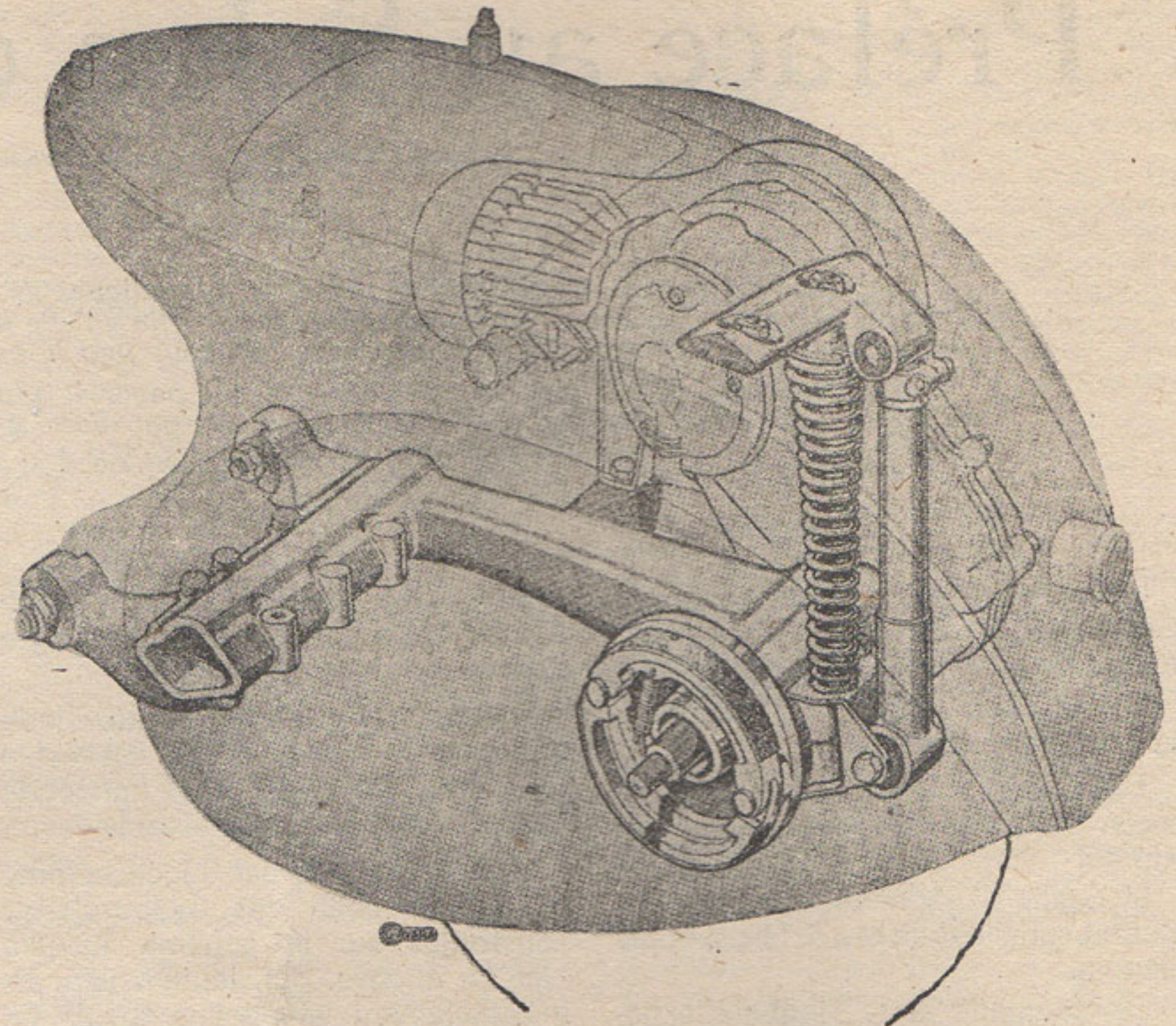
Prophéties à part, qu'elles soient justes ou erronées, nous qui écrivons ces notes, nous désirons avant de franchir cette XXVI^e exposition donner un conseil à qui voudra l'écouter.

Cette exposition ouvre le nouveau chemin d'après-guerre. Jusqu'à hier, la route maîtresse n'a pas été parcourue, mais à partir de demain il faudra la suivre.

On ne peut continuer à se nourrir d'illusions, ni à poursuivre, à tâtons, se fiant à on ne sait qui et à on ne sait quoi.

Assez des chemins étroits et tortueux. Désormais la route maîtresse est indiquée et il convient de ne plus la manquer : elle est belle et prometteuse.

C'est marcher qu'il faut, et à pas rapides. Personne ne veut plus des



Toujours sur le Vespa, détails de la suspension arrière.

vieilles baraques motocyclistes; le motocyclisme s'est orienté vers les produits légers; dans les neuf premiers mois de 1948, plus de 40.000 motos légères, contre 5.000 motos lourdes!!!

Qui aurait osé espérer une affirmation si spectaculaire de nos conceptions ?

Les constructeurs de « micromo-

teurs » perdront leur bataille et compromettront énormément la cause de la motorisation intégrale, non seulement italienne mais mondiale, s'ils s'entêtent à vouloir se rapprocher de la famille motocycliste.

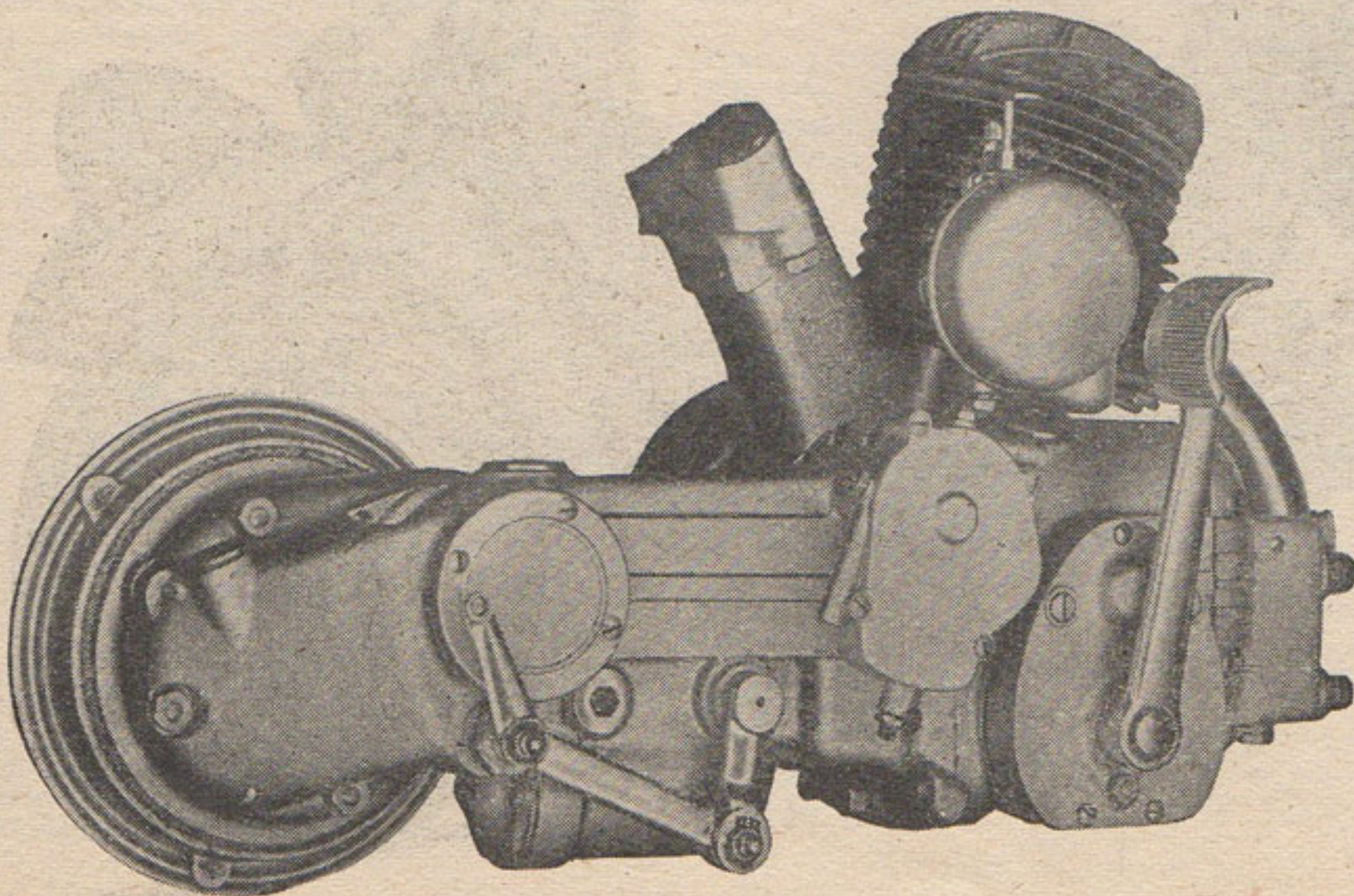
Les moteurs pour bicyclettes doivent équiper la bicyclette et rien d'autre. Les motos légères, il faut les laisser faire par des « moto-légèristes », lesquels, d'ici peu, seront presque tous obligés de revoir leurs positions.

Personne ne doit oublier que la bicyclette est une chose, et la motocyclette même réduite à sa plus simple expression, en est une autre, tout à fait différente. Attention de ne pas confondre les deux termes, attention de ne pas continuer la colossale erreur de certains qui, s'étant aperçus qu'ils se trompaient de route, au lieu de rechercher la bonne en ont suivi une autre, plus fautive que la première.

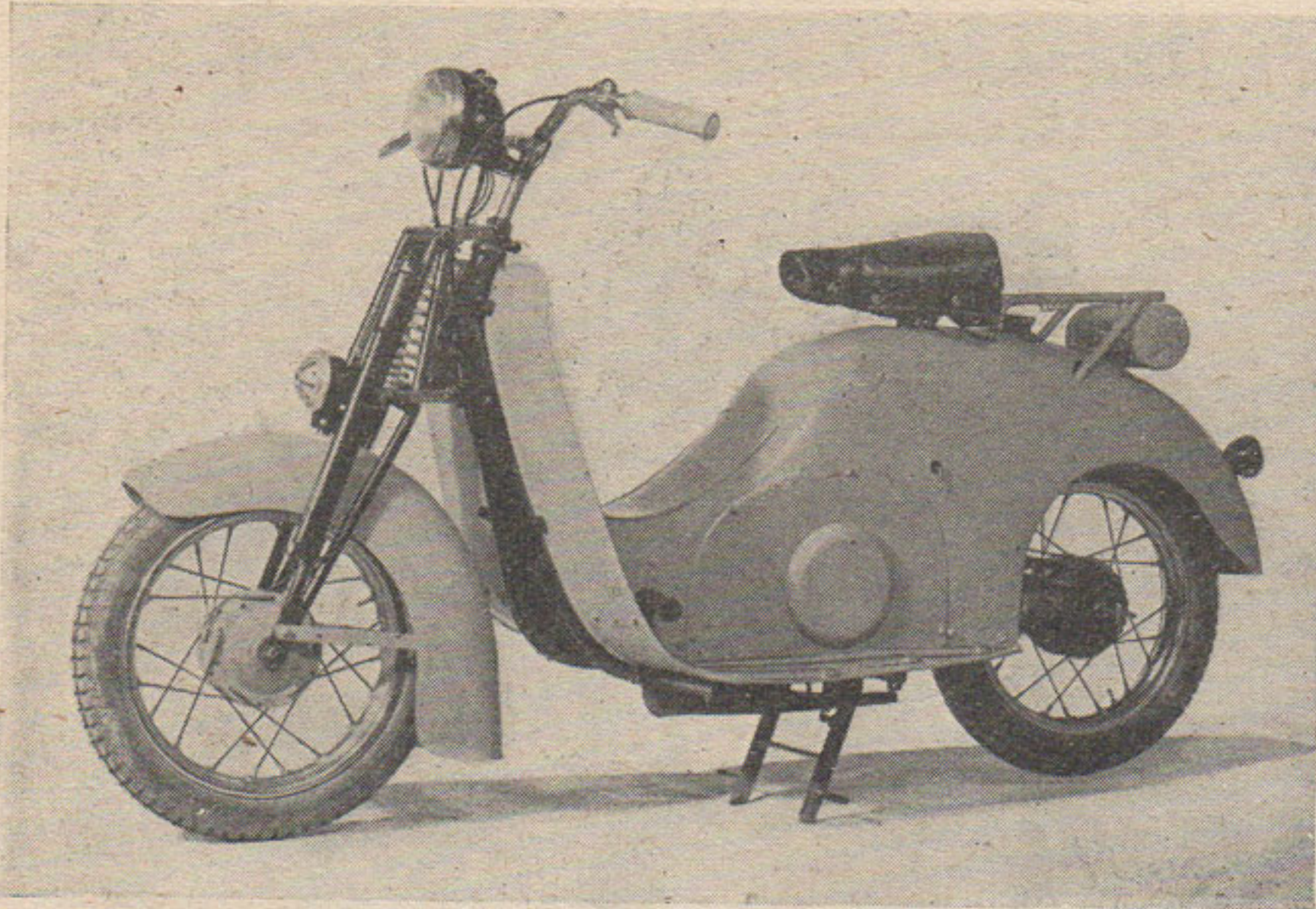
En Italie, il y a huit millions de cyclistes qui attendent de se motoriser, et, dans le monde, il y a en cent millions.

Il faut aller au-devant de ces gens, avec des moteurs aptes à la bonne cause, et non pas avec des produits destinés à transformer ces cyclistes en motocyclistes.

L'idée « micromoteur » doit vivre et non mourir. Si la conception se ren-



Le bloc-moteur 125 cmc. du Lambetta.



Un scooteur d'allure très caractéristique, le Furetto, 65 cmc., 3 vitesses, suspension arrière.

verse l'idée meurt, et cette énorme clientèle se disperse. Ce cri d'alarme nous l'avions lancé il y a cinq ou six ans, pour un temps il fut écouté, puis la sirène sportive entama son chant et les ingénus se laissèrent charmer.

Refournez sur vos pas, constructeurs de moteurs auxiliaires pour bicyclettes, organisez-vous; créez une opposition qui défende votre cause, qui défende vos intérêts qui ne peuvent et ne doivent être confondus avec d'autres intérêts apparemment analogues, mais profondément dissemblables.

Motorisez la bicyclette et rien d'autre! Tel est votre devoir; les constructeurs de motos légères sont à vos antipodes.

Organisez-vous, fabricants de micro-moteurs, sans quoi votre fin est proche.

Motos légères, motos très légères, motos ultra-légères.

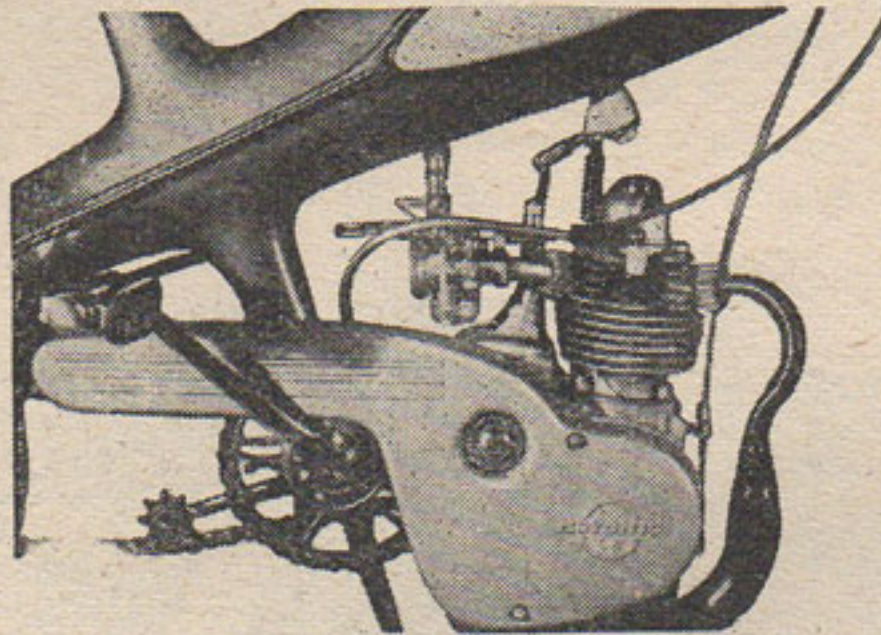
Les scooters se cataloguent eux-mêmes. Tous ont droit à la fin et pourront vivre s'ils savent « vouloir vivre ».

Il n'est pas si facile de créer et construire sans inconvénients une ultra-légère.

C'est tellement peu facile, que la sélection commencée il y a un an est presque achevée.

Elle a mis en valeur tout ce qui avait de la valeur.

Le restant aura la fin qu'il doit avoir.



Le bloc-moteur Motom, 48 cmc., 4 temps culbuteurs, allumage par magnéto.

A présent on assiste, et la XXVI^e exposition du cycle et de la moto en déborde, à l'éclosion des 125 cmc. Ce type sera sans doute une machine de grand avenir.

Il ne convient pas, malgré tout, d'exagérer. Tous se sont jetés sur la 125 mais il n'est pas dit que pour toujours, et de toute façon, le problème est résolu.

Problème ardu, parce qu'il doit tenir compte également des éléments techniques, industriels, économiques, rien moins que simples. Floraison magnifique, mais sélection en vue, peut-être même à brève échéance.

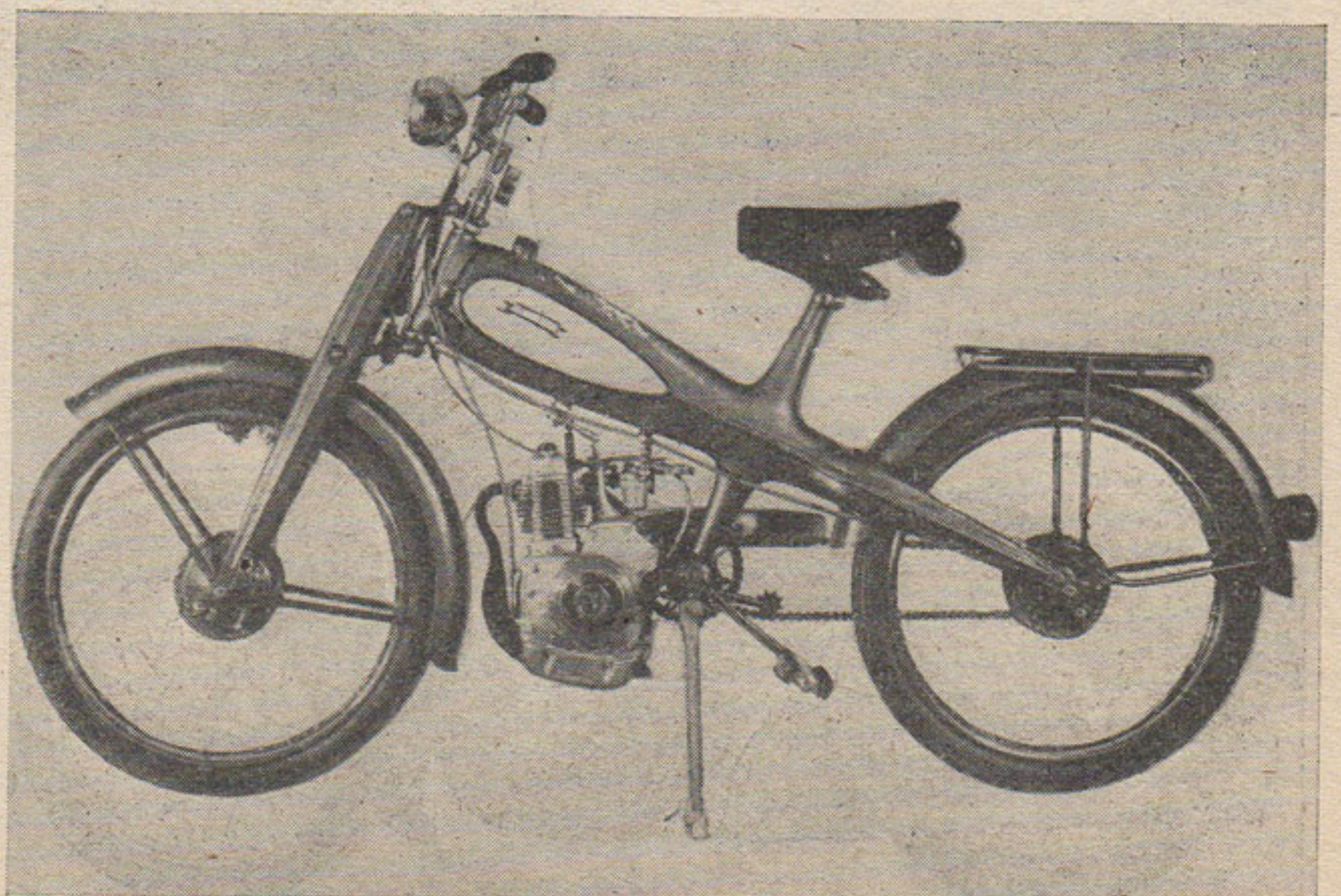
Il ne sera pas facile de survivre si ne rentrent pas en jeu des forces productives, capables d'abaisser les prix de revient et, de ce fait, de donner des prix de vente très éloignés de ceux actuellement en cours.

Que personne n'oublie, à ce propos, ce qui advint il y a trois lustres dans le camp des motos légères.

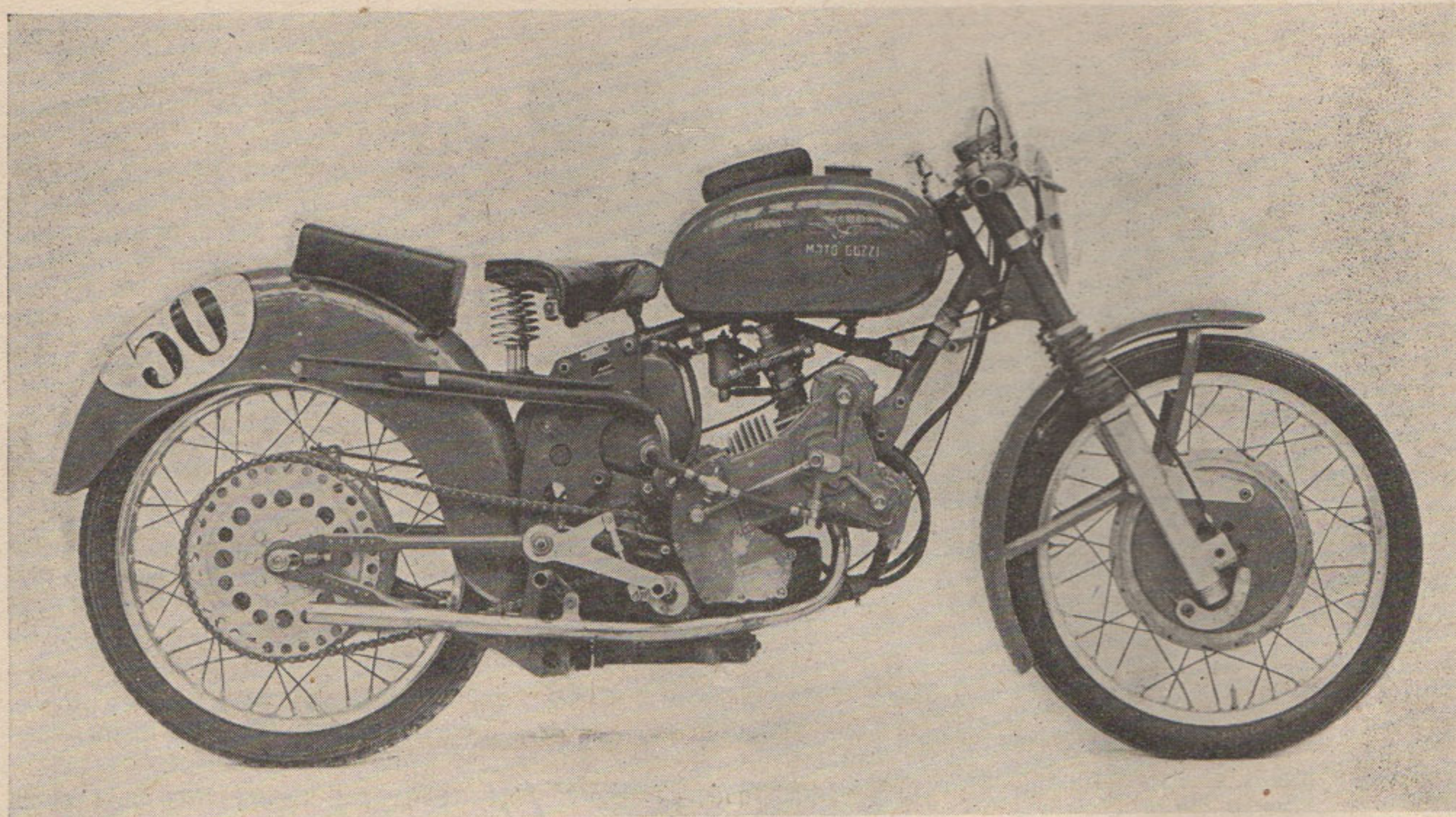
Elles marchaient très bien et le public les achetait, mais l'industrie n'avait aucun profit à les construire, étant donné que leur prix de revient était sensiblement égal à celui des motos lourdes au lieu d'être très inférieur.

Ce fut pour cette raison que les motos légères, depuis 1932, ne se construisent plus. Attention, donc, aux faux pas.

Gino MAGNANI.

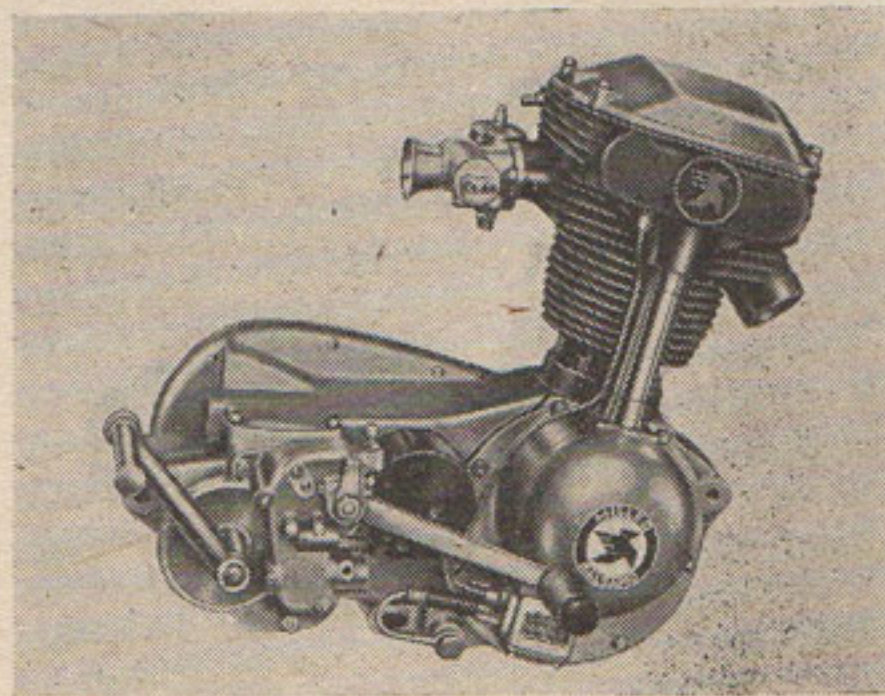
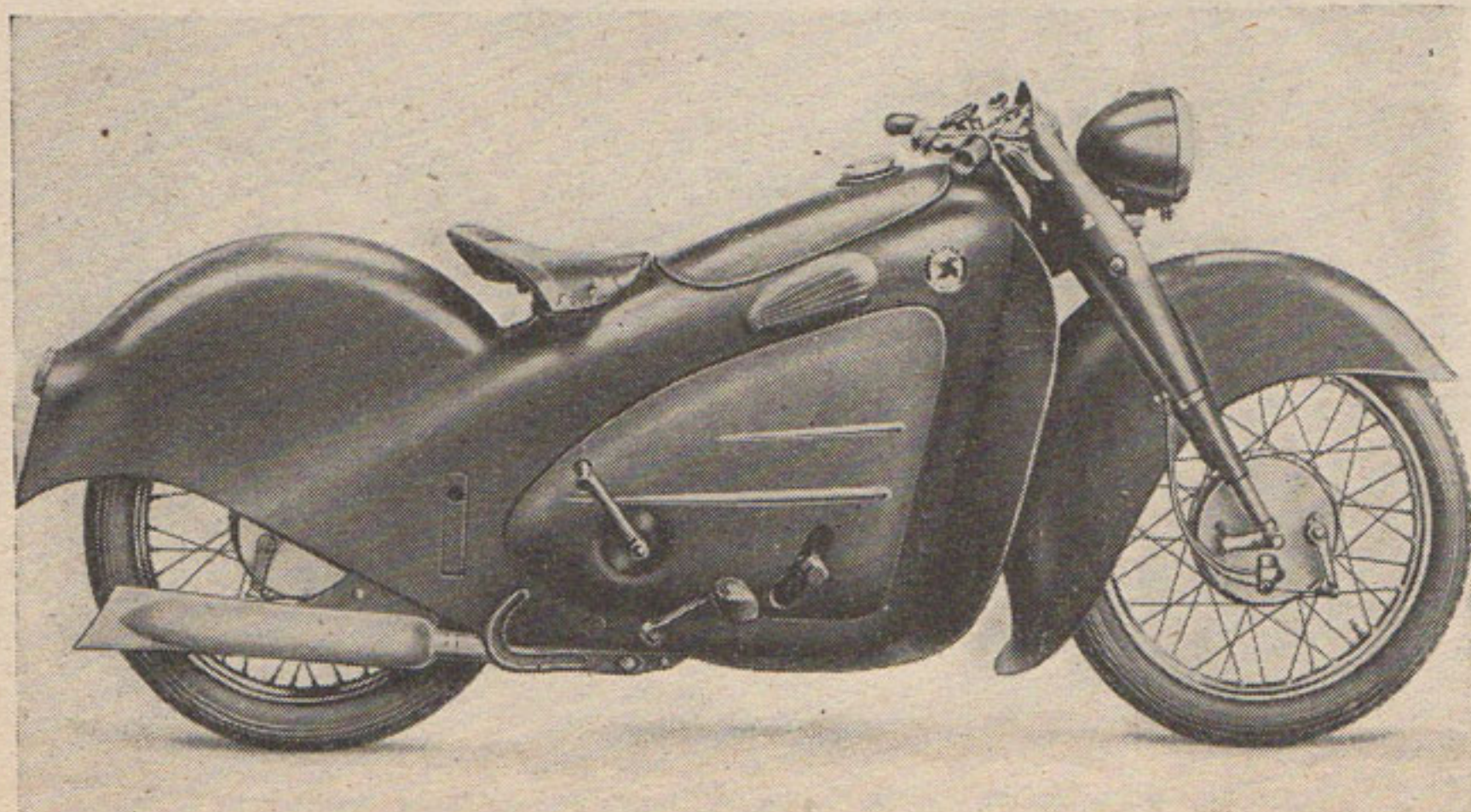
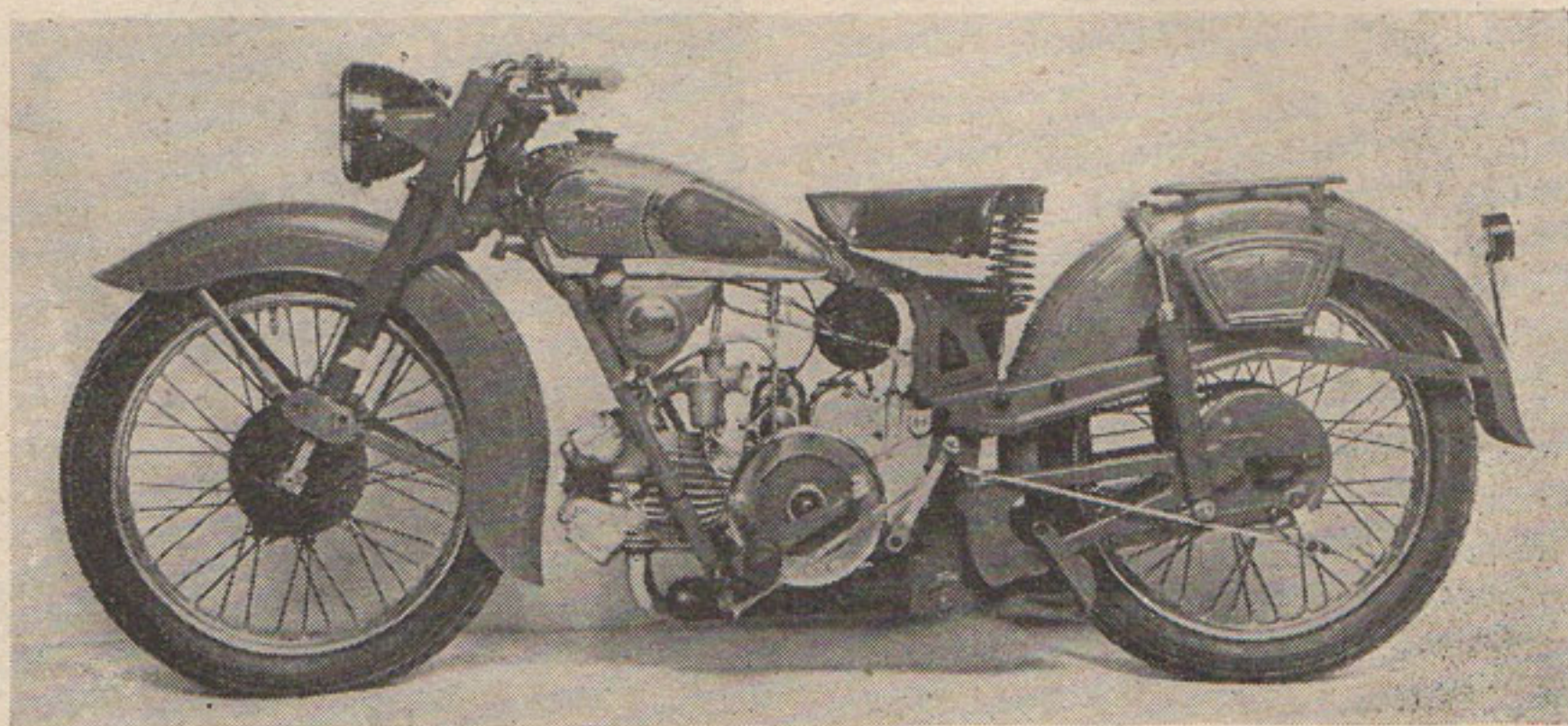


Le Cyclo-Motom à châssis poutre, freins axiaux, selle brevetée.



La 250 Guzzi bicylindre de course, double arbres à cames en tête. Ce modèle n'est pas livrable au public, l'allure est vraiment spéciale.

A droite, la Guzzi Airone 250 cm³. Ce modèle, très éprouvé, est livré cette année, avec culasse en alliage léger, culbuteurs enfermés. L'alésage est de 70 m/m pour une course de 64 m/m. Taux de compression 6 à 1. Vitesse 100 ks/heure pour une consommation de 3 l. 1/2 aux 100 kms.



La 250 Miller « Jupiter » et son bloc moteur, à soupapes en tête.

Le Salon de Milan

vu par un champion

Avant de vous donner mes impressions sur cette Exposition italienne du Cycle et du Motorcycle, permettez-moi d'applaudir à la solution transalpine de nettement séparer le Salon du Cycle et de la Moto de celui de la Voiture.

Cette solution permet, au monde motocycliste, industriels, coureurs, mécaniciens, agents, etc... de s'unir, de discuter, d'exposer entre eux des idées qu'il est toujours bon de connaître.

En France, malgré le redressement de ces derniers temps, au point de vue quantité de motos légères en circulation (ceci dû, en partie, au manque de carburant), la motocyclette est restée un point négligé de notre industrie et peu apprécié des gens,

même au point de vue sportif (la manifestation motocycliste attire peu de monde).

Au Salon de Milan, l'affluence, tous les jours grandissante, a fait même prévoir la séparation de la bicyclette et de la moto pour les années à venir.

Ceci dit, je passe au point nous intéressant : tout d'abord, la présentation de chaque stand était impeccable, enseignes lumineuses, fleurs, éclairages directs sur chaque machine, etc... donnaient à l'émail aux couleurs harmonieuses un ensemble parfait.

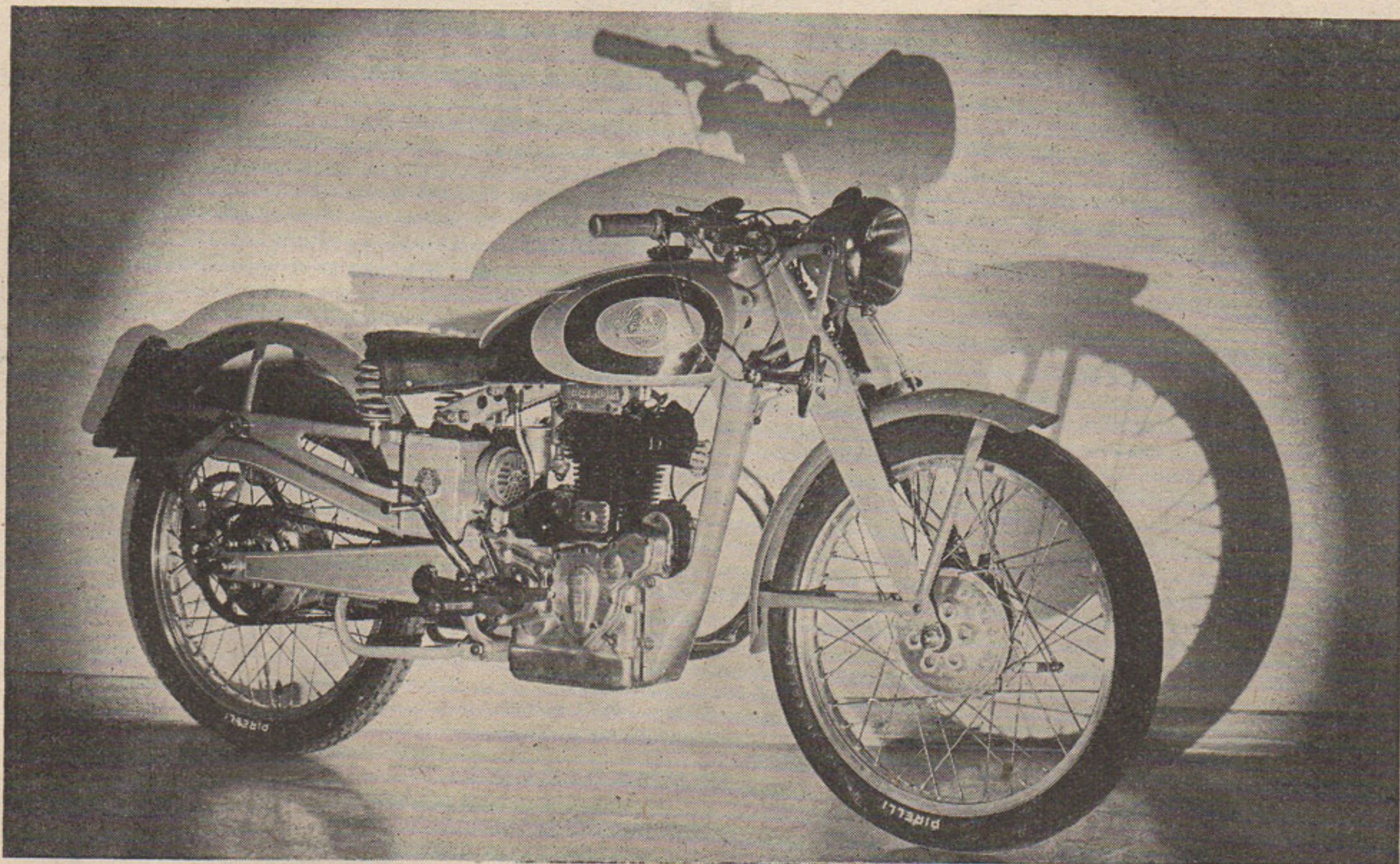
En général, chaque firme présente une ou plusieurs machines de course avec photos et palmarès à l'appui; ces « racers » ont leurs frères d'une

présentation très soignée que le « mordu de la vitesse » peut acquérir.

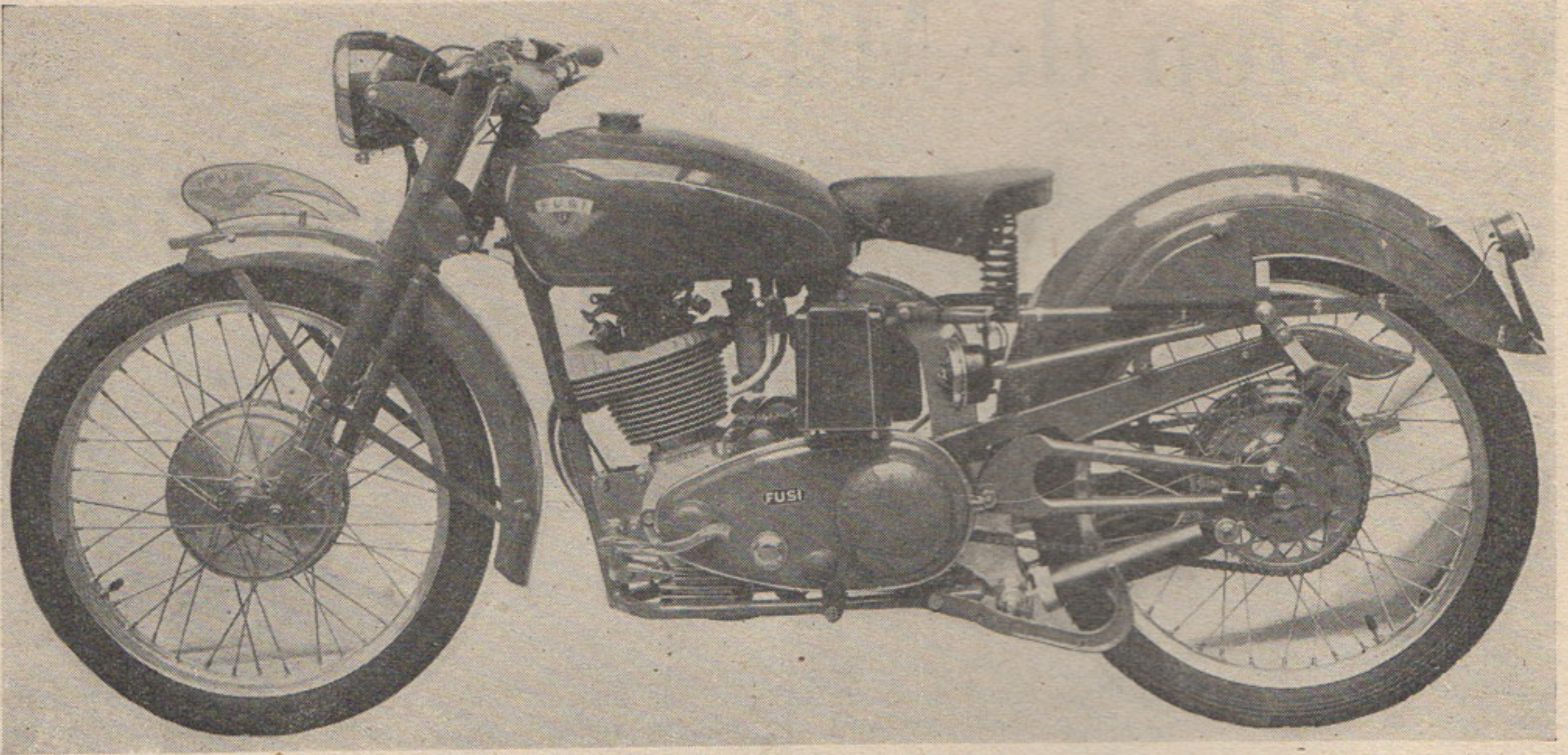
Guzzi présente deux ou trois machines de série qui encadrent les machines de course; en avant du stand, la petite 73 cmc. qui vient de battre les 19 records mondiaux.

La maison Sertum expose des machines de série de 250 cmc. et 500 cmc. de cylindrée; leur modèle 250 cmc. soupapes latérales est réapparu tandis que le culbuté, dans la même cylindrée, comporte une belle suspension avant à ressort central enfermé et un amortisseur hydraulique.

Nous trouvons dans le stand Gilera les modèles déjà bien connus et, au tout premier plan, le 125 cmc. 4 temps qui vient de paraître et qui est l'une de deux nouveautés de ce Salon;

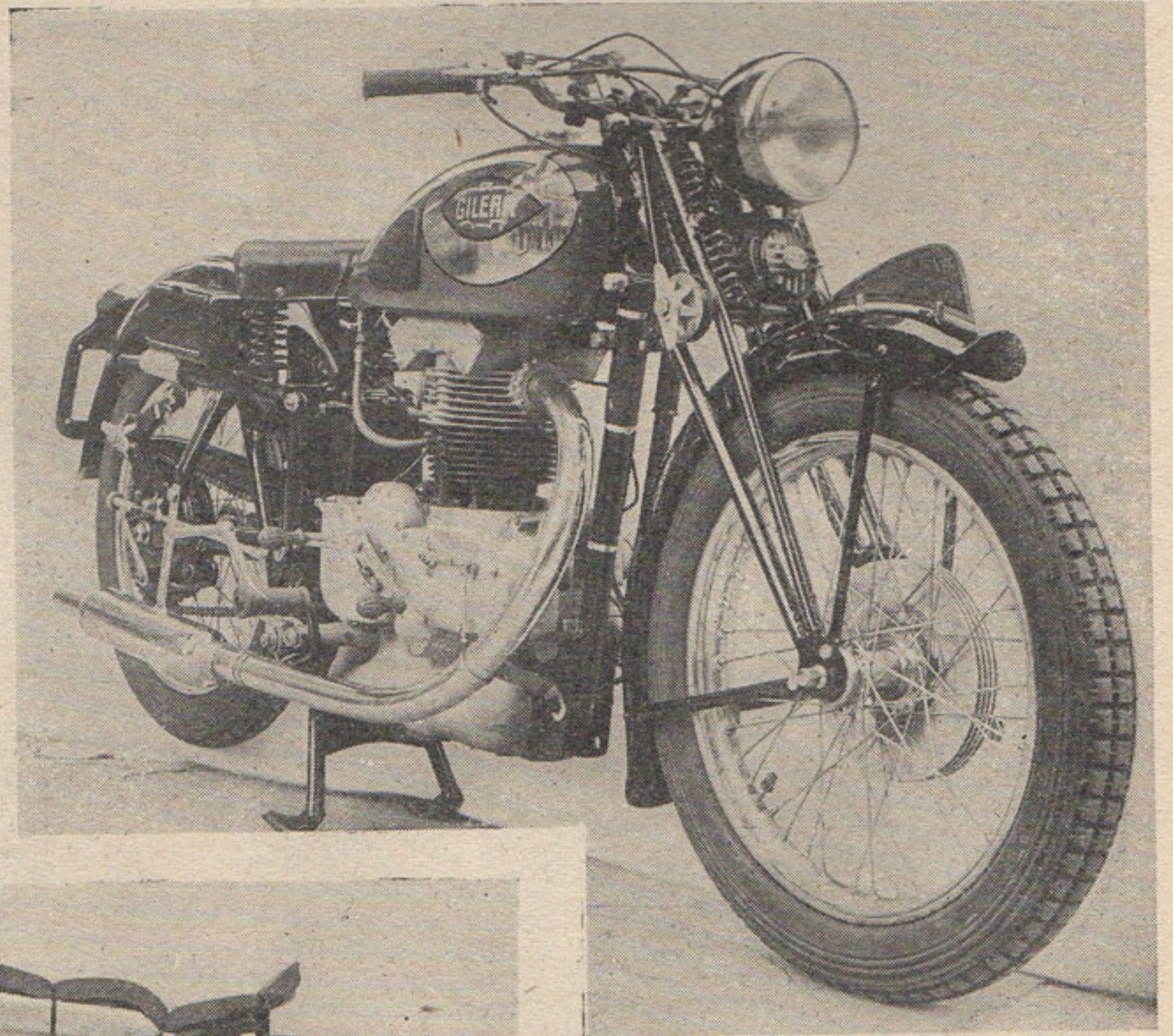


La 250 Sertum modèle V T grand sport monotube, a suspension integrale

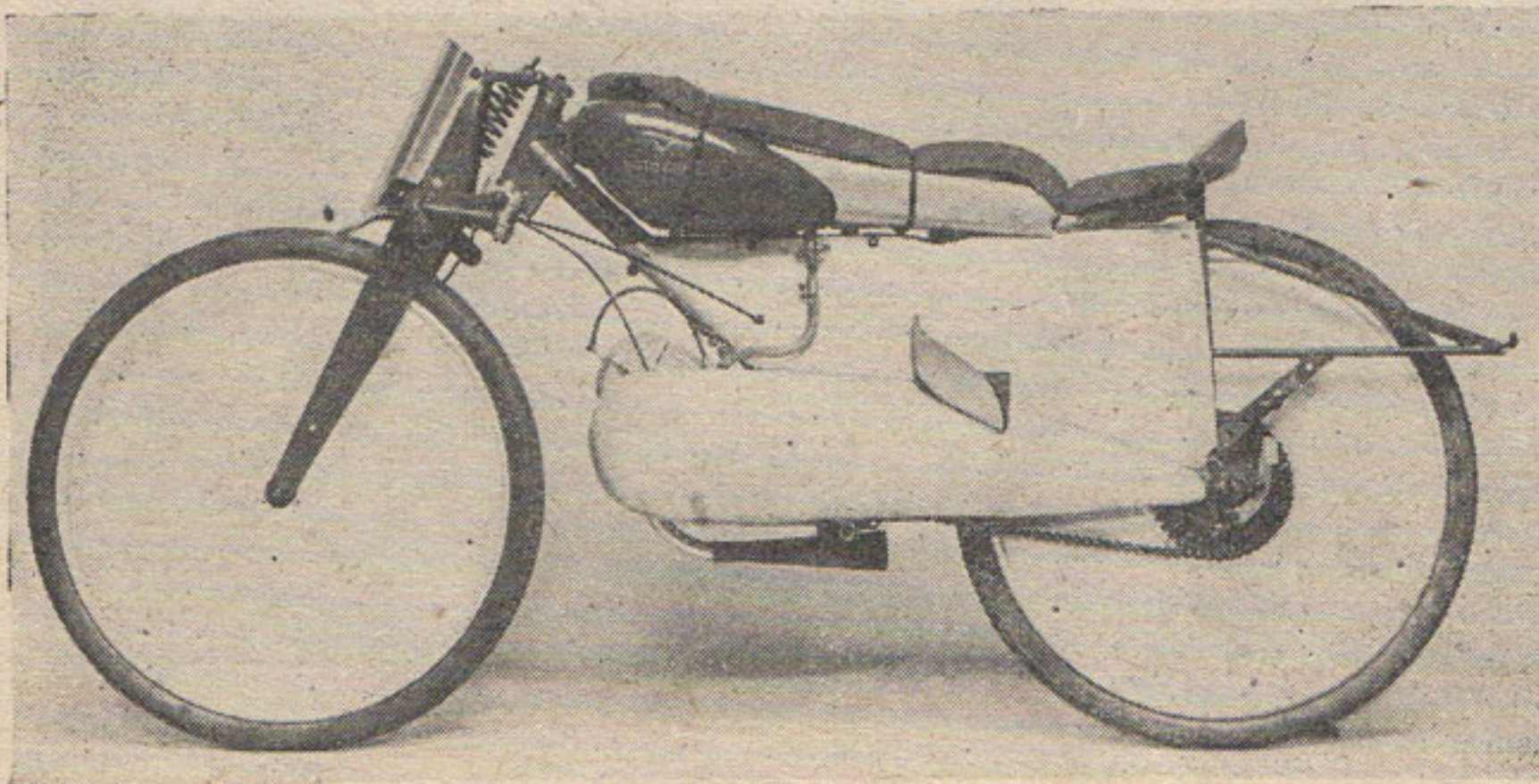


Une belle réalisation, la Fusi 250 cmc. arbre à cames en tête, 125 km. à l'heure.

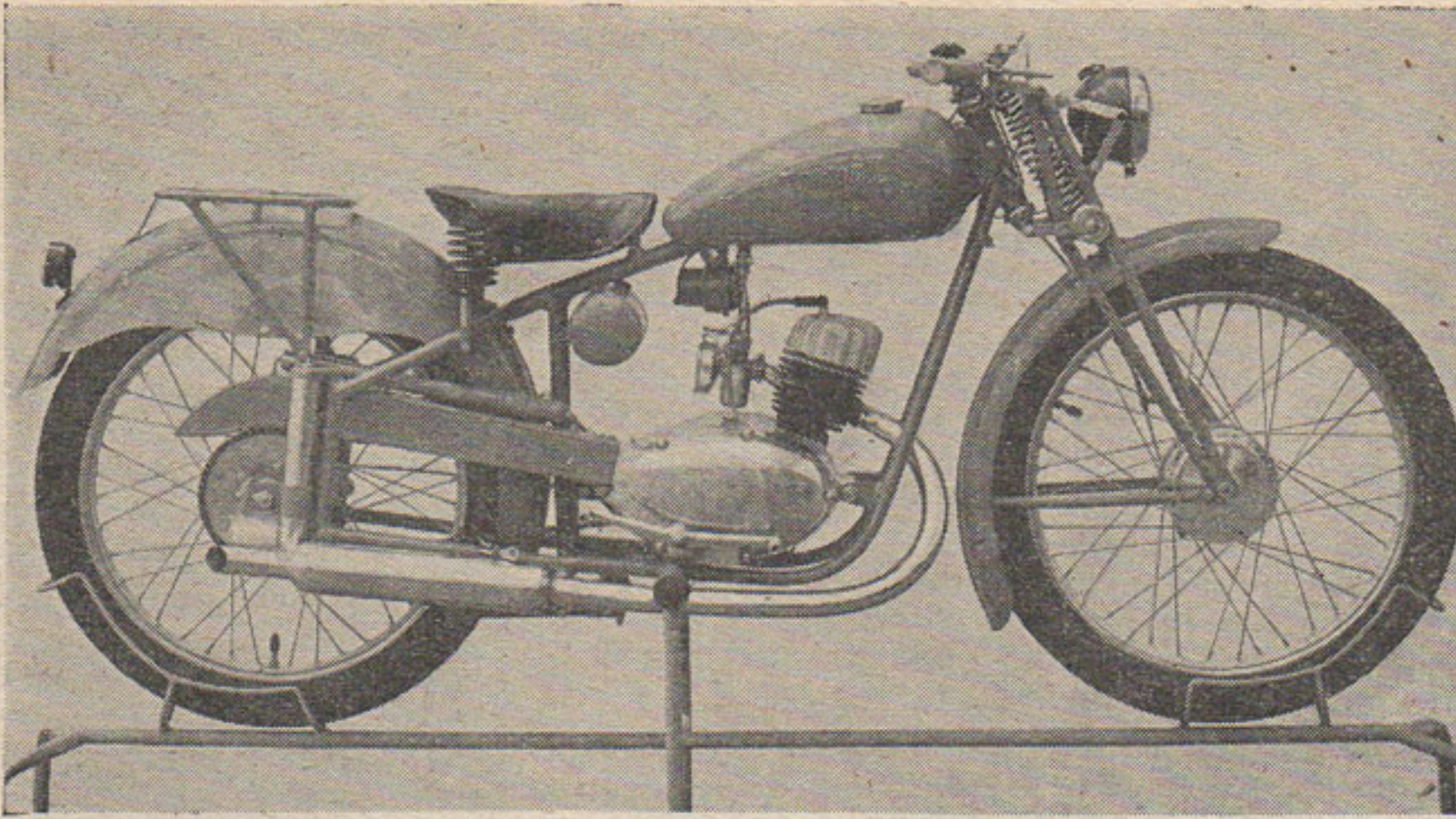
bien peu de choses dévoilées sur ce 125; tout ce que l'on peut savoir se résume en ceci : c'est un moteur à soupapes latérales, les deux soupapes sont placées dans l'axe du cylindre, l'échappement à l'avant et l'admission à l'arrière (solution périmée que l'on trouvait, jadis, sur les premiers moteurs d'automobiles), le tout bien enveloppé par les ailettes du cylindre de forme elliptique et avec son carburateur à l'arrière lui donne l'aspect d'un moteur à 2 temps. Alésage et course 54 mm. Changement de vitesse dans le bloc à 3 vitesses, commande au pied; le réservoir a une capacité de 13 litres; pneumatiques de 2,50 x 19 sur la roue antérieure et de 2,75 x 19 sur la roue postérieure. Cette machine



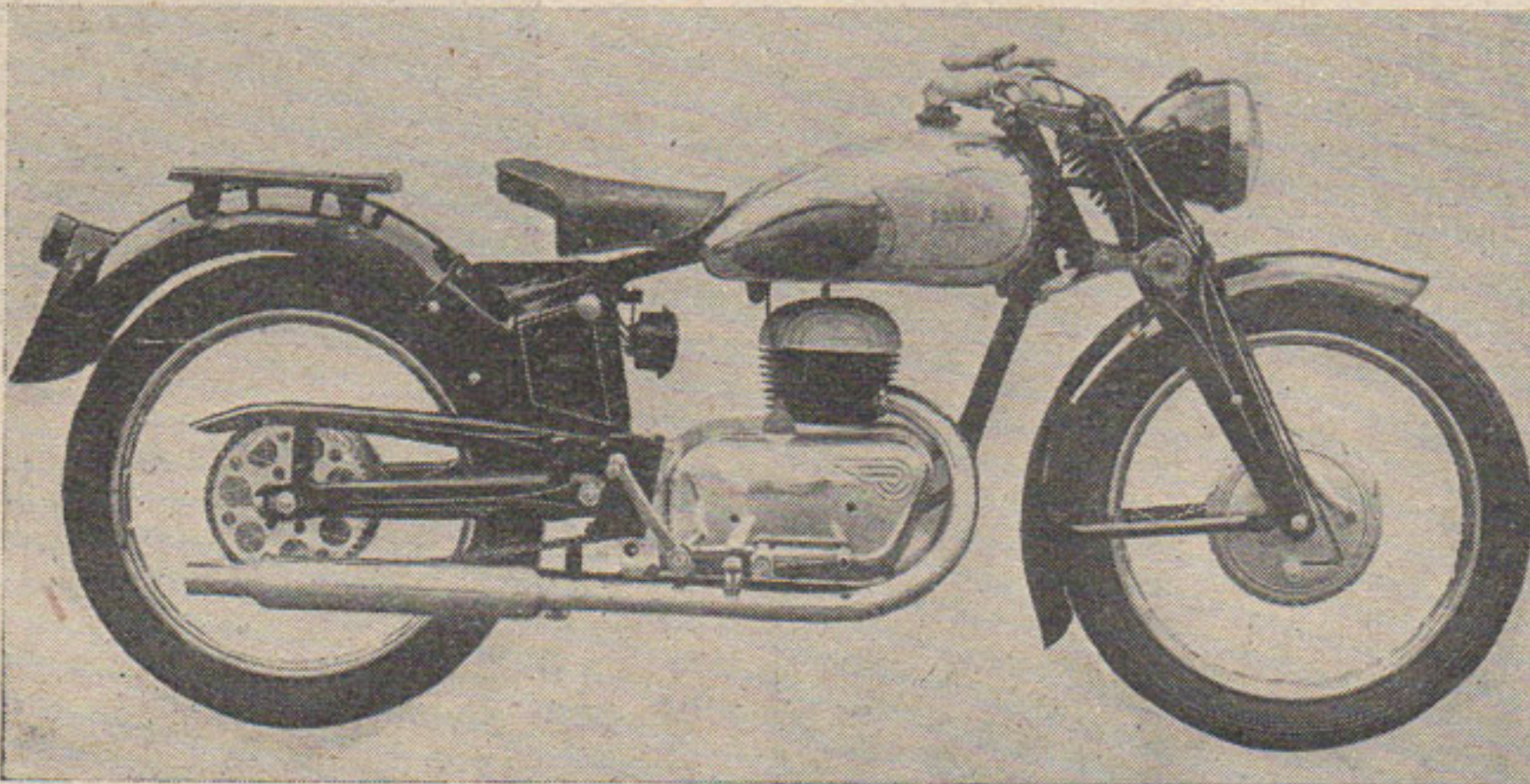
La 500 Gilera Saturno que nous verrons bientôt rouler à quelques exemplaires sur les routes de France.



La Guzzi 65 cmc. qui récemment vient de battre à Monza les records mondiaux de sa catégorie.



Une jolie machine au bloc très net : l'Alpino.



La nouvelle 250 Parilla.

pèse seulement 70 kilos et dépasse les 75 kilomètres-heure; avec deux personnes, elle escalade des pentes de 20%; sa consommation est d'environ 1 litre pour 45 kilomètres.

« Dulcis in fundo », il paraît que son prix sera très modeste.

L'autre nouveauté du Salon est présentée par la firme Parilla : c'est une 250 cmc. 2 temps, entourée, dans son stand, par les machines de compétition déjà connues. Caractéristiques : alésage 65 mm., course 75 mm., piston sans déflecteur, rapport de compression 6 : 1. Le carter, d'une ligne élégante, renferme tous les organes moteur y compris le carburateur dont la prise d'air se fait par le passage de la chaîne; de ce carter sort, seulement, le cylindre, mais les deux couvercles latéraux, rapidement démontables, permettent l'accès de ces organes : en effet, le couvercle de droite donne accès à la dynamo, au rupteur d'allumage, au condensateur facilement démontable, au carburateur, au dé-

brayage et au sélecteur, tandis que celui de gauche permet le réglage de la transmission primaire et l'accès au débrayage. Le changement de vitesse est à 4 vitesses, avec engrenages toujours en prise; cadre en tubes, suspension à fourche oscillante avec deux ressorts en épingles situés sur le point d'appui de l'oscillation; la fourche antérieure est à parallélogramme; la selle est du type à pont oscillant. Cette machine, malgré ses caractéristiques utilitaires, atteint la vitesse de 100 kilomètres-heure; sa consommation est de 1 litre pour 30 kilomètres.

Bianchi nous montre son petit 125 cmc. lancé en grande série et une 250 culbutée, à suspension avant et arrière.

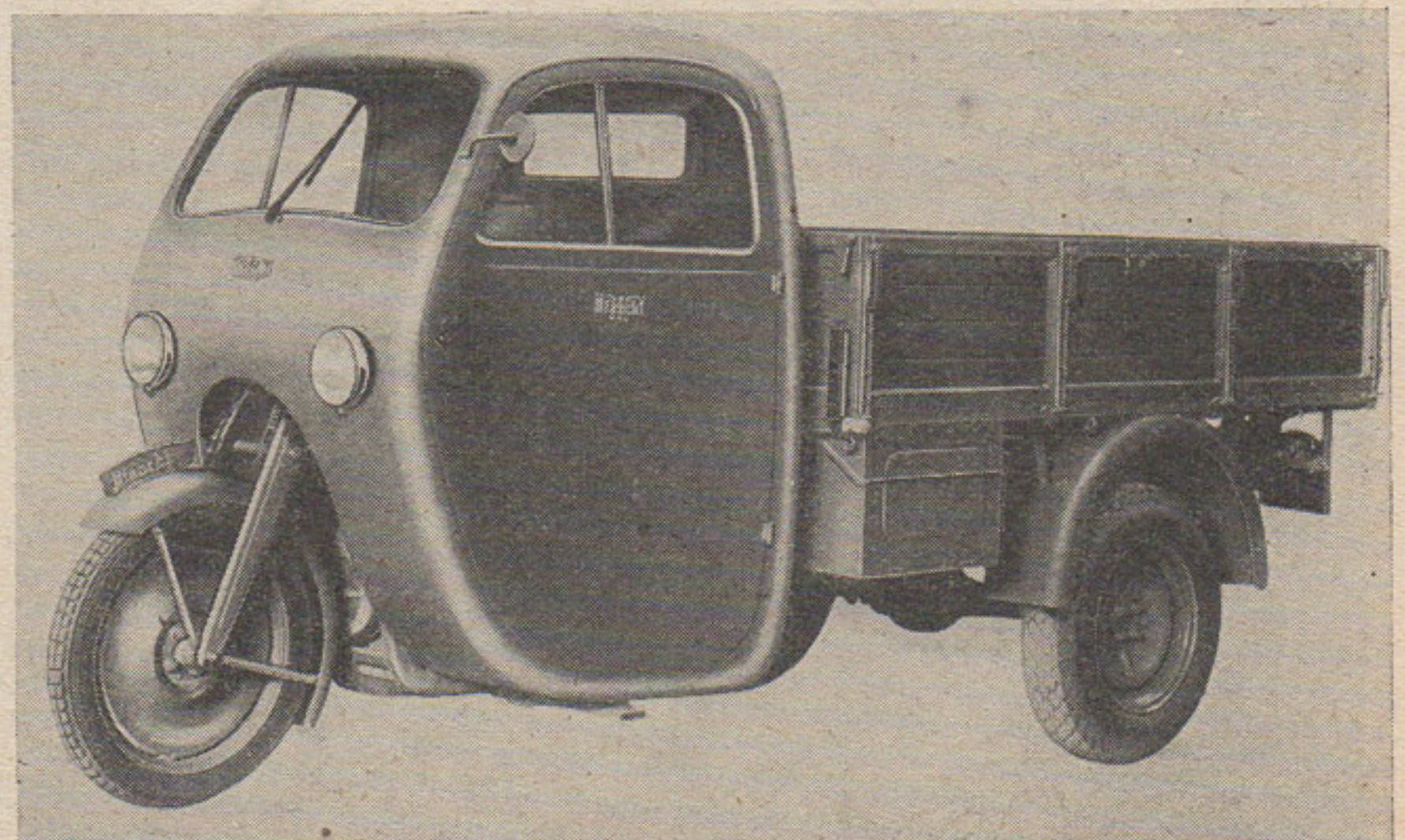
Toutes ces grandes marques présentent, en outre, leurs modèles de motocars commerciaux qui sont d'une utilité incomparable pour les transports rapides et économiques (Guzzi fabrique un motocar d'une portée d'une tonne et demie).

Beaucoup de firmes exposent des 125 cmc. : Alpino, Astra, Aspi, Mas, Morini, M.V. avec ses modèles très rapides en compétition, et la nouvelle mais déjà connue Mondial qui vient de battre quatre records du monde (kilomètre lancé à plus de 130 à l'heure).

Je terminerai en vous rappelant les scooters dont Lambretta et Vespa ont envahi le marché, et les moteurs auxiliaires qui, avec leur suspension avant, arrière et tous les accessoires ont par trop l'allure de motos légères.

Ci-dessous : un exemple de motocar de livraison particulièrement réussi : le Bianchi.

A. REMONDINI.



QUAND, avant 1939, on questionnait les « experts » sur la cylindrée minimum convenant au sidecar, on répondait invariablement et avec assurance : 500 cmc. au moins, 600 cmc. si possible. Et nous étions horrifiés si quelqu'un prétendait faire du sidecar avec une 350 cmc.

Vinrent les années sombres, les restrictions de tous ordres et l'ère du vélomoteur mis à toutes les sauces, porte-bagages surchargés, remorques ahurissantes, puis, malgré nos sages conseils : sidecars et, mon Dieu, malgré tous nos pronostics, cela n'allait pas si mal.

Reniant ce que j'avais avancé, j'ai moi-même, à cette époque, utilisé journalièrement un 100 cmc. Peugeot attelé à un sidecar de livraison; trois ou quatre fois par semaine je transportais ainsi près de 80 kilos de pièces sur un parcours de 30 kilomètres.

À la Libération, l'équipage avait totalisé 18.000 kilomètres; je ne parle pas des ruptures de chaînes arrière, alors de médiocre qualité, ni des crevaisons, mais à part cela jamais de pannes. On a changé les segments aux 10.000 kilomètres et fait une modeste révision aux 18.000 kilomètres, avant de le céder à un ami; je n'en ai plus entendu parler depuis.

Le farouche adversaire que j'étais des petites cylindrées dut bien convenir, en fin de compte, qu'un 100 cmc. pouvait s'accommoder d'un sidecar à sa mesure.

Si, depuis lors, les conditions économiques ne se sont pas, pour tout ce qui roule, sensiblement améliorées, par contre, nos machines ont largement progressé; ce qu'avait fait un 100 cmc. 3 vitesses, à plus forte raison pouvait le faire un 125 cmc. 4 vitesses.

Ce préambule, pour dire que j'ai salué avec plaisir l'apparition des petits sidecars H.B. MM. Humblot père et fils ont bien mérité en mettant à la portée des motocyclistes modestes un moyen de transport à deux, économique, confortable et, de plus, élégant. Nombre de femmes qui ne peuvent supporter le tansad leur en seront reconnaissantes.



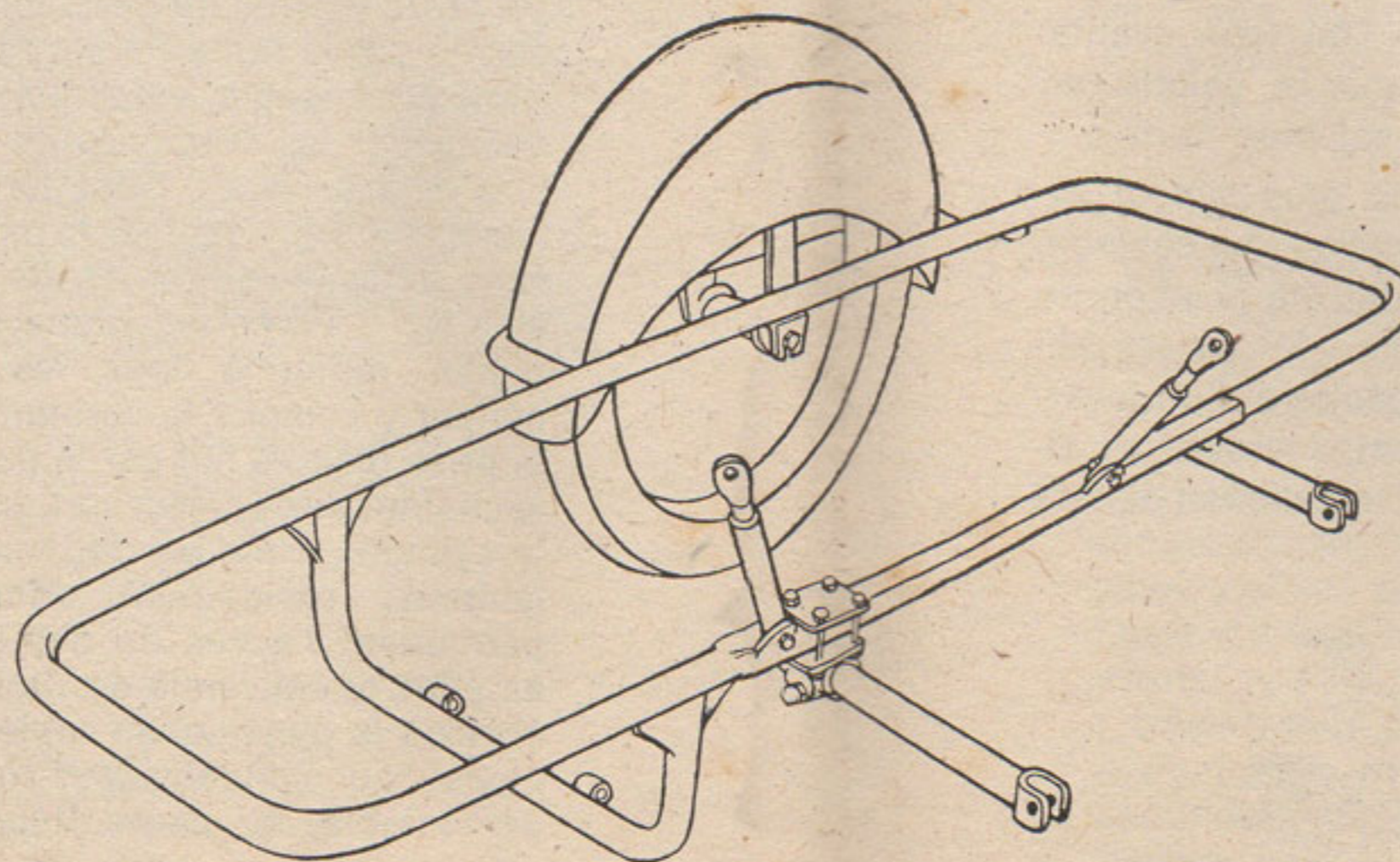
Le châssis du sidecar H.B. est un « quatre attaches ». Le cadre, en tubes soudés, forme un rectangle assez large pour que la carrosserie puisse emboîter et se surbaisser à souhait; elle est articulée à l'avant et suspendue à l'arrière sur deux ressorts sous gaines télescopiques oscillantes. Cette solution offre l'avantage d'un grand débattement sans risque de talonnage.

La roue avec moyeu à roulements annulaires est enveloppée.

Deux genres de carrosseries sont prévus au choix du client : une caisse tourisme en tôle, peinte à la couleur de la moto; cette peinture est très soignée : couches d'apprêt, fonçage et vernissage; une barre chromée, un porte-bagages poli et, sur demande, un pare-brise, complètent l'équipement. L'autre est une canadienne, en bois vernis, qui convient non seulement pour le transport des marchandises, mais aussi pour le camping car elle est assez spacieuse pour recevoir un passager et tout le matériel. Dans ce cas, un siège amovible très astucieux est prévu. Un ténélet peut recevoir le tout.

Compte tenu des dimensions de la machine et de sa cylindrée, le difficile était de réussir des carrosseries bien proportionnées mais habitables et un équipage résistant mais léger. La touriste pèse 42 kilos; la canadienne 31 kilos, complète.

Disposant actuellement d'un 150 cmc. Peugeot, je l'ai fait équiper pour essais, du « H.B. » touriste.



La première sortie eut lieu en compagnie de Nebout et de M. Humblot fils qui pilotaient le modèle canadien accouplé à un 125 Motobécane à culbuteurs.

Une moto légère, un vélomoteur, un 2 temps, un 4 temps, on pouvait confronter les possibilités de chaque engin.

Passager du Peugeot, j'ai, dès le départ, dirigé la caravane vers Suresnes et certains raidillons bien connus des essayeurs de la région pour leur pourcentage sévère et leurs virages plutôt cassés, ardu, hauts en courbes, un vrai passage de montagne plus impressionnant que bien des routes de cols, au kilométrage près; mais plusieurs tours de ce circuit, au grand étonnement des riverains, ne laissait pas aux moteurs le temps de se reposer.

Alternant, comme passager, d'un sidecar à l'autre, pour avoir l'oreille plus près du moteur, j'ai constaté que tout se passait allégrement, sans effort ni échauffement anormal, à une allure très satisfaisante pour une pareille rampe, auprès de laquelle la côte de Picardie, si souvent prise comme juge de paix, fait petite figure.

Nous sommes ensuite revenus à bonne allure par les quais et le Bois. Sur le plat, la vitesse ne semble pas sensiblement influencée par la surcharge du sidecar sauf en extrême pointe, mais au régime normal de marche on ne remarque guère le freinage, qu'aux reprises.

Sans chercher à nous tirer la bourre, nous roulions dans le sillage l'un de l'autre à une vitesse de compteur, légèrement supérieure à 50 kilomètres, sans être rigoureusement à fond de manette; c'est dire qu'on peut normalement tenir la route entre 60 et 65, ce qui assure, somme toute, étant données la maniabilité et les bonnes reprises, une fort honorable moyenne de tourisme.

Nebout, qui habite dans les hauts de Meudon, et il y a de fameuses côtes dans le coin, a poursuivi les essais sans défaillance; au point où nous en sommes, on peut être convaincu maintenant que le sidecar est normalement utilisable avec un vélomoteur moderne.

J'attends une 175 culbutée avec laquelle je poursuivrai les essais, le sidecar « H.B. » est en effet conçu pour équiper des motos jusqu'à 250 cmc., et probablement 350 cmc. Le châssis et la carrosserie ne sont pas modifiés, mais seulement les bras d'attache un peu plus longs pour donner davantage de voie.

Les Établissements Humblot disposent de vastes ateliers; ils sont équipés pour la fabrication en série afin que le client n'attende pas mais soit servi dans les jours qui suivent sa commande.

Des équipages sont prévus de couleur correspondant à la marque de la moto. Les attaches, appropriées à chaque type de cadre, en rendent le montage simple et sans aléas.

Parmi les grands agents parisiens, beaucoup se sont assurés la représentation du sidecar « H.B. », témoignant ainsi qu'ils ont la même confiance que nous dans l'intérêt et dans l'avenir de cette formule.

Max END.



MONTAGE D'UNE BATTERIE D'ACCUMULATEUR SUR UN VÉLOMOTEUR

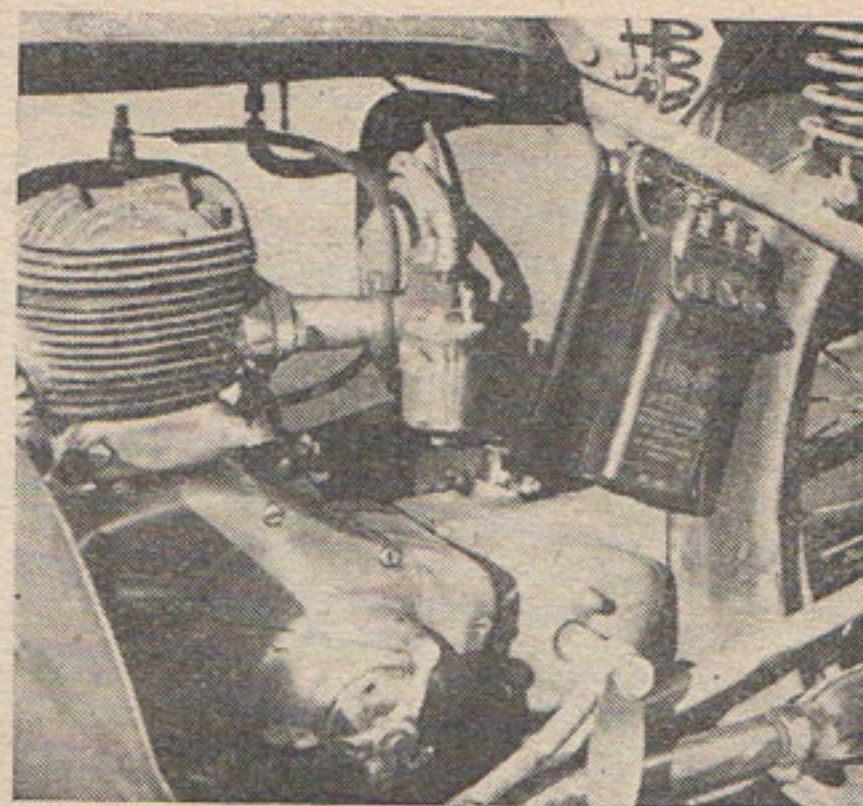
Il est unanimement reconnu que les vélomoteurs actuels, équipés de moteurs d'une cylindrée de 125 cmc., assurent sans défaillance le même service que les motos d'une cylindrée légèrement supérieure créées quelques années auparavant. L'étude et l'équipement de ces vélomoteurs ont fait l'objet de beaucoup de soins et les performances obtenues sont remarquables. Cependant, sur la majorité des modèles, l'absence d'une batterie est à regretter; car elle prive le conducteur d'avantages certains. Une batterie permet d'alimenter des feux de position, une baladeuse (utile pour les réparations et le camping) et un avertisseur, ce qui contribue à la fois à la sécurité et au confort.

Une batterie peut fournir un courant continu de forte intensité, tandis qu'un volant magnétique ne peut donner que du courant alternatif de fréquence variable ou du courant redressé de faible intensité; il s'ensuit que la batterie est seule capable de faire fonctionner un avertisseur puissant et harmonieux.

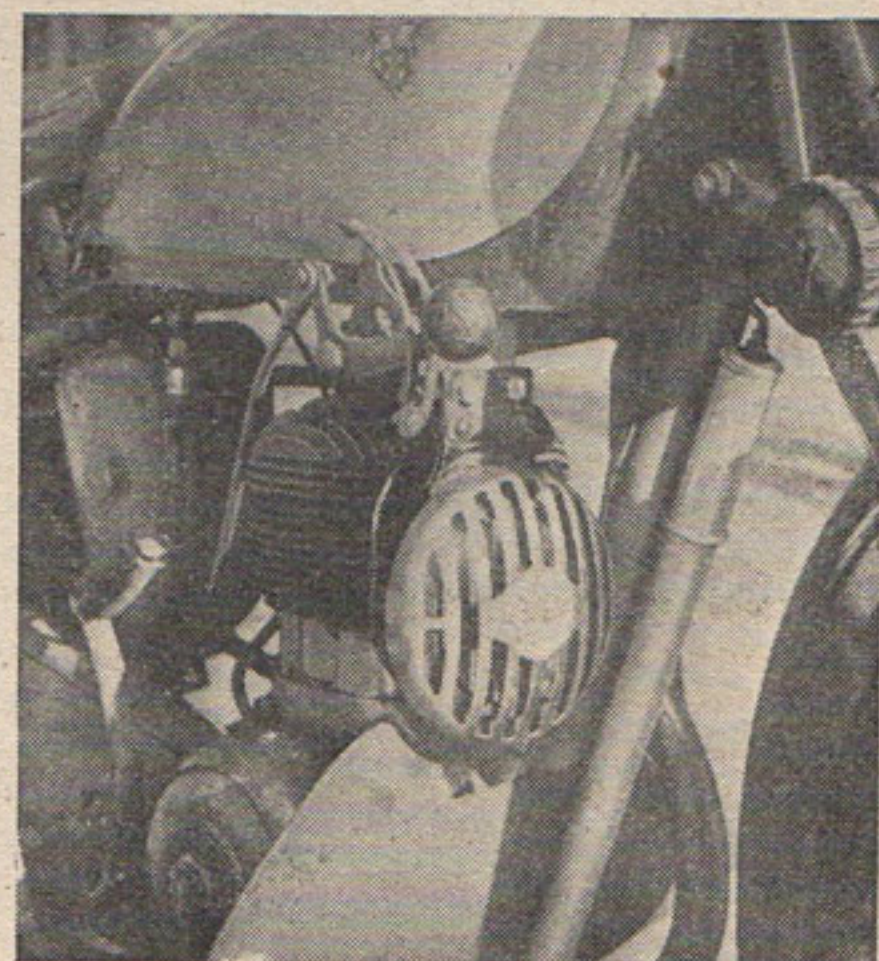
L'adaptation d'une batterie sur un vélomoteur peut se faire sans difficulté, et des essais particulièrement satisfaisants ont été effectués avec un vélomoteur équipé d'un volant magnétique AB 1, d'une batterie 6 V. de 14 amp.-h. et d'une cellule redresseuse au sélénium.

Alors que tous les motoristes sont familiarisés avec les accumulateurs, nombre d'entre eux ignorent tout de la constitution et du fonctionnement des redresseurs secs. Les cellules redresseuses sont constituées par deux métaux (tels que le fer et le sélénium) mis en contact intime dont la surface de séparation présente au passage du courant électrique une résistance faible dans un sens et très grande dans l'autre. Ces éléments statiques ne demandent aucun entretien et leur durée est illimitée dans des conditions normales d'emploi, leur utilisation s'étend aux domaines les plus divers et en particulier à l'alimentation H.T. des postes de radio courants, ce qui prouve leur qualité.

Les éléments nécessaires à la transformation sont les suivants :



La batterie se place aisément entre le cadre et le garde-boue arrière.



Le dispositif permet l'emploi d'un klaxon très puissant.

- Une batterie de 7 à 14 amp.-h. et son support,
- un avertisseur et son bouton,
- un feu de position AV. (le feu rouge restant allumé à l'arrêt),
- un commutateur à quatre positions (ou un inverseur),
- la cellule que l'on loge avantageusement dans la calotte du phare où elle est bien abritée.

Pour réduire à sa plus simple expression la modification du câblage, on peut monter le feu de position en parallèle avec le feu AR. et les alimenter par l'intermédiaire d'un inverseur, comme le montre le schéma ci-contre, le reste de l'installation n'étant pas modifié.

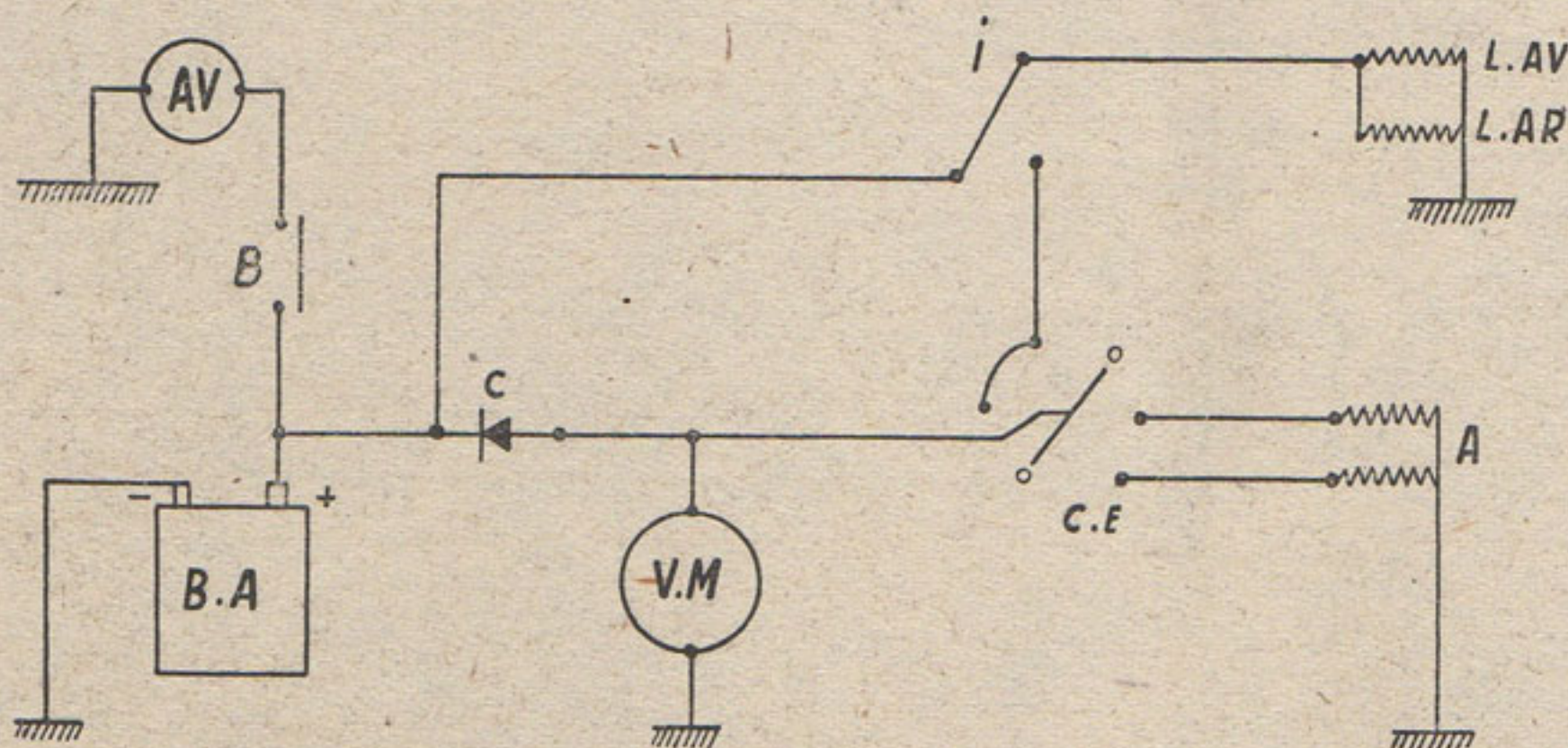
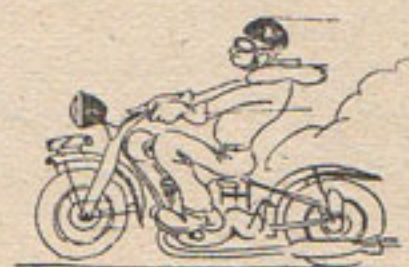


Schéma de montage.



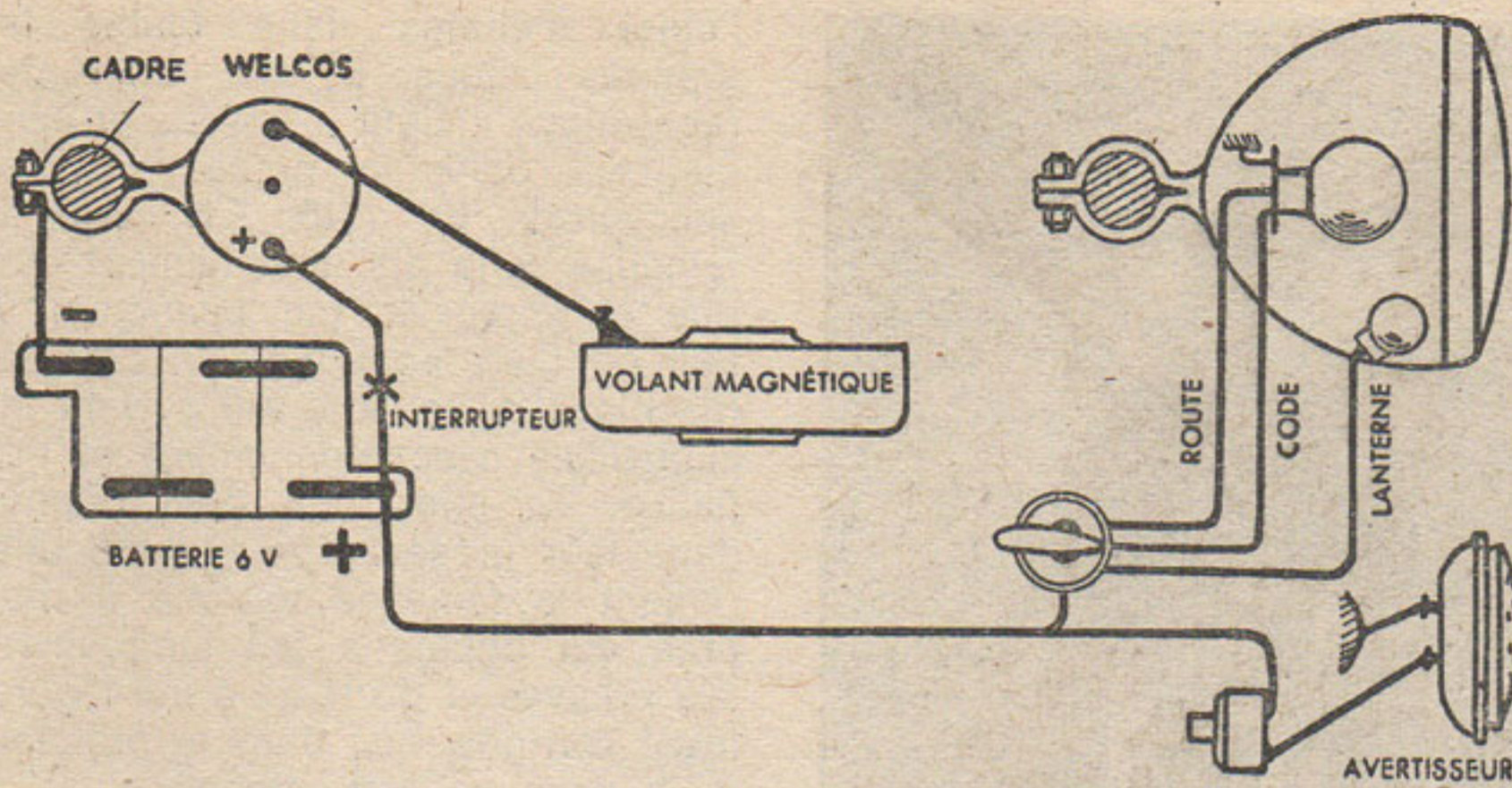


Schéma du Welcos

Le Welcos type T.R. Cet appareil a été remarqué sur certaines 125 et 150 cmc. exposées aux Salons 1947 et 48. Le fait qu'on le retrouve à deux ans d'intervalle adopté par le constructeur même, peut être considéré comme une garantie de son bon fonctionnement et de sa mise au point définitive.

Son fabricant le garantit comme étant sans influence sur le volant magnétique.

Le Welcos se présente sous la forme d'une bobine de faible encombrement que l'on fixe par un collier généralement au tube sous selle. Une seule recommandation : assurer une masse franche sous et entre la bride de fixation de l'appareil et le cadre.

Quoique ce ne soit pas indispensable, Welcos recommande en outre de prévoir un interrupteur entre le positif de la batterie et celui de l'appareil pour annihiler le faible courant de retour et éviter la décharge au cours des longues immobilisations du vélomoteur. Pour compléter son équipement « Welcos » a prévu une lampe phare-code spéciale à faible consommation et grand pouvoir éclairant, dont l'adoption n'est pas indispensable, toutefois, mais qui est à conseiller.

L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Les recherches se multiplient pour doter les vélomoteurs d'un équipement électrique complet assurant l'éclairage à l'arrêt et le fonctionnement d'un avertisseur électrique.

Nous avons signalé précédemment le dispositif Motolum, l'avertisseur Sanor et récemment le Redresso-Novu spécialement destiné aux volants magnétiques de cette marque. Il est désormais dans le commerce, ainsi que les deux autres appareils que nous présentons ici.

* *

Le Redresso-Novu comprend : une cellule redresseuse à grand rendement avec capot de protection et bride de fixation; une canalisation complète à fort isolement avec commutateur spécial; un avertisseur électrique avec sa bride, un feu de position; une batterie 6 V, 7 AH. avec son support. Cet appareillage complet est livré avec le schéma de montage.

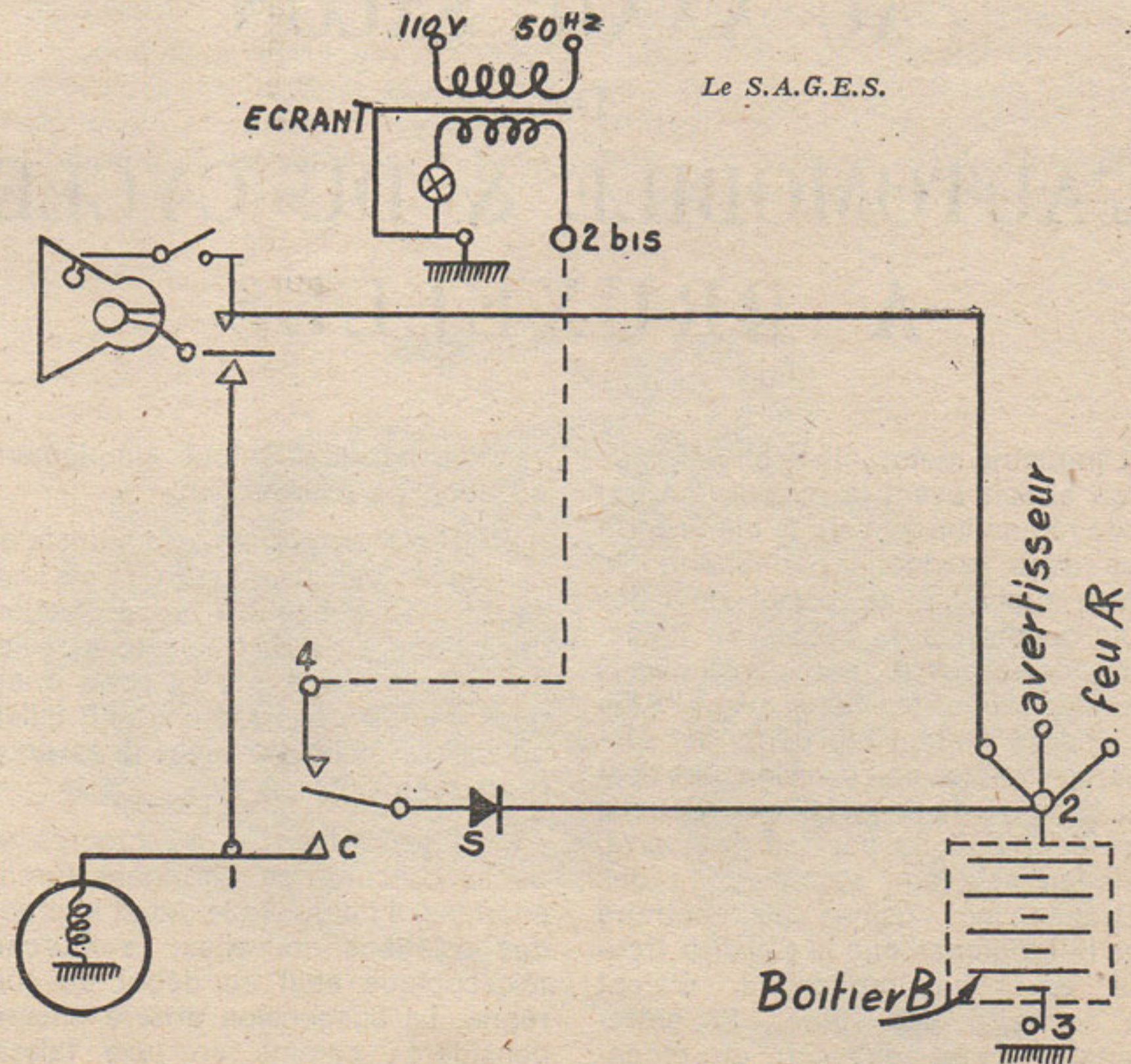
* *

Le Redresseur S.A.G.E.S. comprend un boîtier en acier plombé, métallisé intérieurement pour résister aux suintements d'acide, et qui, s'ouvrant à l'arrière reçoit une batterie Fulmen 7 AH. maintenue par une sangle d'acier. Il ne majore pas sensiblement les cotes de la batterie et l'isole de tout contact avec les vêtements.

Une cellule redresseuse au sélénium L.M.T. est montée à la partie supérieure de ce boîtier; un jeu de bornes permet les divers raccorde-

ments; un inverseur situé également sur le boîtier permet dans une position la charge en marche de la batterie et évite, dans l'autre position, toute décharge prolongée par le faible courant de retour de la cellule redresseuse.

Un autre branchement permet accessoirement la recharge à domicile en utilisant le redresseur de l'appareil. A cet effet, un transformateur de sécurité est prévu donnant une tension secondaire sensiblement égale à celle du volant magnétique.



Le S.A.G.E.S.



l'objet d'études dans toutes les grandes usines. Et ses différentes réalisations étaient exposées et commentées dans la presse anglaise spécialisée. En 1946, F.N. créa la fameuse série XIII actuellement connue et appréciée par beaucoup. A leur première apparition en 1947, les machines de la série XIII avaient été accueillies avec étonnement et méfiance. En effet, tout était original dans leur présentation et particulièrement la fameuse fourche à roue tirée qui depuis a fait longuement ses preuves et du reste a été légèrement corrigée, non dans le principe, mais dans sa présentation.

La série comprend actuellement 4 types de moteurs. Le cadre, la fourche avant et la suspension arrière restent identiques pour tous les moteurs. Ce sont : une 250 cmc. O.H.V.; deux 350 cmc., l'une O.H.V., l'autre S.V.; une 450 cmc. S.V.

Tous ces moteurs ont même course de 80 millimètres et ne diffèrent de cylindrée que par les alésages qui sont respectivement de 63 millimètres, 74 millimètres et 84 mm. 5.

Le bloc-moteur d'une conception très spéciale est de dimensions réduites par suite du fait de la suppression de toute cloison entre le carter-moteur et la boîte de vitesses.

La transmission primaire se fait par engrenages baignant dans l'huile. **Le cylindre** en fonte spéciale est muni d'ailettes de refroidissement à grande surface de radiation qui contribuent, par le fait d'une température moyenne assez basse, au bon remplissage du cylindre. **La culasse** en aluminium spécial est montée sans joint sur la tête du cylindre. Les soupapes sont en acier spécial, leurs tiges sont lubrifiées et enfermées, et commandées par des poussoirs réglables, très accessibles avec linguets inférieurs. **Le piston** est en alliage léger spécial et comprend quatre segments dont deux racleurs et deux d'étanchéité. **La bielle** est d'acier à haute résistance; le roulement de tête de bielle est constitué par une bague formant coussinet antifricition en bronze au plomb.

Une pompe à engrenages alimente directement le vilebrequin, les autres organes sont lubrifiés par projection, après quoi l'huile retombe dans le carter où elle se refroidit et est filtrée avant de repasser par la pompe. **Le vilebrequin** a deux volants intérieurs avec manchon monté sur cônes et clavettes. **L'allumage** est par

LES MOTOCYCLETTES BELGES

AU XXXII^e SALON

DE

L'AUTOMOBILE & DU CYCLE

A BRUXELLES

L'industrie motocycliste en Belgique avait acquis avant la guerre une fort belle réputation tant sur le plan sportif que dans le domaine utilitaire. Un grave problème se posait pour les trois constructeurs belges au lendemain de la guerre, parce que placés dans la zone frontière avec l'Allemagne ils avaient été parmi les premières victimes de l'invasion, des destructions et des réquisitions. Soumis aux déprédations par fait de guerre, puis au sabotage systématique des patriotes, nos usines, au contraire des britanniques que le «V-day» trouvait en plein rendement, étaient au contraire des ruines. Si outre-Manche il fut question de recon-

version, ici il fut tout simplement question de résurrection.

Et il est surprenant de constater ce que les Belges ont fait en trois ans. Après une année de reconstruction des bâtiments, et de triage de ferraille, nos constructeurs purent sortir quelques motos de type courant telles qu'elles avaient été présentées pour la dernière fois en 1939.

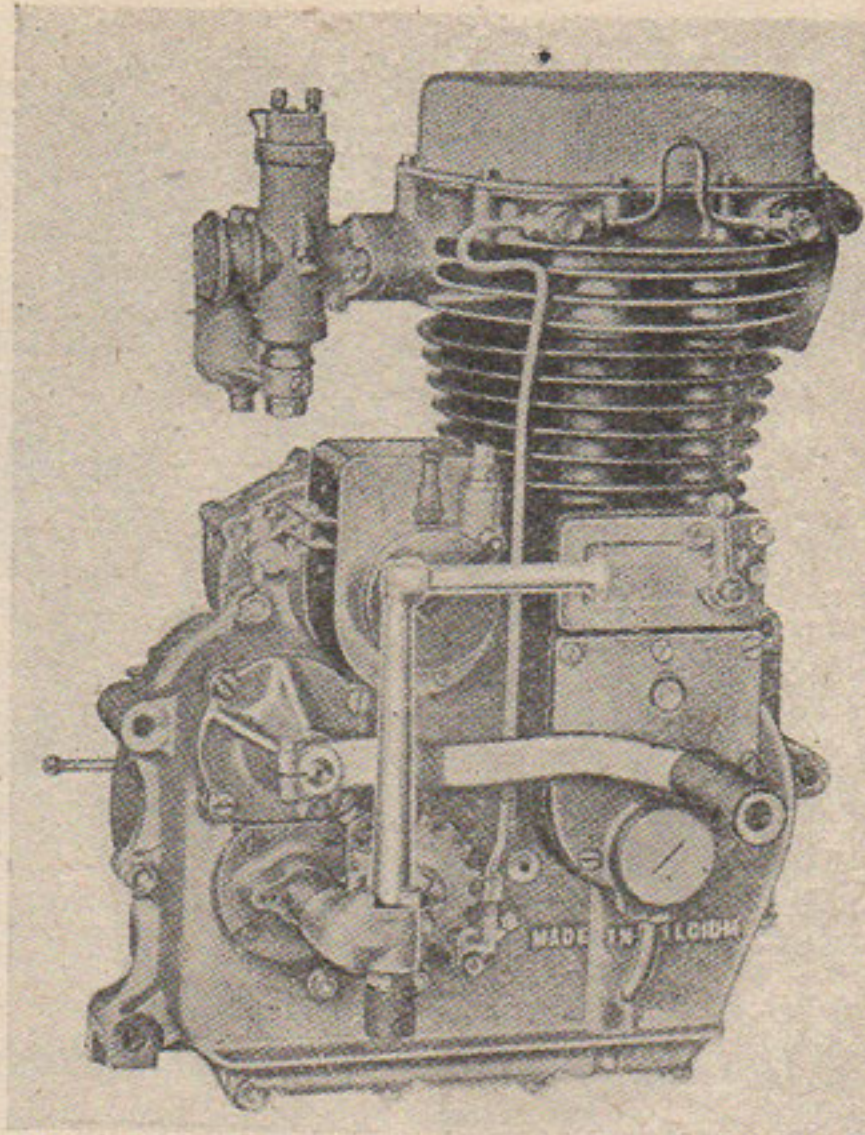
Mais les exigences du progrès et de la concurrence étrangère furent énormes, il fallut dès le début aborder des solutions nouvelles; la fourche télescopique était au début de son règne. La suspension arrière encore considérée comme un luxe faisait

batterie 6 volts avec dynamo et régulateur de tension. **La bobine** d'allumage est sous le réservoir — bien abritée — une lampe-témoin dans le dos du phare contrôle le fonctionnement du conjoncteur-disjoncteur.

Quant au moteur, ajoutons que l'embrayage est à deux disques garnis d'une matière à haut coefficient de friction alternant avec un disque en acier, le tout dans un bain d'huile. La boîte à quatre vitesses avec pignons toujours en prise est munie de manchons de crabotage permettant de bloquer un pignon sur son arbre. Le kick-starter est à droite et repliable. Le sélecteur est du même côté. **Le cadre** est du type berceau fermé. Les moyeux sont munis de roulement à billes à gorge profonde, à faible coefficient de frottement.

La fourche avant se compose de deux éléments distincts : la fourche directrice commandée par le guidon, la fourche proprement dite qui tire la roue en avant. Cette dernière est formée de deux triangles et sert de pivot à la fourche mobile qui encadre et tire la roue. La suspension est assurée par un jeu de biellettes avec deux ressorts à boudin travaillant à l'allongement. L'axe de pivotement de la fourche n'est pas porteur, il maintient uniquement la roue dans son alignement.

La suspension arrière est assurée par un pivot placé à l'arrière de la boîte de vitesses, avec sandows en caoutchouc travaillant en allongement. Au point de vue confort, le résultat est optimum pour un cadre rigide. La selle est articulée très loin sous le réservoir d'essence; le siège arrière a un point de pivotement sous la selle du pilote, et prend d'autre part appui sur les tubes descendant de la fourche arrière par l'intermédiaire de sandows en caoutchouc. En ce qui concerne le sidecar on a retenu la formule roue tirée, et toujours avec caoutchouc pour la suspension. Une nouvelle machine vient actuellement compléter la série XIII. Il s'agit d'une moto 500 cmc. arbre à cames en tête destinée aux exigences de nos fameux crossmen. Quelques-unes de ces machines furent expérimentées par les spécialistes du cross, ensuite nous passerons à la production en série. Le cylindre est en magnésium avec de très larges ailettes de refroidissement et il reçoit une chemise d'acier. Le boîtier des cames est aussi en magnésium. Le carter est en aluminium. Le graissage se



Le bloc-moteur culbuté des 350 et 250 cmc. F. N.

fait par pompe à engrenages. Les suspensions avant et arrière sont du type série XIII renforcé. Les rapports de démultiplication entre le moteur et la boîte de vitesses sont les suivants : 3,8 à 1; 3,28 à 1; 2,6 à 1; 1,82 à 1 en quatrième. Le carburant utilisé est un mélange à 50/50 d'essence et de benzol.

En général, la série XIII est aisée à manier, légère, souple; essentiellement solide et confortable elle est à l'épreuve du tempérament robuste et des routes belges.

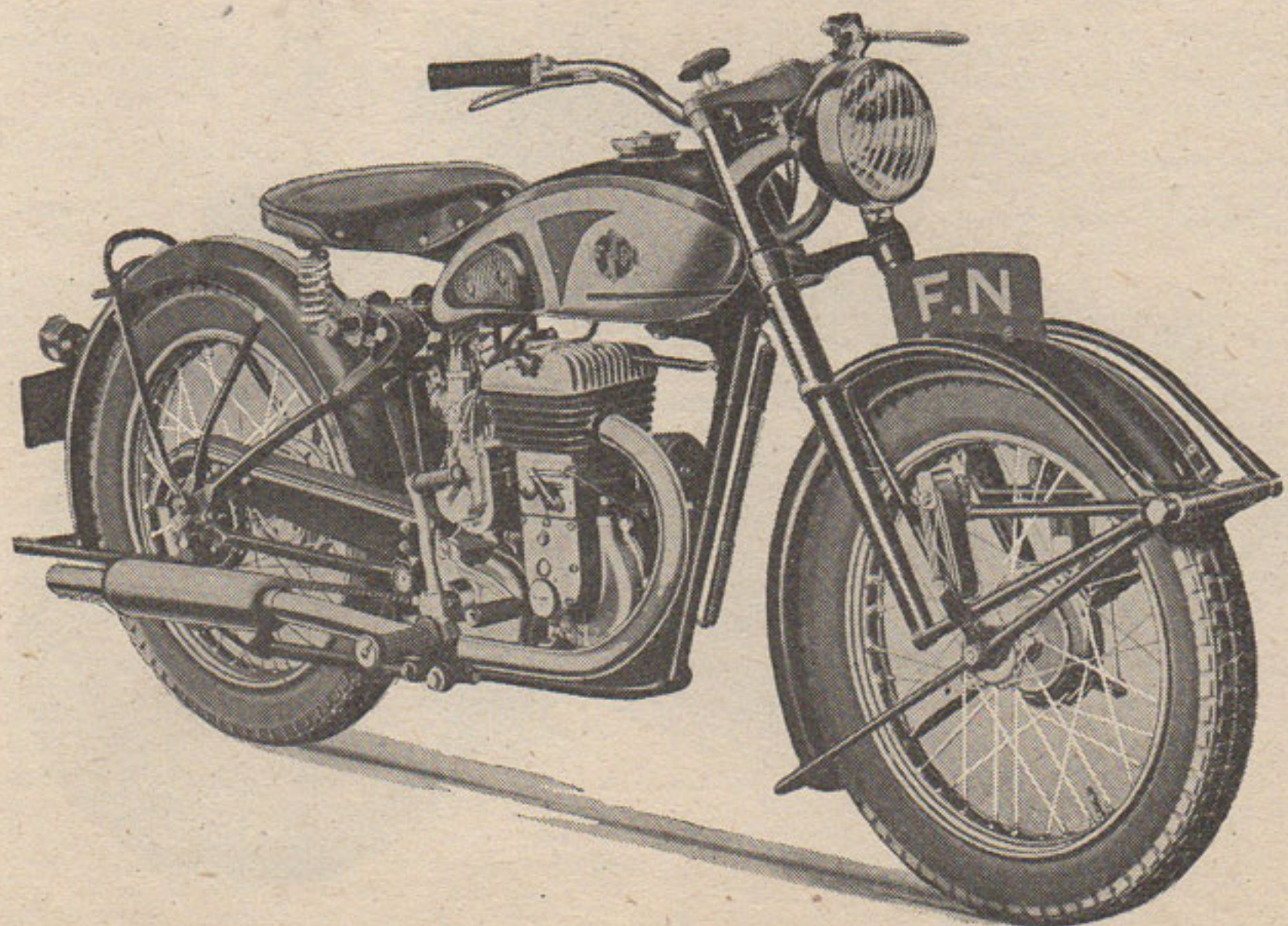
Si ces motos avaient été mises en vente dès 1946, beaucoup de motos anglaises n'auraient jamais vu le continent et non sans raison. Il faut tout de même parfois protéger les industries nationales.

Passons à Saroléa qui se consacre à quatre types principaux : deux 350 cmc., la 48 A.S. à soupapes latérales, la 48 B. à culbuteurs; deux 600 cmc., la 48 S.6 à culbuteurs, la 48 T6 à soupapes latérales.

Ces quatre monocylindres sont livrées actuellement avec fourche télescopique du type télé-hydraulique à l'avant et suspension télescopique à l'arrière.

La 350 cmc. sport, la 48 B., développe 15 CV., elle a un moteur quasi carré 75x79 millimètres. Sa tenue de route et sa maniabilité sont excellentes. Elle pèse 120 kilos, ce qui est léger pour une moto dont la robustesse ne doit rien aux grosses machines. La 48 S6 donne 25 CV. et sera la machine rapide pour le solo ou le sidecar.

Dans toutes ces motos, la boîte de vitesses et la partie vélo sont standardisées. Les Saroléa ont une caractéristique vraiment magnifique et qui doit être signalée : les moyeux arrière du type spécial Saroléa permettent d'enlever la chambre à air sans avoir à toucher à la roue ni à la chaîne. L'axe de roue est creux. Par un système d'entretoises, il est possible de sortir la chambre à air sans démonter la roue, en faisant simplement tomber l'entretoise. Le



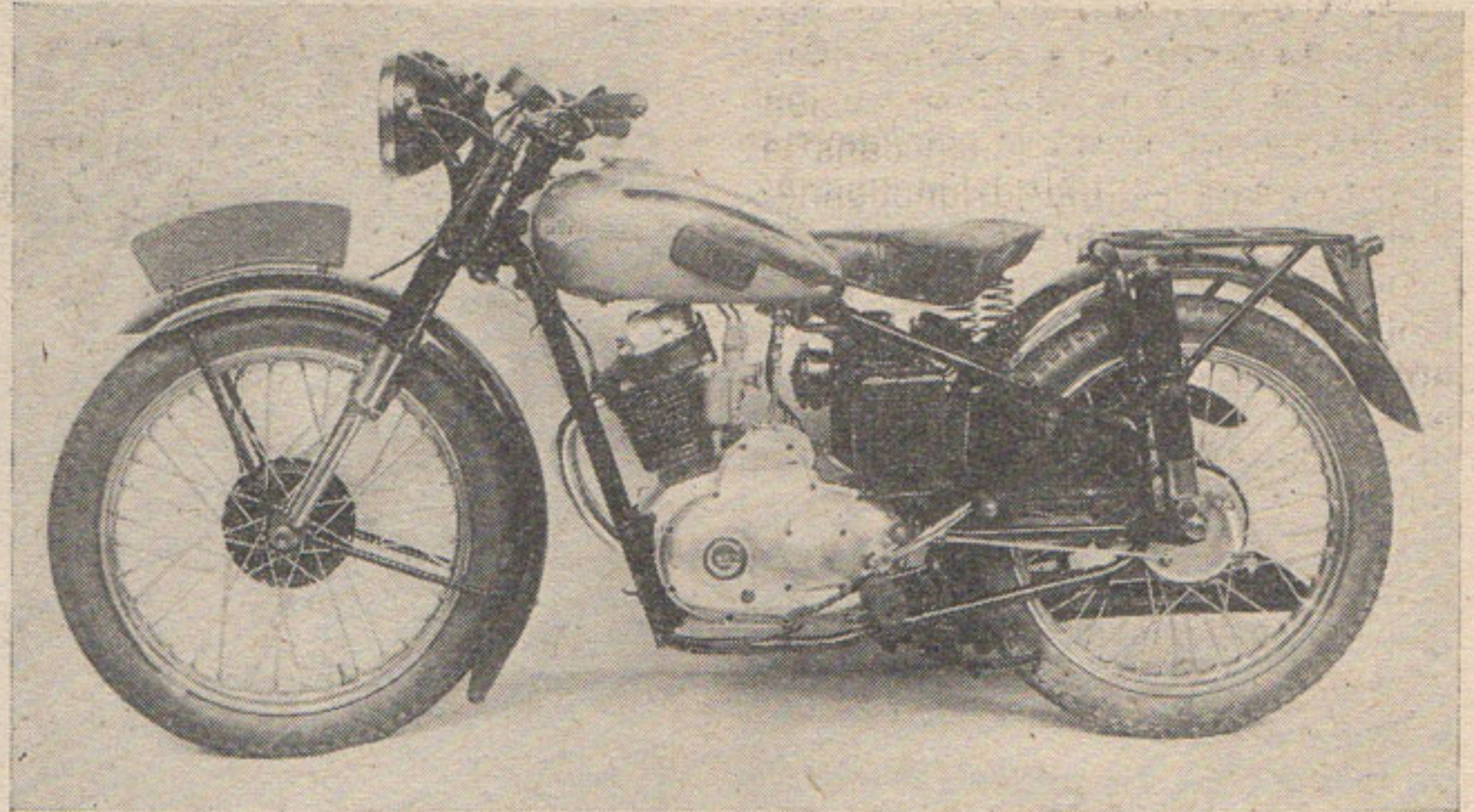
Grâce à sa nouvelle fourche la 450 cmc. F. N. a retrouvé une ligne classique.

détail est essentiellement agréable en cas de crevaison et rend celle-ci aux trois quarts moins tragique.

Tout l'ensemble ainsi que la ligne racée de ces machines contribuent encore à les rendre plus populaires et leur conféreront beaucoup d'adeptes en Belgique ainsi qu'à l'étranger.

Nous arrivons maintenant aux petites cylindrées avec Gillet-Herstal qui a, durant cette année, continué la production de sa 250 cmc. 2 temps dont nous avons donné la description complète ainsi que l'essai dans un numéro précédent. Cette année verra la production en série de la 250 cmc 4 temps avec le même cadre et le même bâti-bloc. Au lieu du tiroir rotatif, c'est un arbre à cames qu'on a monté derrière le cylindre, donc un arbre transversal parallèle au vile-brequin. Les soupapes sont inclinées à 90°. La machine sera beaucoup plus sport que la super-confort. Elle donne 11 CV. à 4.000 tours-minute. Sa vitesse maxima est de 110 kilomètres-heure. Equipée de fourche télescopique et de suspension arrière, cette petite moto constitue un rêve pour bien des jeunes.

Gillet continue la production de la 150 cmc. 2 temps dont les qualités ne sont plus à vanter. Dans le domaine des innovations, il est question d'une 500 cmc. twin 2 temps, fortement inspirée de la super-confort dont elle constituerait un jumelage judicieux. Quant aux précisions, elles sortiront du mystère après l'ouverture du Salon, l'usine restant volontairement muette



Une belle machine, la 250 cmc. Gillet-Herstal, culbuteurs commandés à l'arrière du cylindre.

à ce sujet. Cette moto sera plutôt du type utilitaire que sportif; nous pouvons nous attendre à une vitesse de 125 kilomètres-heure environ, et certainement pas beaucoup plus.

A l'heure actuelle les 250 cmc. Gillet sont parmi les plus appréciées et les plus courantes des motos belges. Elles triomphent dans leur cylindrée.

Socovel qui débuta en 1941 par la mise sur le marché de petites motos électriques a fait du chemin depuis. Cette année, en plus de leur 98 cmc. vélomoteur à moteur Villiers, du type S.V.N. et Autobike et du 125 cmc. Villiers 2 temps classique, Socovel pour rester fidèle à son fournisseur de

moteurs équipera une 200 cmc. Villiers d'une fourche suspendue et d'une suspension arrière. Toutes ces petites motos équipées d'une partie cycle très solide sont parfaitement adaptées aux nécessités du marché belge.

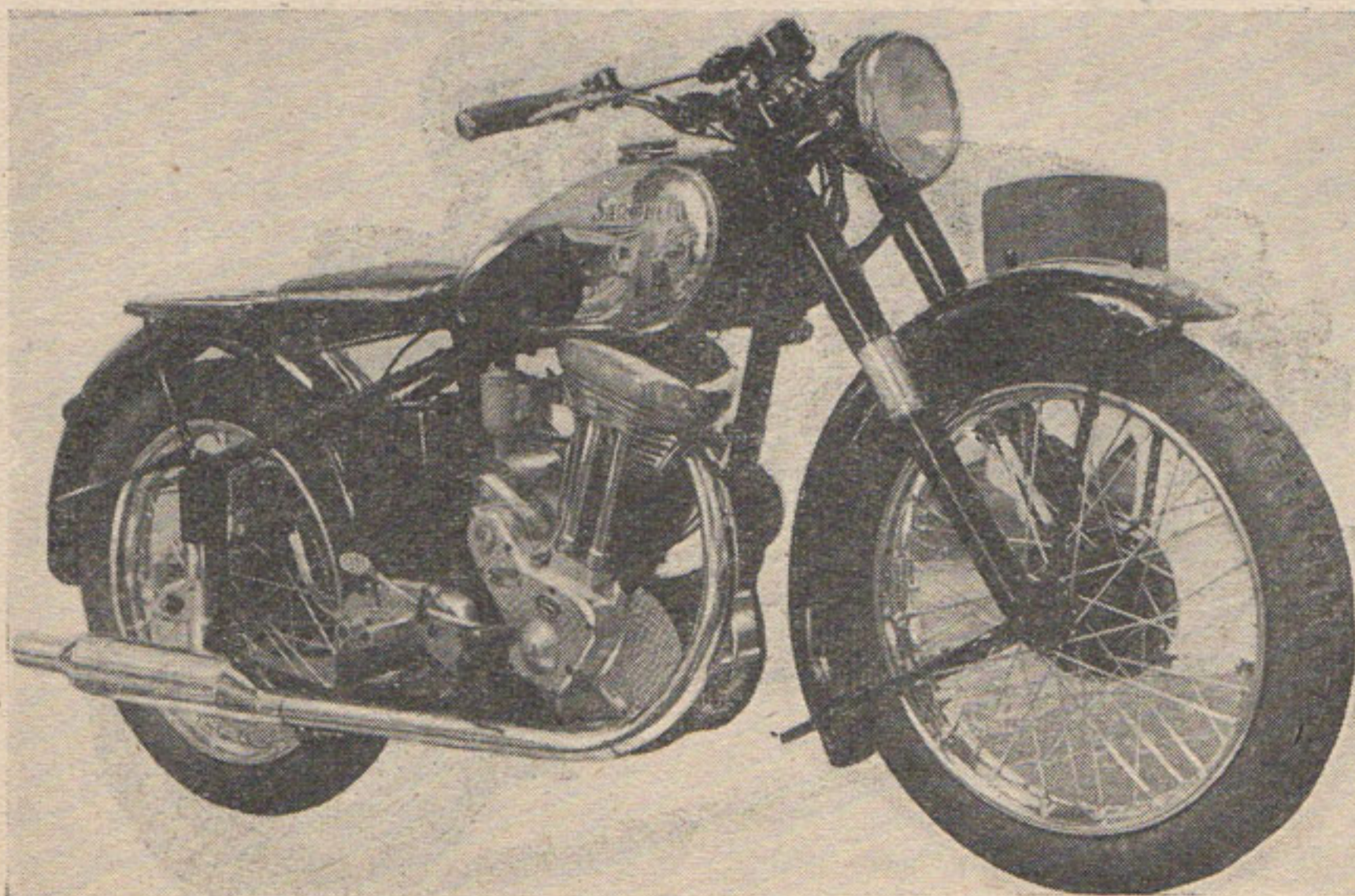
LES SIDECARS

En matière de sidecar, outre les sidecars-tax construits à Bruxelles par le technicien Walther, homme parfaitement compétent en matière de moteurs et de mécanique en général, nous avons à citer la production en grande série de toute la gamme Précision et Aiglon sous la direction du sympathique champion national Frans Vanderschrik. Sidecars magnifiquement étudiés et réalisés : aérodynamiques, solides, amovibles en quelques instants, réglables en cours de route, suspendus et amortis à la perfection. Ces petites cages font le délice de bien des femmes belges et valent ainsi à Vanderschrik une gerbe de reconnaissance féminine... une victoire des plus galantes à son palmarès!

En conclusion, ce XXXII^e Salon de l'Automobile et du Cycle ne nous apporte pas énormément de neuf, surtout depuis que Londres nous a découvert toutes les réalisations britanniques pour l'an nouveau, mais nous confirme l'effort constant en Belgique vers le progrès dans chaque usine et le perfectionnement de l'industrie motocycliste belge.

Après le Salon, nous donnerons une vue d'ensemble de tout ce qui aura été exposé.

Marianne WEBER.



La 600 cmc. Saroléa fait bien des envieux.



ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA F.F.M. DU 16 NOVEMBRE 1948

Les Délégués des Ligues motocyclistes régionales, les représentants des Constructeurs et de l'A.C.F. se sont réunis le 16 novembre 1948 à 16 heures en assemblée générale, à l'Automobile-Club de France, sous la présidence de M. A. Pérouse, président de la F.F.M.

Etaient présents :

MM. Barouilhet, Baulé, Brengues, Charaudeau, Castel, Fragnaud, Mauve, Rein, Rion, Soullalioux, Vidal, Seigneur, représentant les Ligues motocyclistes régionales ;

MM. Bernardet, Dion, Dupoux, Duyck, Feuillet, Foucart, Goll, de Peyerimhoff, Pillot, Plus, Portal, Regnard, Violet, représentant l'A.C.F. et les Constructeurs.

Après avoir entendu l'allocution du président et conformément à l'article 4 des statuts de la F.F.M., il a été procédé à l'élection du Comité de la F.F.M. pour 1948-1949.

Ont été élus :

Délégués des L.M.R. — MM. Barouilhet, 24 voix; Baule, 24 voix; Brengues, 24 voix; Charaudeau, 24 voix; Castel, 24 voix; Fragnaud, 24 voix; Berthier, 24 voix; Cantalice, 24 voix; Mauve, 24 voix; Rein, 24 voix; Rion, 24 voix; Roche, 24 voix; Tardieu, 24 voix; Ulmer, 24 voix; Vidal, 24 voix.

Délégués de l'A.C.F. et des Constructeurs. — MM. A. Pérouse, 25 voix; Pillot, 25 voix; Plus, 25 voix; Dion, 24 voix; Feuillet, 24 voix; Foucart, 24 voix; Goll, 24 voix; Portal, 24 voix; Regnard, 24 voix; Violet, 24 voix; Dupoux, 23 voix; Bernardet, 21 voix; de Peyerimhoff, 21 voix; Duyck, 20 voix; Le Grain, 16 voix.

MM. P. Bardin et R. Le Grain ayant obtenu au premier tour de scrutin chacun 16 voix ont été mis en ballottage et à la suite d'un vote supplémentaire le scrutin a donné 14 voix à M. Le Grain, 9 voix à M. Bardin et 2 bulletins blancs.

Après l'élection du Comité, l'ordre du jour de l'Assemblée générale étant épuisé, la séance est levée à 17 h. 30.

RÉUNION DU COMITÉ

Le Comité de la F.F.M. s'est réuni le 16 novembre à 17 h. 30 sous la présidence de M. Feuillet, doyen d'âge.

Etaient présents : MM. Barouilhet, Baule, Bernardet, Brengues, Castel, Charaudeau, Dion, Dupoux, Duyck, Feuillet, Foucart, Fragnaud, Goll, Le Grain, Mauve, A. Pérouse, de Peyerimhoff, Pillot, Plus, Portal, Regnard, Rein, Rion, Vidal, Violet.

M. le président indique que l'ordre du jour appelle l'élection du Bureau. Il a été procédé à cette élection par vote secret qui a donné les résultats suivants :

Président : M. A. Pérouse, 23 voix.
Vice-Présidents : MM. M. Violet, 23 voix; G. Berthier, 17 voix; E. Mauve, 16 voix.
Trésorier : M. S. de Peyerimhoff, 23 voix.
Membres du Bureau : MM. P. Dion, 21 voix; J. Castel, 19 voix; R. Rion, 19 voix; L. Feuillet, 18 voix; R. Le Grain, 18 voix.

En prenant la présidence, M. Pérouse remercie ses collègues de la confiance qu'ils lui ont renouvelée. Il est heureux de saluer la présence, parmi les Membres du Comité, de représentants du moto-ball et adresse ses félicitations à tous les nouveaux membres du Comité.

M. Rion remercie le président des paroles qu'il a prononcées et l'assure de son entière collaboration.

Le procès-verbal de la réunion du 7 juin est lu et approuvé.

Commission des Sports annexes. — Le Comité décide de former une Commission des sports annexes qui comprendra deux sections : la sous-commission de moto-ball et la sous-commission de moto-cross.

Sont nommés pour faire partie de la sous-commission de moto-ball : MM. Castel, Devlieger, Duphot, Jacquier, Mauve, Plus, Rion et Violet.

Sont nommés pour faire partie de la sous-commission de moto-cross : MM. Castel, Mauve, Plus, Violet, et les représentants des clubs organisant des manifestations de moto-cross qui seront nommés au prochain Comité.

Modification du règlement intérieur des L.M.R. — Le Comité décide de modifier le règlement intérieur des L.M.R. qui présente quelques incompatibilités avec les statuts des L.M.R. MM. A. Pérouse, Violet, Mauve, Castel acceptent de préparer une nouvelle rédaction qui sera soumise à une prochaine réunion.

Congrès de la F.I.C.M. — M. le président donne connaissance des questions portées à l'ordre du jour des réunions du Congrès de la F.I.C.M. qui aura lieu à Londres du 25 au 27 novembre 1948. Le Comité demande à MM. Pérouse et Violet de bien vouloir remplir les fonctions de délégués de la F.F.M. à ce Congrès. Ils proposeront la création d'un Championnat international de Moto-Ball.

Classement du Championnat des Conducteurs 1948. — Il est donné lecture du nombre de points obtenus par les conducteurs inscrits pour concourir dans les épreuves comptant pour le Championnat des Conducteurs français de motocyclettes 1948. Ont obtenu :

MM. Behra, 25,25 pts; Collot, 17 pts; Houel, 16,1 pts; Lhéritier, 13,5 pts; G. Monneret, 12 pts; Dehez, 9,9 pts; Perrin, 8,2 pts; L. Barde, 6,3 pts; Naudon, 5,2 pts. Les suivants ont obtenu moins de 5 points.

En conséquence, M. Behra est proclamé « Champion des Conducteurs français de motocyclettes 1948 » et est invité à une réception qui a eu lieu le 6 décembre à l'issue du Comité de la F.F.M. et au cours de laquelle il lui a été remis le prix et la médaille qui lui sont décernés.

Sur la proposition de M. Castel, et en raison de l'éloignement du domicile de M. Behra qui habite Nice, la F.F.M. prend à sa charge ses frais de voyage en 2^e classe.

Demandes d'affiliation. — Après avoir pris connaissance des dossiers et enregistré les avis favorables des Ligues motocyclistes régionales intéressées, le Comité prononce l'affiliation des :

Moto-Club du Mont-Blanc,
Tourist Motor-Club Biterrois,
Moto-Club Thouarsais,

et sous réserve que des modifications soient apportées à leurs statuts pour les mettre en harmonie avec les prescriptions du décret du 25 novembre 1946, l'affiliation des :

Moto-Ball-Club Houlgatais,
Moto-Club de la Cité Mulhouse.

En ce qui concerne le Groupement sportif de l'Anjou de l'A.M.F., le Comité fait toutes réserves sur le titre de cette Association. En effet, la dénomination d'Amicale Motocycliste de France n'avait pas été admise il y a dix ans, comme étant trop générale et pouvant prêter à confusion avec le nom de la Fédération elle-même, alors dénommée Union Motocycliste de France. Le Club en question avait finalement été affilié en 1939 sous la dénomination « Groupement Sportif de l'Ile-de-France de l'A.M.F. », titre déli-

mitant nettement sa zone d'action. L'A.M.F. semble vouloir aujourd'hui revenir à sa première conception, en créant des groupements sportifs sur tout le territoire français pour s'assurer une position prépondérante qui pourrait nuire aux autres Clubs affiliés. En conséquence, le Comité charge la L.M.R. de l'Ile-de-France de procéder à un supplément d'enquête concernant cette demande d'affiliation.

Création d'un Championnat de Moto-Cross. — Le Comité enregistre le vœu émis par la L.M.R. de l'Ile-de-France en vue de la création d'un Championnat de moto-cross et charge la Sous-Commission des Sports annexes d'étudier les possibilités de réalisation de cette proposition.

Demande de remboursement de droits d'inscription au Calendrier 1948. — Il est donné connaissance d'une lettre du Motor-Club signalant que, faute d'avoir obtenu les autorisations administratives nécessaires, il n'a pu faire disputer certaines épreuves qu'il avait fait inscrire au Calendrier et demande le remboursement des droits versés pour l'inscription de ces épreuves.

A ce sujet, M. le président fait remarquer que beaucoup de Clubs se sont trouvés dans l'obligation de supprimer leurs épreuves par suite du manque de carburant ou de refus d'autorisation et propose, si la demande du Motor-Club est acceptée, d'en faire bénéficier également les autres Clubs qui se trouvent dans le même cas. Après un échange de vues, le Comité décide de rembourser 50 % des droits versés pour l'inscription de toutes les épreuves qui n'ont pu avoir lieu par suite d'un cas de force majeure.

Vœux émis par des Ligues motocyclistes régionales. — Après avoir pris connaissance de vœux émis par diverses L.M.R., le Comité décide :

1^o d'intervenir auprès des autorités compétentes pour que les possesseurs de motocyclettes ayant eu leur machine réquisitionnée depuis la mobilisation jusqu'à la Libération, bénéficient d'un droit de priorité pour l'achat d'une motocyclette aux Ventes des Domaines et, ce, au prix d'expertise (L.M.R. de l'Orléanais);

2^o de remettre à l'étude une classification des conducteurs en « junior », « senior », « Internationaux » pour application éventuelle en 1950 (L.M.R. de l'Ile-de-France).

Circuit du Berry. — Après avoir pris connaissance des correspondances échangées avec le M.C. du Berry au sujet du Circuit Motocycliste du Berry qui, bien qu'inscrit au Calendrier de 1948, n'a pas été chronométré régulièrement, le Comité décide d'adresser à ce Club un avertissement et de lui infliger une amende de 5.000 francs avec sursis.

Organisation d'une course irrégulière à Cintegabelle le 31 octobre 1948. — Il est donné lecture d'une lettre du M.C. Toulousain transmise par la L.M.R. des Pyrénées, signalant qu'un certain nombre de membres du M.C.T. ont participé à une course non organisée sous les règlements de la F.F.M. qui a eu lieu à Cintegabelle le 31 octobre 1948. Le Comité décide de prononcer les sanctions suivantes :

— MM. Bryon, Delboy et Guit sont suspendus jusqu'à nouvel avis ;

— MM. Samouillan, Dargent et Georjin sont suspendus pour une durée de trois mois à compter du 16 novembre 1948.

— un blâme à MM. Fuster, Paillet et Vassal.

Organisation d'une course de Dirt-Track non autorisée à Amiens le 17 octobre 1948. — Le dossier de cette affaire est transmis à M. Castel, délégué de la L.M.R. des Flandres, pour complément d'enquête.

Fédération dissidente de Moto-Cross. — M. le président rend compte des décisions prises par le Bureau de la F.F.M. qui a interdit un moto-cross devant avoir lieu au vélodrome Buffalo, contrairement aux règlements de la F.F.M. Ce moto-cross ayant eu lieu malgré l'interdiction de la Fédération, les coureurs et les officiels qui y ont pris part ont été suspendus.

A la suite de cette décision et à l'instigation de M. P. Bardel, directeur du vélodrome Buffalo, une Fédération Française de Moto-Cross a été formée et un certain nombre de coureurs ont renvoyé leur licence à la F.F.M. avec une lettre de démission. Par la suite 16 de ces coureurs ont manifesté des regrets et demandé leur requalification pour prendre part aux épreuves organisées sous les règlements de la F.F.M. Tenant compte que ces coureurs ont été induits en erreur par M. Bardel qui leur avait assuré être d'accord avec la F.F.M. au moment où le moto-cross interdit a eu lieu, ce qui était absolument contraire à la vérité, le Bureau du Comité a décidé de requalifier les coureurs en question à condition qu'ils adressent à la Fédération une lettre contenant un engagement d'honneur de ne participer dorénavant qu'aux manifestations organisées sous les règlements de la F.F.M. Les coureurs ayant adressé cette lettre ont été requalifiés.

Le Comité approuve les décisions prises par son Bureau dans cette affaire.

Actuellement deux nouveaux coureurs, MM. Lambinet et Lusseyran, suspendus pour les mêmes raisons, demandent leur requalification. Etant donné le retard qu'ils ont apporté à se soumettre aux règlements de la F.F.M., le Comité estime qu'ils méritent une sanction spéciale et, tout en décidant de leur rendre leur licence, il inflige à chacun d'eux une amende de 5.000 francs avec sursis.

L'ordre du jour étant épuisé, la prochaine réunion du Comité est fixée au 6 décembre à 17 h. 30 et la séance est levée à 19 heures.

**

SUPPRESSION DES TAXES SUR LES MANIFESTATIONS SPORTIVES AMATEURS

Nous rappelons le texte des articles de la loi du 31 décembre 1941, modifiant le régime fiscal des spectacles, concernant les manifestations sportives, et qui est actuellement en vigueur (J. O. du 1^{er} janvier 1924.)

ARTICLE PREMIER. — Sont supprimés :

a) Le droit des pauvres, perçu dans les salles de spectacles conformément aux dispositions des lois des 7 frimaire et 8 thermidor an V, 16 juillet 1840 et 3 août 1875;

b) Les taxes municipales prévues au huitième paragraphe de l'article 475 du Code des contributions indirectes;

c) La taxe municipale sur les entrées payantes dans les champs de courses, vélodromes, autodromes visés au 19^o de l'article premier de la loi du 13 août 1926.

ART. 2. — L'article 472 du Code des contributions indirectes est rédigé comme suit :

« Sont soumis à un impôt, dans les formes et selon les modalités déterminées par les articles suivants, la généralité des spectacles, ainsi que les jeux, exhibitions, attractions et, d'une manière générale, tous les divertissements énumérés à des décrets rendus sur la proposition du secrétaire d'Etat à l'économie nationale et aux finances, organisés ou exploités, soit habituellement, soit occasionnellement, dans un but commercial ou financier. Sont de même imposables les réunions où le public est admis moyennant paiement, qui sont organisées d'une façon permanente ou périodique, même si le but commercial ou financier n'est pas poursuivi. »

ART. 3. — L'article 473 du Code des contributions indirectes est rédigé comme suit :

« Sont exemptés de l'impôt prévu à l'article précédent :

« 1^o Les manifestations agricoles, commerciales ou industrielles dites « foires »,

lorsqu'elles sont subventionnées par une collectivité publique et qu'il n'y est donné aucune attraction payante;

« 2^o Les réunions sportives ne comportant pas la présence de joueurs professionnels, ayant exclusivement pour objet le développement du sport ou de l'éducation physique ou la préparation au service militaire, organisées directement par des sociétés agréées par le Gouvernement;

« 3^o Les places offertes gratuitement aux blessés de guerre hospitalisés, aux mutilés et réformés de guerre, aux anciens militaires et marins titulaires de pensions concédées pour blessures reçues, infirmités ou maladies contractées en service avant le 3 septembre 1939;

« 4^o Dans les conditions déterminées par l'Administration, les places occupées par les personnels tenus d'assister au spectacle en raison de l'exercice de leur fonction ou profession, ainsi que celles offertes gratuitement aux élèves des facultés, écoles, pensionnats, etc..., assistant en groupe aux représentations;

« 5^o Les spectacles, jeux, exhibitions, attractions et divertissements où il n'est pas exigé de paiement supérieur à 2 francs, au titre d'entrée, redevance ou mise. »

D'autre part, en ce qui concerne la taxe sur le chiffre d'affaires il y a lieu de se référer à la loi n° 48.978 du 16 juin 1948 (J. O. du 17 juin 1948, article 29, page 5867).

« ART. 29. — Compléter l'article 39 du Code des taxes sur le chiffre d'affaires par la disposition suivante :

11^o Les recettes réalisées à l'entrée des terrains de sports par les clubs d'amateurs ne réalisant aucun bénéfice. »

Cette loi exonère de la taxe sur les transactions (taux 1 %) les recettes définies au paragraphe précédent.

Par ailleurs, la loi n° 48.986 du 17 juin 1948, codifiant certaines dispositions relatives aux taxes locale et départementale additionnelles aux taxes sur le chiffre d'affaires, omet à ces taxes les affaires déjà soumises à la taxe sur les transactions. Les recettes définies à l'article 29 de la loi du 16 juin ne sont pas passibles de ces taxes puisqu'elles sont exemptées de la taxe sur les transactions. A titre d'information, je vous signale que le taux de la taxe locale varie, suivant les communes, de 0,25 % à 1,75 %. Le taux de la taxe départementale est de 0,25 %.

Actuellement donc les recettes définies à l'article 29 de la loi du 16 juin 1948 ne sont soumises à aucune taxe. »

**

DROIT DE DÉLIVRANCE DES PERMIS DOUANIERS

Modification à la notice concernant la délivrance des permis douaniers aux membres des Clubs affiliés à la F.F.M.

§ V. — Prix des permis douaniers. — A dater du 1^{er} décembre 1948 le droit de délivrance des permis douaniers est fixé comme suit :

Motos et sidecars	Clubs	Membres
Carnet de passages en douanes (C.P.D.)	540	600
Triptyque	310	350
A.C.V.P.D. (10 feuillets)	410	450
Passavant (50 feuillets) ****	70	80
— (10 feuillets)	60	70
Engagement de change	3	3
Cyclecars		
C.P.D.	1.350	1.500
Triptyque	675	750
Passavant (50 feuillets)	70	80
— (10 feuillets)	60	70
A.C.V.P.D. (10 feuillets) ...	825	900
Engagement de change	3	3
Cautionnement.....	300	300

(Remboursé, si le permis est régulier, après utilisation, si le permis est irrégulier une somme complémentaire pourrait être réclamée.)

Cautionnement supplémentaire pour : l'Espagne, les Pays de l'Europe centrale, les étrangers résidant en France depuis moins de deux ans :

Club : 600. — Membre : 600.

Bicyclettes, triptyques pour la Suisse seulement :

Club : 225. — Membre : 250.
(Il n'est pas délivré de passavant pour les bicyclettes qui sont plombées par la douane française.)

**

CIRCULATION INTERNATIONALE

Belgique :

Le Royal Automobile-Club de Belgique nous informe que, maintenant, la douane belge exige :

1^o que les numéros des pneus soient mentionnés sur les documents douaniers;

2^o que le passage de marchandises à travers la Belgique se fasse à l'aide de documents de transit qui doivent être établis aux bureaux d'entrée de ce pays. Entre 12 et 14 heures la circulation n'est pas interdite, mais les bureaux ne sont pas ouverts.

Suisse :

Un arrêté du 24 juillet 1948 (J. O. du 28 juillet 1948, page 7442) fixe les heures d'ouverture et de fermeture des bureaux de douane situés sur la frontière franco-suisse.

En conséquence, ces bureaux seront ouverts en toutes saisons de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 heures (heure légale française).

FÉDÉRATION INTERNATIONALE DES CLUBS MOTOCYCLISTES

Congrès des 25-26-27 novembre 1948

Le Congrès de la F.I.C.M. s'est tenu à Londres du 25 au 27 novembre, au siège du Royal Automobile-Club.

Seize nations étaient représentées à ce Congrès : Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne, Hollande, Irlande, Italie, Luxembourg, Norvège, Pologne, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie.

La France était représentée par M. A. Pérouse, président de la F.F.M. et par M. M. Violet, vice-président.

Commission Sportive Internationale

Calendrier. — La C.S.I. a arrêté le Calendrier International Motocycliste pour 1949 (voir annexe jointe).

Compresseur. — La définition du moteur non suralimenté a été complétée comme suit : « est considéré comme moteur à alimentation normale, tout moteur dans lequel l'admission d'air, ou de mélange carburé, est uniquement provoquée par le déplacement du piston moteur de type normal ».

Tout moteur ne répondant pas à cette définition sera considéré comme suralimenté.

Scotter. — Les scooters sont admis dans les manifestations sportives motocyclistes, y compris les courses de vitesse. Suivant les décisions des Unions Motocyclistes Nationales intéressées, ils pourront courir dans les classes de motocyclettes de même cylindrée, ou faire l'objet de classes « bis ».

Grands Prix Internationaux. — Dorénavant, les Grands Prix Internationaux (un par pays) devront être disputés sur des circuits mesurant au minimum 6 kilomètres au tour et des parcours minima sont imposés à chaque classe de motocycles.

Motos 125 cmc. : 100 kilomètres.

— 250 cmc. : 125 —

— 350 cmc. : 150 —

— 500 cmc. : 200 —

Sidecars : 100 kilomètres.

Cette nouvelle réglementation doit permettre l'établissement d'un Championnat d'Europe par addition de points. Un projet de règlement de ce Championnat sera soumis au Congrès de Printemps.

Pistes et terrains sportifs permanents. — Les exploitants de pistes ou de terrains sportifs permanents devront obtenir une licence spéciale qui leur sera délivrée par l'Union Motocycliste Nationale intéressée. Cette licence donnera à l'utilisateur d'un terrain sportif à caractère permanent l'autorisation de faire disputer sur ce terrain des manifestations sportives organisées dans les conditions édictées par le Règlement national de l'U.M.N.

Moto-Ball. — La Fédération Française de Motocyclisme a été chargée d'établir un projet de règlement international pour le Moto-Ball.

Service médical. — Les U.M.N. ont été invitées, autant que faire se peut, à prévoir

l'organisation d'un service médical pour l'examen des conducteurs avant les courses.

Conseil Général

Après avoir adopté les procès-verbaux des réunions d'avril à Bruxelles, et le rapport du secrétaire général, le Conseil Général a procédé à l'élection d'un vice-président en remplacement de M. M.-D. Ball. A été élu à ce poste le prof. A.-M. Low, vice-président et directeur général de l'Auto-Cycle Union.

Modification des statuts. — Le Conseil a procédé à l'examen d'un projet de statuts de la F.I.C.M. auquel ont été apportées quelques modifications de détail. M. M. Haecker, président et M. A. Pérouse, vice-président, ont été chargés de la rédaction définitive de ce document qui sera probablement adopté en dernière lecture au Congrès de Printemps.

Commission de tourisme. — Le Conseil a décidé de rétablir la Commission de Tourisme en lui donnant un statut analogue à celui de la C.S.I. Une Commission composée des représentants de la Belgique, de la France, de la Hollande, de l'Italie et de la Suisse a été chargée d'établir le projet de statut de cette Commission de Tourisme, projet qui sera soumis au Congrès de Printemps.

Congrès de Printemps 1949. — Le Conseil a décidé que le Congrès de Printemps aura lieu à Luxembourg au début du mois d'avril 1949.

COMMUNIQUÉ OFFICIEL

Au cours de sa dernière réunion, le Comité de la F.F.M. a pris les décisions suivantes :

Affiliations. — Après avoir enregistré les avis favorables émis par les ligues motocyclistes régionales intéressées, le Comité a prononcé l'affiliation des clubs suivants :

Moto-Club Montreuillois,
Olympique Avesnois,
Moto-Club Ricamandois.

Taux de cotisation des Clubs. — La cotisation des clubs affiliés, à dater du 1^{er} janvier 1949, a été fixée à 5 francs par membre, minimum de la cotisation annuelle par club : 1.000 francs.

Droit de délivrance des licences. — Le droit de délivrance des licences pour 1949 a été fixé comme suit :

Licence Internationale de Concurrent	Frs. 1.100
Licence Internationale de Conducteur professionnel	— 900
Licence Nationale de Conducteur professionnel	— 600
Licence Internationale de Conducteur amateur.....	— 600
Licence Nationale de Conducteur amateur	— 300
Licence militaire.....	— 300
Licence de Commissaire sportif..	— 300
Licence d'Equipe de Moto-Ball..	— 500
Licence de Joueur de Moto-Ball..	— 300
Licence d'Arbitre de Moto-Ball..	— 500

Moto-Club de Paris

BANQUET ANNUEL 1948

Le 11 décembre a eu lieu, aux « Armes de la Ville », le banquet annuel du M.C. Paris, auquel assistait M. Max Enders, directeur de *Motocycles*. Comme ses devancières, cette petite fête obtint le plus grand succès et fut de bout en bout animée par la plus franche gaieté, grâce à la chère copieuse et abondante et à la bonne camaraderie régnant au sein du Club. A l'issue de ce joyeux festin furent remis les prix attribués aux touristes et sportifs s'étant le mieux distingués au cours de l'exercice 1948. Plus de 80.000 francs de prix furent ainsi attribués à environ 70 bénéficiaires. Voici qui prouve abondamment la vitalité et le dynamisme du Club bleu et rouge.

Voici le classement de chaque catégorie :
Pilotes touristes : 1^{er} M. Rouquette; 2. M. Rogué; 3. Voisin; 4. Fouquet; 5. Lavaud; 6. Delattre; 7. Lenglet H.; 8. Lenglet R.; 9. Dalmas; 10. Bidot, etc... — **Passagers** : 1. Mme Rouquette; 2. Mme Rogué; 3. Mme Voisin; 4. M. Fouquet; 5. Mme Lavaud; 6. Mme Dalmas, etc... — **Coupe Ménage** : M. et Mme Rouquette. — **Challenge Tourisme 1948** : M. Rouquette. — **Classement sportif** : 1. M. Lenglet Jacques; 2. M. Lenglet

Robert; 3. M. Lambinet; 4. M. Lenglet Pierre. — **Challenge sportif 1948.** — Lenglet Jacques. — **Professionnels** : 1. Bovière; 2. Dalmas.

Après la remise des prix un grand bal, coupé, d'entractes agrémentés de projections de films relatant la vie du club et de documentaires, dura jusqu'au jour et l'on se sépara (après une bonne soupe à l'oignon) en pensant aux sorties et compétitions 1949 et... au banquet prochain.

AU M. C. PARIS, CHAQUE DIMANCHE UNE SORTIE

Le 15 décembre a eu lieu l'assemblée générale du M.C. Paris. Après un compte rendu moral et financier eurent lieu les élections pour l'exercice 1949. Furent élus : **Président et délégué à la L.M.I.F.** : M. Fernand Rouquette. **Vice-présidents** : Tourisme : M. Lavaud; Sport : M. Dalmas. **Secrétaire** : M. Bonheur. **Adjoint** : M. Lenglet R. **Trésorier** : M. Gauglin. **Adjoint** : M. Thibault. **Assesseur** : M. Lenglet H.

Calendrier touristique de Février. — Le 6. Sainte-Geneviève-des-Bois et Lierre. Départ : 13 h. porte d'Orléans. — Le 13. La Croix-Blanche (la forêt de Montmorency), départ porte de la Chapelle 13 h. — Le 20. L'Abbaye de Port-Royal (par Versailles), départ porte de Saint-Cloud 13 h. — Le 27. Villevaudé (par Chelles), départ porte de Vincennes 13 h.

Les départs seront donnés à l'heure précise. Rendez-vous un quart d'heure avant. Tous renseignements : chez Favier, 40, rue Saint-Paul; Bovière, 6, rue Mazet et aux réunions les 1^{er} et 3^e mercredis du mois « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, à 21 heures.

Correspondance chez M. Rouquette, président, 3, rue de Lancry, Paris (10^e).

Motor-Club

Le 10 décembre le Motor-Club a désigné à l'unanimité pour sa direction en 1949 le Comité composé comme suit :

Président : Voyer. **Vice-présidents** : Moniot et Courty. **Secrétaire général** : Baule. **Secrétaire adjoint** : Chassagny. **Trésorière** : Mme Baule. **Trésorier adjoint** : Bégon. **Directeur sportif** : Moniot. **Directeurs sportifs adjoints** : Sallens, Groguelin. **Technicien** : Guérin. **Délégué à la ligue** : Baule. **Adjoints au délégué à la ligue** : Voyer, Moniot. **Membres du bureau** : Duplessier, Foulon, Moreau, Minette.

C'est ce Comité qui aura la tâche de continuer la bonne tradition du Motor-Club qui est de soutenir son écurie tango et vert, travail facile pour les moto-crossmen, mais plus ardue pour les coureurs de vitesse pour lesquels pourtant nous faisons tout ce qu'il est possible, de même que pour le grand tourisme.

Pour clore cette année 1948 qui vit si souvent nos couleurs triompher, le Motor-Club a réuni dans un banquet intime tenu le 11 décembre tous ceux qui pouvaient y assister. Banquet suivi de bal, soirée charmante, empreinte de la plus parfaite gaieté et bonne camaraderie.

Pensons maintenant à 1949. Mais nul doute qu'un Comité ayant à sa tête un président tel que Voyer, le Motor ne peut que continuer à prospérer dans la seule voie qui l'intéresse, celle du sport pur.

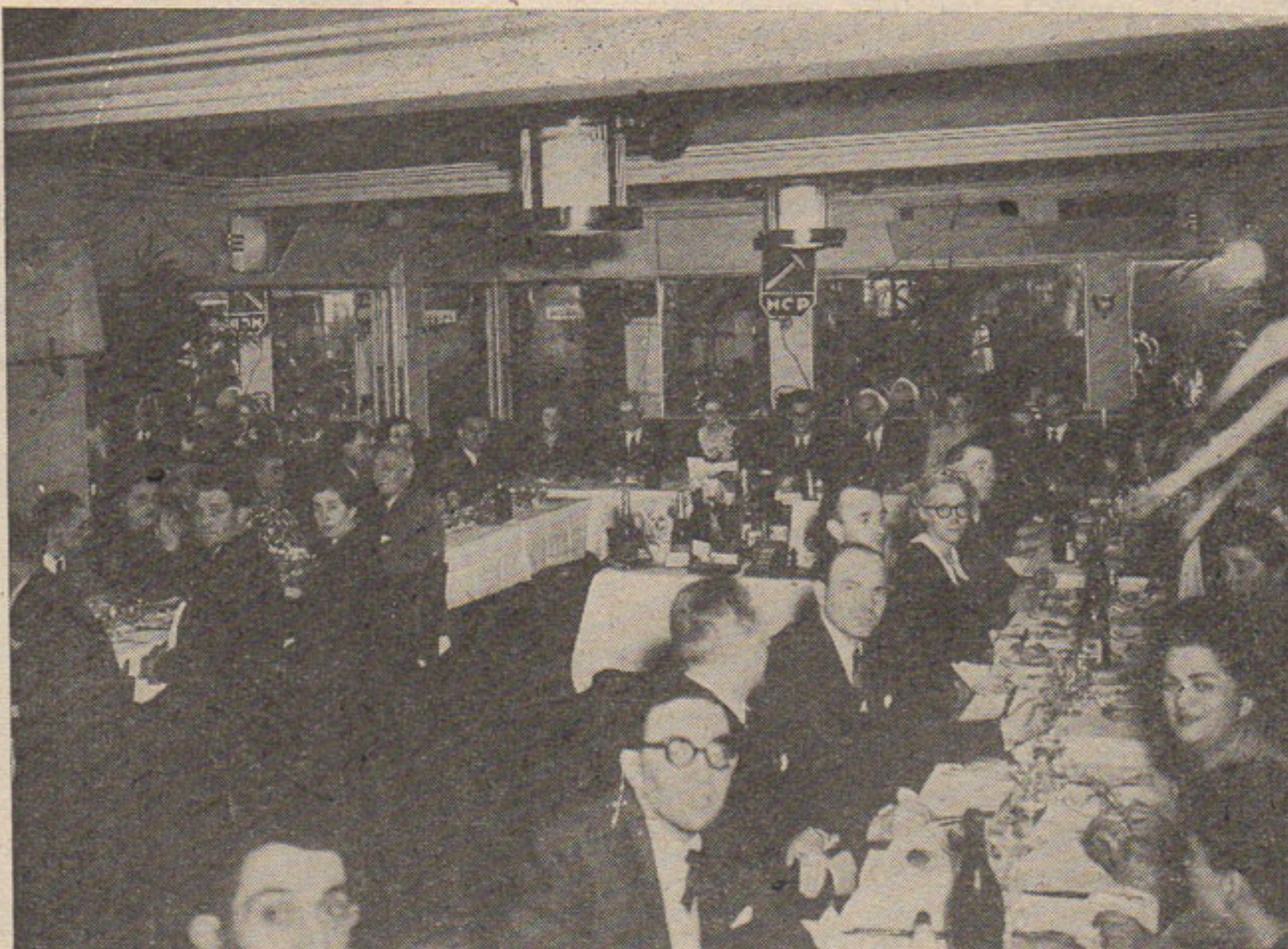
A.M.S.

Voici le résultat des nouvelles élections du Bureau de l'Association Motocycliste de la Seine qui ont eu lieu le 16 décembre 1948.

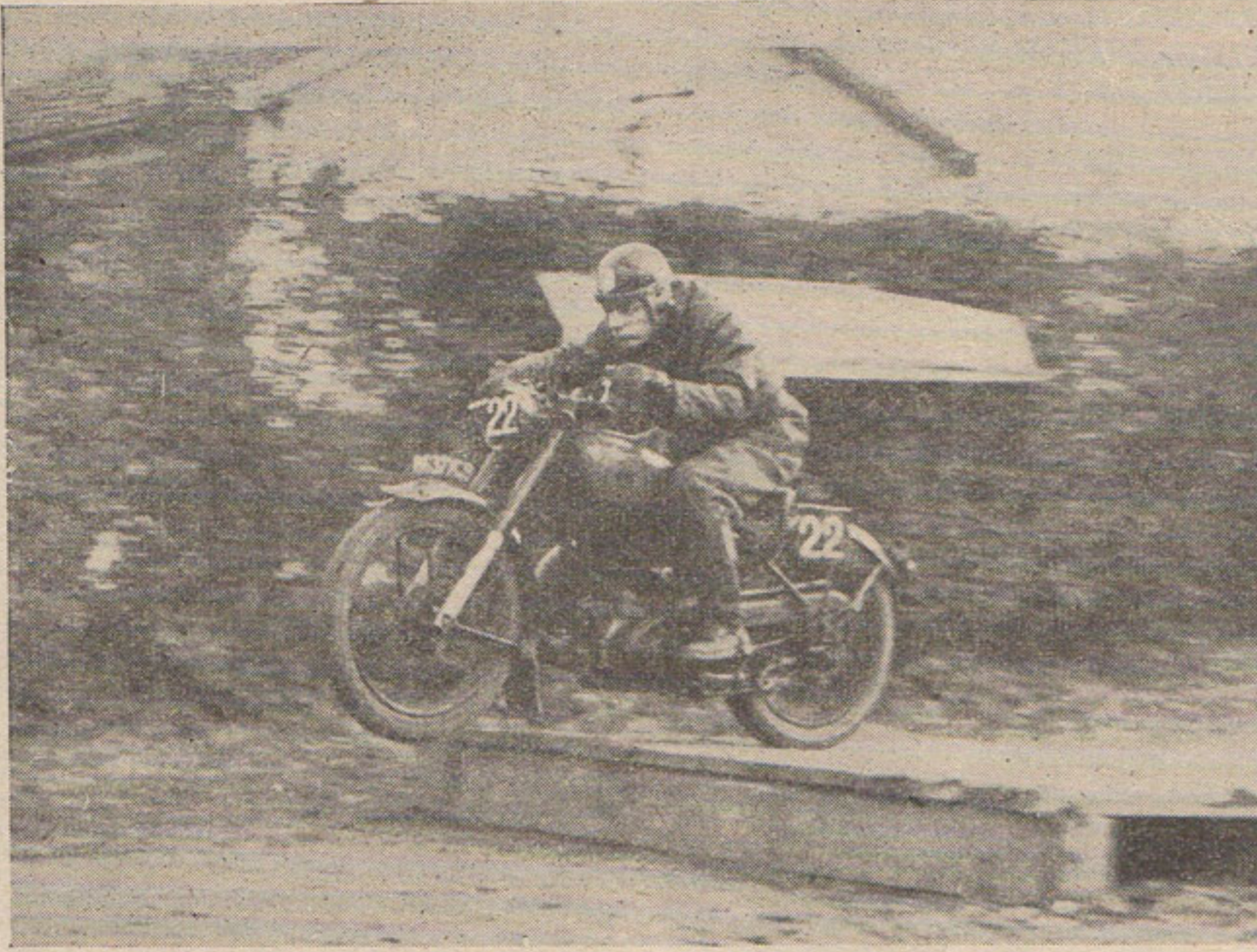
Président : M. Bedon. **Présidents d'honneur** : MM. Poirier, Ducellier, Michelet, Rossignol. **Vice-Présidents** : MM. Georges Houel, Ray Bonin. **Secrétaire** : M. Roland Poirier. **Secrétaire adjoint** : M. Berlin. **Trésorier** : M. Thureau. **Trésorier adjoint** : M. Deshaies. **Président sportif** : M. Poittevin. **Vice-Président sportif** : M. Penneau. **Président touristique** : M. François. **Directeur de courses** : M. Cuénin. **Publicité, Propagande** : M. Le Moal. **Cinéma** : M. Duponchelle. **Commission sportive** : MM. Penneau, Ladevèze, Poirier, Noël, Comte.

Nos réunions générales auront lieu le 1^{er} jeudi de chaque mois et nos réunions de bureau le 1^{er} jeudi de chaque semaine au Royal-Villiers, place de la Porte-Champerret. La date de notre banquet est fixée au 5 février dans les salons de la 2^e D.B., 118, rue de Grenelle, au cours duquel sera remis à notre sympathique Georges Houel le casque d'honneur de *Moto-Revue* pour ses belles performances tant en France qu'à l'étranger. Il sera également remis à notre camarade Jean Berha un souvenir pour son titre de champion de France 1948.

Nous mettrons tout en œuvre pour que notre sport ne fasse plus figure de parent pauvre et que la participation de cracks étrangers nous sera d'un grand concours pour nos épreuves de vitesse et de moto-cross que nous mettrons sur pied.



Au banquet du M. Club de Paris



AU BANQUET DE L'A.M.S.

Les officiels et la presse sportive affirmeront au cours de ce banquet leur volonté de poursuivre leurs efforts pour le motocyclisme. Parmi les premiers, MM. Violet et Fourreau, de la F.I.G.M., ont prouvé par leurs discours qu'ils ne veulent pas que la moto se meurt. Nous leur demandons de tenir parole.

Les journalistes ont promis de faire leur possible pour redorer le blason de notre sport.

Le président de l'A.M.S., M. Bedon, mettra tout en œuvre ainsi que ses collaborateurs pour organiser de belles épreuves tant en moto-cross que vitesse. Parmi les coureurs, notons Ray Bonin qui par sa ténacité tant en organisation que coureur apportera sa volonté de bien faire.

Georges Houel, Perrin, Ladevèze ont répondu : présents, pour faire briller nos couleurs tant en France qu'à l'étranger.

Nous avons remarqué à cette soirée : MM. Cuénin, directeur de courses; Thureau, Poirier, Peneau, Rossignol et « Motocycles » représenté par Max Enders.

Les écuries de courses seront représentées par l'Ecurie Brassine avec 7 machines : 2 Triumph, 2 Matchless, 1 Brasine spéciale, 1 Ariel, 1 Puch. Pilotes : Marcel et Gilber, Brassine, Tisserand, Lorillère, Houvenaegelt Lionel Brulé, Renaud et Ussedin ;

Par l'Ecurie Mazoyer « Flèche d'argent » avec 5 machines : Ladevèze, 500 Ariel J.A.P. spécial, 350 A.J.S.; Perlin, 250 N.S.U., 350 Triumph; Westroffer, 350 Vélocette K.T.T.; Yague, 350 A.J.S.; Poittevin, 500 Matchless; Deshaies (x), Bounin (x); Ray Bonin, 500 Guzzi; Lusseyrand, 500 Ariel.

Moto-Club Thouarsais

Le bureau du Moto-Club a été renouvelé, ce qui a donné :

Président : Hubert Joly; *Vice-présidents* : R. Bourasseau et G. Miot; *Secrétaire général* : G. Butelle; *Secrétaire adjoint* : J. Louët; *Trésorier général* : G. Riposseau; *Trésorier adjoint* : A. Moureau; *Membres* : A. Boutet, R. Révèrault, S. Baillargeau et G. Rousseau.

Des grandes sorties telles que les 24 heures du Mans, le circuit des remparts à Angoulême figurent sur le calendrier sportif à côté de nombreux gymkanas et sorties ou rencontres avec les clubs environnants.

MOTO-CROSS AU MOTO-CLUB CLODOALDIEN (5 Décembre)

Réunion familiale par un temps gris, car le cadre du terrain de l'Aéro-Club de France n'est pas très grand et peu accidenté. Des obstacles artificiels (tremplins) tenaient le public en haleine car il y fut réalisé de jolis sauts, surtout en finale où Hue était déchaîné, et d'ailleurs son cran fut couronné de succès dans sa lutte avec Lusseyran. Dans les petites cylindrées Mélioli fut toujours lui-même devant Sablé. En 250 cmc. Adnet pris le meilleur sur ses adversaires. En 350 cmc. Lusseyran enlève la palme et enfin en 500 cmc. ce fut Hue (M.C.) qui remporta et fit la plus belle course.

Classement :

125 cmc., Mélioli (6); 250 cmc., Adnet (16); 350 cmc., Lusseyran (36); 500 cmc., Hue (48).



Amicale-Motocycliste Flérienne

(TOURISME-SPORT-CAMPING)

Samedi dernier a eu lieu au siège social une réunion du Comité de l'A.M.F. en vue de jeter des bases pour 1949.

Il a été décidé d'utiliser les dates des 19 juin et 4 septembre retenues au calendrier des fêtes pour organiser deux grandes manifestations de sports mécaniques.

Un programme de gymkana entièrement remanié va être mis au point et sera proposé aux Comités de fêtes de la région.

Le Comité a également décidé de tenter des exhibitions de moto-ball au cours de la prochaine saison.

Le montant des cotisations pour 1949 a été fixé à :

Membres actifs : 200 francs; membres honoraires : 100 francs; membres bienfaiteurs : 500 francs.

Il est rappelé à tous nos membres qu'il est nécessaire qu'ils se mettent à jour de leur cotisation dès le début de l'année, s'ils veulent continuer à bénéficier des ristournes accordées par les Compagnies d'assurances.

La date de l'Assemblée générale annuelle a été fixée au dimanche 23 janvier prochain à 9 heures du matin, à l'Hôtel de la Poste.

A la suite d'accidents graves survenus récemment dans la région, le Comité recommande instamment à tous les motocyclistes le port du casque qui doit être la seule coiffure à moto.

Au cours de l'année 1948, un gros effort de propagande a été fait et nous enregistrons ces jours plus d'une centaine de membres actifs munis de machines.

Motocyclistes et automobilistes de la région, adhérez au grand Auto-Moto-Club de Basse-Normandie : l'Amicale Motocycliste Flérienne. Renseignements tous les jours au siège social, Hôtel de la Poste, 15, rue Nationale, à Flers-de-l'Orne (Tél. : 3.03).

Amicale-Moto-Club de la Cité

L'A.M.C.C. Lyon réunie en Assemblée générale le 17 décembre dernier a procédé au renouvellement de son Bureau pour l'année 1949. La réunion commença par un compte rendu financier du trésorier, ensuite ce fut le compte rendu moral par le secrétaire général qui retraça toute l'activité du Club pendant la saison écoulée, ensuite il fut procédé au vote à bulletin secret pour l'élection du nouveau Bureau et qui donna les résultats suivants :

Président actif : M. Merle Marcel. *Vice-Présidents* : MM. Garnier et Nugue. *Secrétaire général* : M. Lenon Louis. *Secrétaires adjoints* : MM. Chanal et Genoulas. *Trésorier* :

M. Dessagne. *Trésorier adjoint* : M. Deydier. *Archiviste* : M. P. Salamand. *Conseillers* : MM. Desbats, Giraud, Giraudet, Volle, Meunier, Augier, Bonnet-Gonnet. *Commission sportive* : MM. Moschetto, Morga, Petrault, Muetton, Caire, Petitjean, Curnier, Dumontel, Antonioli. *Contrôleurs aux comptes* : MM. Giraud et Garnier. *Commissaire sportif et délégué à la Ligue* : M. Lenon Louis.

L'Union Motocycliste de la Marne

L'Union Motocycliste de la Marne a tenu son Assemblée générale hier dimanche 19 décembre.

La séance est ouverte à 10 heures par M. Hild, président.

Quarante membres de l'Association sont présents parmi lesquels MM. Bauer et Hurtaux, d'Épernay.

Après la lecture du dernier procès-verbal par le secrétaire, ce dernier est adopté.

Le compte rendu financier présenté par le trésorier est lui aussi adopté à l'unanimité.

La Commission de contrôle rend compte de la bonne tenue et de l'exactitude des écritures.

Le président, dans le rapport moral, retrace l'activité du Club en 1948 et souhaite que la nouvelle année développe le sport motocycliste.

Nous devons, dit-il, dépasser 400 membres avant la fin de 1949.

Il est procédé à la modification des statuts et à la réélection de quatre membres sortants rééligibles.

La composition du Comité 1949 est la suivante : *Président* : Charles Hild. *Vice-président* : Jean Thalot. *Secrétaire général* : Gaston Pérard. *Secrétaire* : Louis Durin. *Trésorier* : Raymond Perchat. *Membres* : Doyen Pierre, Moreau René, Morot Paul, Penet Jean, Rouget Henri, Schwartz Pierre, Villet Gaston.

Une tombola suivit l'Assemblée générale et de nombreux lots furent gagnés par les sociétaires présents.

Moto-Club Châtillonnais

(TOURISME-SPORT-CAMPING)

Les membres actifs sont priés de noter que la réunion mensuelle prévue pour le 3 février est annulée et qu'elle est remplacée par la 17^e Assemblée générale annuelle qui aura lieu le dimanche 6 février 1949, à partir de 9 h. 30 précises au siège, social, Café Roulant, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux.

Ordre du jour :

1. Lecture du procès-verbal de l'Assemblée générale tenue le 8 février 1948.
2. Allocution du président sur l'activité du Club en 1948.
3. Rapport moral présenté par le secrétaire général.
4. Bilan et compte rendu financier de l'exercice 1948 exposés par le trésorier général.
5. Réélection des membres du Comité de Direction et des Commissions de travail. Mandat de délégué à la Ligue motocycliste régionale.
6. Détails sur l'organisation de la 10^e Soirée annuelle qui doit se dérouler au début du mois de mars 1949.
7. Projets sur la prochaine saison sportive et touristique.
8. Renouvellement des cartes 1949 et paiement des cotisations.
9. Adhésions nouvelles. Questions diverses.

Étant donné le caractère particulièrement important de cette Assemblée pour l'avenir du M.C.C., il est recommandé à tous les membres actifs de bien vouloir y assister sans faute. D'autre part, l'ordre du jour étant très chargé, la séance sera ouverte sans aucun retard et nos membres sont priés de prendre leur disposition pour arriver à l'heure prescrite.

Pratiquants de véhicules mécaniques de la

NOS RELIURES

Par suite de l'augmentation des tarifs postaux, nous nous voyons dans l'obligation de porter à 250 fr., frais d'envoi compris, le prix des reliures pour la collection de "MOTOCYCLES"

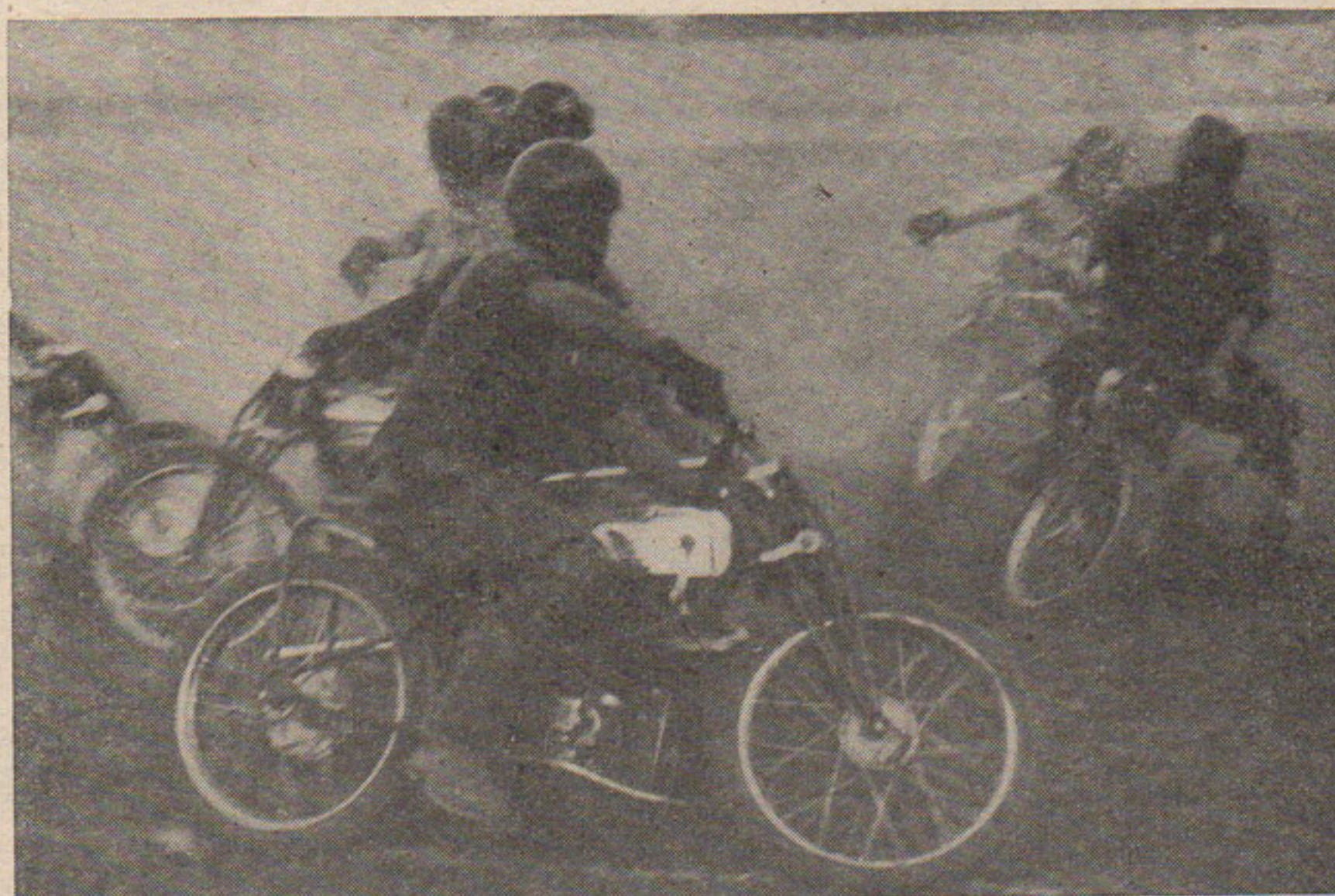


AIDONS-NOUS

Nous rendant à Clermont le dimanche 19 septembre sur ma P.55, je restais en panne d'allumage à la sortie de Chantilly : rupteur grippé. Sollicitant une clef à tubes au premier garagiste venu, celui-ci me fit entrer, mit son outillage à ma disposition, m'aida à débloquer mon volant magnétique (chez Safi on bloque les écrous!!), me prêta deux couverts pour déjeuner sur place, ne voulut accepter aucune rétribution, et m'invita à venir lui dire bonjour le cas échéant. C'est le garage du *Coq Chantant* Math-Doret.

Ohé! motocyclistes, il y a encore des braves types, vous savez!

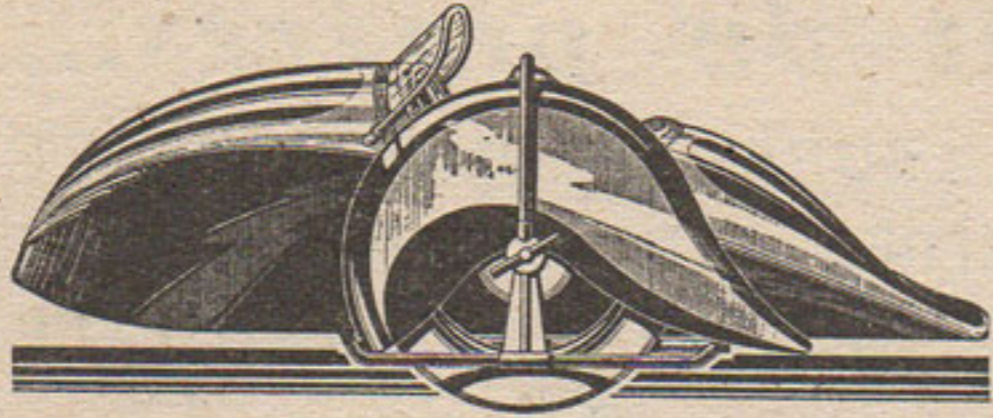
VANOVE (Paris).



Une belle phase de jeu au cours de la finale de la Coupe de France de Moto-Ball

ELEGANCE • SECURITE • CONFORT

Une seule " **BUFFLIER** " 31, Cours Emile-Zola
MARQUE **BUFFLIER** VILLEURBANNE



Agents à Paris

DESPREZ, 187 bis, Rue A. Sylvestre, COURBEVOIE
BAZIN, 15, Rue Pasteur, PUTEAUX ○ ○ ○ ○

Attention !!!

MOVEA

— Importateur exclusif pour la France —
de **B. S. A. - SUNBEAM - NEW-HUDSON**

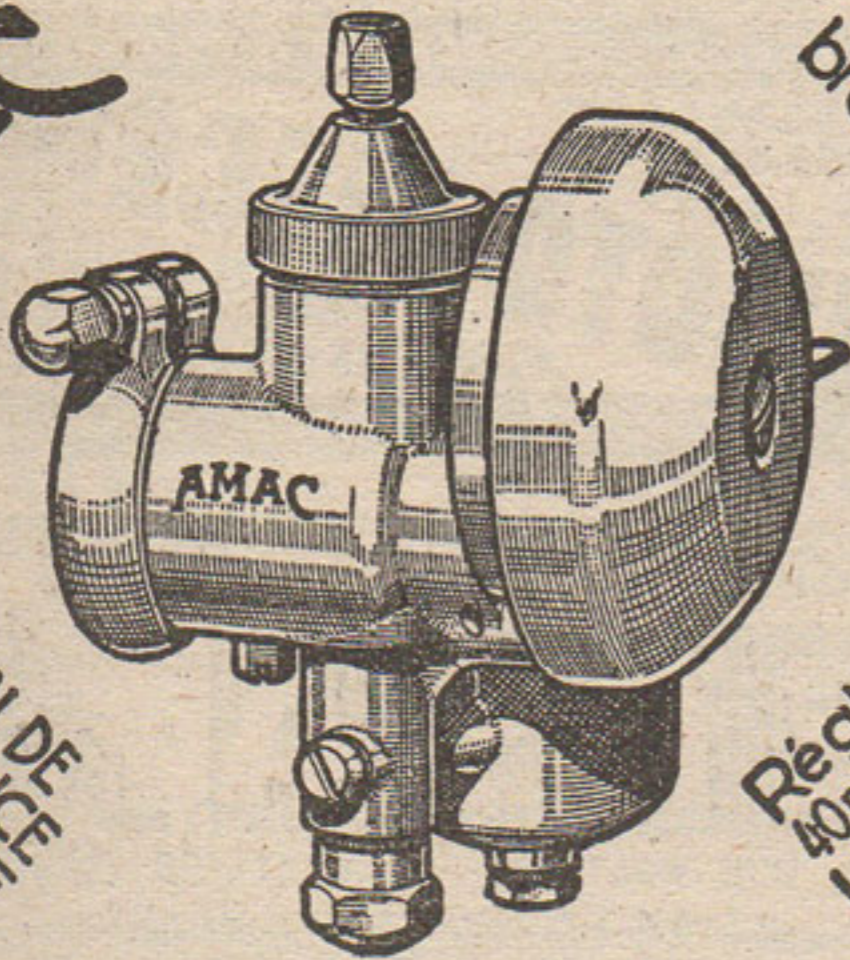
Bureaux : 79, Avenue de la Grande-Armée, PARIS (16^e)

Ateliers : **Grand Garage de Neuilly**
23, Rue Madeleine Michelis - NEUILLY-sur-SEINE

COP 40-66

Avec
AMAC

à
cheminée
brevetée S.G.D.G.



GAIN DE
PUISSANCE
ECONOMIE
MAXIMUM

Réglage:
40, rue de Villiers
LEVALLOIS
PER. 06-02

VELOTO

LE VÉLO A MOTEUR IDÉAL

Léger — Rapide — Résistant

MOTEUR : 2 temps — 50 cmc. de CYLINDRÉE permettant d'atteindre

55 à 60 km. en palier et la montée de toutes les côtes

POIDS : 28 kgs — CONSOMMATION : 1 l. 1/4

— PNEUS spéciaux renforcés de 550 Ballon —

Étab^{ts} **VELOTO**
PARIS

6, Rue de Richemont (13^e)
Téléph. : GOB. 06-06

USINES ET BUREAUX

93. Route d'Heyrieux

— LYON —

42. Rue Brunel

PARIS

XVI^e

Magneto France

L'ÉQUIPEMENT
ÉLECTRIQUE
COMPLÉT

des

CYCLES, VÉLOMOTEURS, MOTOS

Le Scooter **BERNARDET**

EXPOSITION
VENTE

même avec reprise

ESSAI
démonstration

130 cm³ 4 vitesses

MOTO-BASTILLE

R. DANVIGNES

6, B^d Richard Lenoir

PARIS-XI^e

ROQ. 29-28



C'est le véhicule de demain

Pour la ville : PROPRETÉ - SILENCE
Pour la route : RAPIDE et CONFORTABLE

Maniabilité, confort inconnu à ce jour

VENTE LIBRE

VENTE EXCLUSIVE : Paris, Seine, Seine-et-Oise
Catalogue réponse 30 jrs timbres

Silencieux WILMAN

— ♦ 1^{er} PRIX AU DERNIER CONCOURS DU T.C.F. ♦ —



Modèle à passage libre des gaz

SILENCE PARFAIT SUR 4 TEMPS

PUISSANCE COMME A ÉCHAPPEMENT LIBRE

3, Rue d'Evreux - COURBEVOIE (Seine)

LES MOTEURS A.M.C. 125 et 150 ^{CM³} BREVETS — CHARTOIRE

4 TEMPS A CULBUTEURS — 4 VITESSES — SÉLECTEUR AU PIED

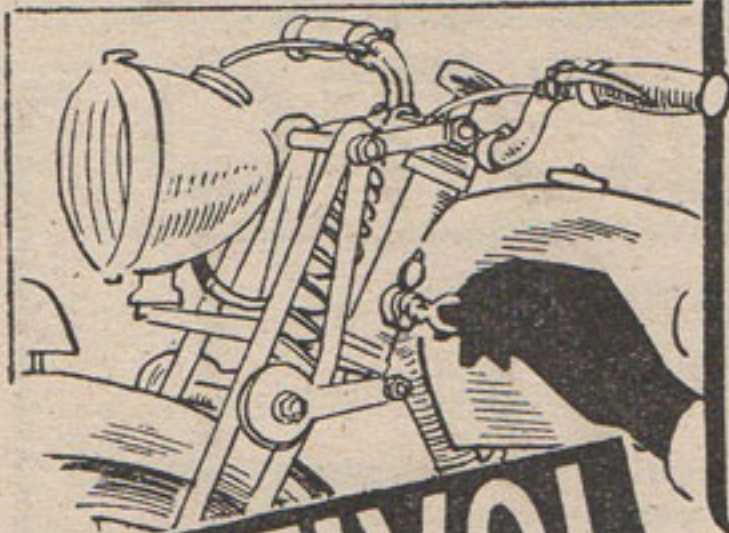
Sont toujours à l'avant du progrès...

A L C Y O N
A U T O M O T O
G I M A
G U I L L E R
N E W - M A P
R A D I O R

ÉQUIPENT LEURS VÉLOMOTEURS ET
MOTOS LÉGÈRES AVEC CE MERVEILLEUX
RACER DE RÉPUTATION MONDIALE

Construit par les

ATELIERS DE MÉCANIQUE DU CENTRE 9, R. AGRIPPA-D'AUBIGNÉ CLERMONT-FERRAND
TÉLÉPHONE : 46-20 - 46-21



Votre VéloMOTEUR
ou votre moto à
l'abri du vol avec

L'ANTIVOL
NEIMAN

qui bloque la direction
Monté en série par les principaux
constructeurs français & étrangers

ANTIVOL
S T E **NEIMAN**

31, Place Saint-Ferdinand - PARIS (17^e)

Vient de paraître:

LE BOTTIN DU CYCLE

Edition 1948

- TÉL. : +LITRÉ 54-95

Annuaire Général du
Cycle et des Industries connexes.
Cet ouvrage contient toute la docu-
mentation indispensable aux pro-
fessionnels du Cycle, constructeurs,
réparateurs, marchands, accessoi-
ristes, etc..

UN VOLUME de 1100 pages. 700 frs + Taxes

DIDOT-BOTTIN - 19, RUE DE L'UNIVERSITÉ, PARIS-7^e

VENTE EXCLUSIVE AUX RÉPARATEURS ET GROSSISTES
ÉCHANGES STANDARD
DES EMBIELLAGES
RÉALÉSAGES
BIELLES MANETONS
EXIGEZ la MARQUE **MOTO-PIECE**
CAGES
A GALETS-AXES
ET CÔNES DE MOYEAUX
PIGNONS DE CHAÎNE ET ROUE AR
PIGNONS DE BOÎTES DE VITESSES etc...
TEL. CHA. 18-79
30, R. AUG. BUISSON
LA GARENNE (Seine)

DEMANDEZ la liste des agents régionaux

ACCESSOIRES & PIÈCES DÉTACHÉES MOTOS



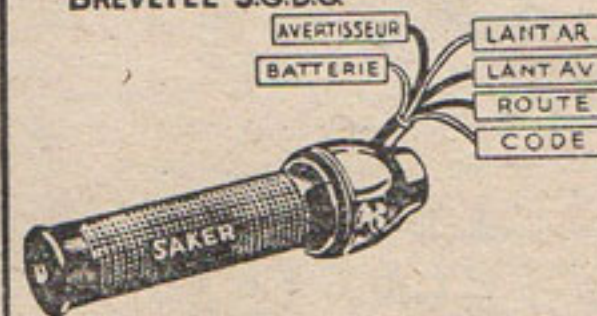
43, RUE VOLTAIRE — LEVALLOIS¹ (SEINE)

VENTE EXCLUSIVE AUX AGENTS

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!
BREVETÉE S.G.D.G.



TOUTES LES COMMANDES
ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN
PRIX DE DÉTAIL 1200 Frs
SAKER LEVALLOIS

Pour 190 et 198 cmc.

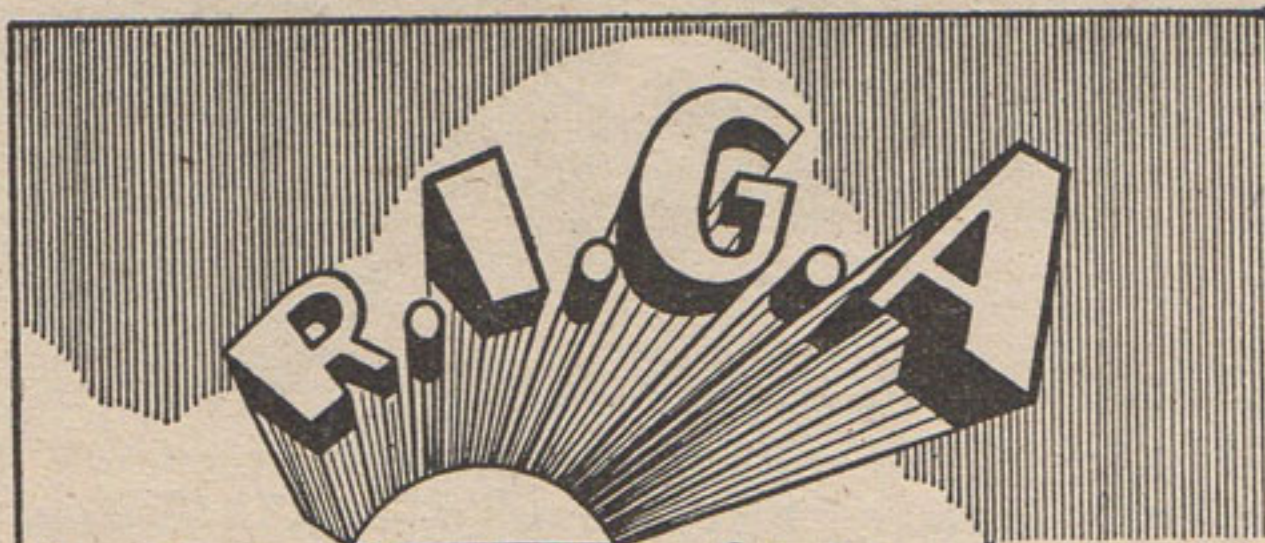
D. K. W.

ÉCHANGES STANDARD } Cylindres - Embiellages
Boîtier S.P. 10, Dynamos
Moteurs complets

Couronnes de roue AR
Pignons sortie de boîte
Ressorts de kick
Bougie spéciales - Décalques, etc.
...

PERSIN

92, Av^e de Rigny - BRY
(Seine)



RECTIFICATION INDUSTRIELLE GÉNÉRALE AUTOMOBILE

EMBIELLAGE - RÉGULAGE
RÉALÉSAGE - MOTOS - AUTOS
TOUTES MARQUES

189, Av^e GEORGES CLÉMENCEAU, 189 - NANTERRE - Seine -
TEL. MAL. 26-79



**STÉ CENTRALE
DE
PIÈCES MOTO**

14, Rue de la Condamine - PARIS (17^e)

VENTE EXCLUSIVEMENT AU DETAIL

PIGNONS TOUTES MARQUES
ACCESSOIRES — CARBURATEURS — CHAINES
RESERVOIRS — ROUES — FOURCHES et CADRES
CARTERS de BOÎTES et de MOTEURS
ÉCHANGES STANDARD de CYLINDRES REALESSES
EMBIELLAGES — REALESAGES

RÉPARATIONS DE DYNAMOS - MAGNÉTOS et VOLANTS MAGNÉTIQUES
Redressage de Cadres et Fourches Motos et VéloMOTEURS
Stock pièces détachées HARLEY-DAVIDSON type M. P.

CHAQUE SEMAINE
dans chaque foyer

LE GRAND HEBDOMADAIRE
DE LA FAMILLE

Bonjour Dimanche

ACTUALITÉS - DESSINS HUMORISTIQUES
CONTES - ROMANS - NOUVELLES - JEUX
REPORTAGES et de magnifiques Photographies
— dans les pages illustrées en Héliogravure —

Bonjour Dimanche

Rédacteur en Chef : **Jean NOHAIN**

le Magazine qu'on lit sept jours!

La pièce d'ORIGINE

HARLEY-DAVIDSON

ne se trouve qu'à l'Agence officielle :

22, Rue de Picpus, PARIS-12^e — DID. 27-44

EMBIELLAGE, RÉALÉSAGE, ÉCHANGE STANDARD MOTEURS
MOTOS RECONTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE

Raymond JUMEL

RÉPARATIONS
TRANSFORMATIONS

CADRES & FOURCHES
DE MOTOCYCLETTES

TOUS TRAVAUX EN TUBES - TRAVAIL A FAÇON

9, Rue Carnot, SURESNES (Seine) - LON. 25-97

SIDE-CARS

LE PLUS GRAND CHOIX POUR TOUS LES USAGES

BERNARDET
CARPIO
H. B.

SPÉCIAL VÉLOMOTEUR
et Motos Légères de 125 à 300^{cc}
Poids : 40 kgs à 65 kgs
Carrosserie : tourisme,
commerciales et canadiennes

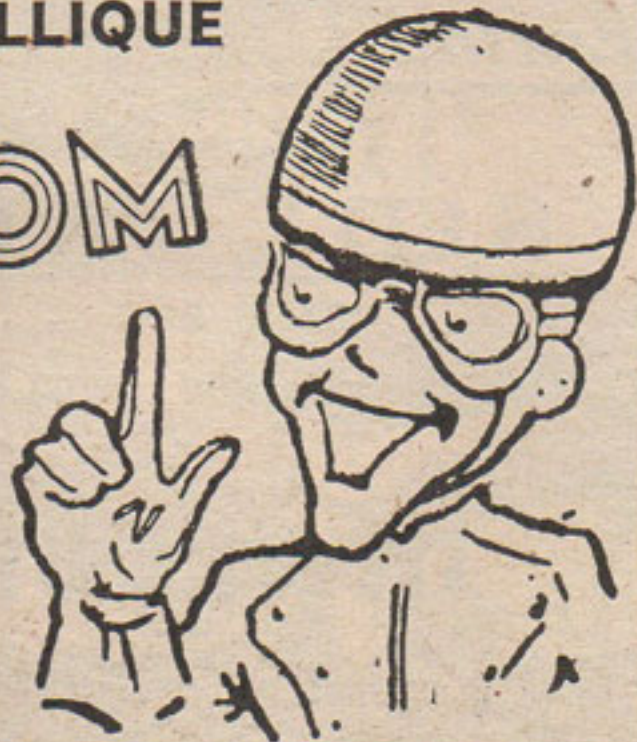
MOTO-BASTILLE - 6, boul^d Richard-Lenoir, PARIS-11^e
Timbres 30 fr. réponse tarif (Métro Bastille)

TUYAUTERIE MÉTALLIQUE
SOUPLE

TUBOTOM

LA
MEILLEURE
POUR
MOTOS - VÉLOMOTEURS
Essence et huile

OTOM S.A.
5bis, Rue Franklin, COURBEVOIE (Seine)
Tél. : DÉF. 21-63; 25-91



BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel — PARIS (17^e)

NOM :

Adresse :

L'Abonnement partira du N°.....

MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 12 NUMÉROS :

France et Union Française 300 fr.

Étranger. 450 »

payable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par Mandat-
Carte, Mandat-Poste, Chèque bancaire,

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de
petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

SIÈGES ARRIÈRE MERAT

Breveté France et Etranger



Le seul qui
procure un confort parfait

30, Rue de la Procession - SURESNES (Seine)

MONNERET-BASTILLE

vous livre le

SIDECAR H.B.

pour le vélomoteur, à votre choix

EXPÉDITION EN PROVINCE PAR SERVICE RAPIDE
contre remboursement

7-9, Boul^d Beaumarchais, PARIS

SIDECARS H. B. pour Vélomoteurs

Scooter BERNARDET

VÉLOCETTE

Motobécane TERROT

MOTO-HALL, 78, Av. des Ternes, PARIS-17^e - Gal. 78-95

Chez PAUL LADEVÈZE

50, RUE BRUNEL - PARIS-15^e - ETO. 24-66

Vous trouverez toujours 50 Motos étrangères
de toutes marques à vendre avec garantie de 3 à 6 mois
Accessoires, Pièces détachées

AGENT DES MARQUES :

GILERA — ARIEL

Douglas — Rudge — Panther — O.E.C. — Norton —
Brough Superior — Sides Précision — Scooter A.G.F.

PIERRE STERNY

SPÉCIALISTE METTEUR AU POINT
TOUTES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

Le Meilleur Palmarès des Coureurs Français

TOURISME

55, Rue de Mouzaïa, PARIS (19^e) NOR. 89-91

LICENCE FRANÇAISE.

D.K.W. AUTO UNION

83 STATION SERVICE 83
Avenue de la Grande-Armée

PASSY 46-25 46-45
46-70 46-79

PARIS (XVI^e)

VENTE et ACHAT

PNEUS MOTO RÉCHAPÉS EN UNE SEULE PASSE

MIEUX QUE LE NEUF

Réparations et rechapages de tous pneus auto et moto. Soudures de tringles

EXPÉDITIONS EN PROVINCE

ELECTRO-VULCANISATION

LE SEUL SPÉCIALISTE DU PNEU MOTO

16, Cité Dupont (50, Rue St-Maur), PARIS-XI^e Roq. 00-43

AVANT D'ACHETER VOTRE MOTO

Consulter le Spécialiste de la Moto reconstruite

HARLEY-DAVIDSON

Présentation Luxe

MOTOS-DANTON - 14, rue Danton, LEVALLOIS-PERRET

Téléphone : PEReire 19-11

Pièces détachées - Remise à neuf - Réparations

SELLE BIPLACE ADAPTABLE - PARE-BRISE

Distributeur Sidecar SIMARD

L. JEANNIN

Ex-coureur JONGHI, Grand Prix d'Europe 1932

VENTE - ECHANGE - REPARATIONS

Représentants de toutes marques françaises
et de motos JAWA, OGAR, C-Z

11, avenue de la Porte de la Plaine - PARIS (15^e)
Métro : Porte de Versailles. — Tél. Lecourbe 80-62

Enfin!... un SIDECAR pour Vélomoteurs
et Motos légères

Commandez dès maintenant votre

SIDECAR "H. B."

SANS BON — LIVRABLE DE SUITE

Caisse commerciale . . 46.000 fr. — Touriste . . 47.500 fr.

marcel perrin

50, Av^e Édouard-Vaillant — BOULOGNE-BILLANCOURT

Métro ; Porte de Saint-Cloud

Téléph. : MOL 29-62

Étab^{ts} PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23 — PARIS (17^e)

RÉPARATION D'EMBIELLAGES
RÉALÉSAGE DE CYLINDRES
FOURNITURES - PISTONS COMPLETS
PIÈCES DÉTACHÉES - ACCESSOIRES

TRAVAUX RAPIDES EXÉCUTÉS PAR SPÉCIALISTES

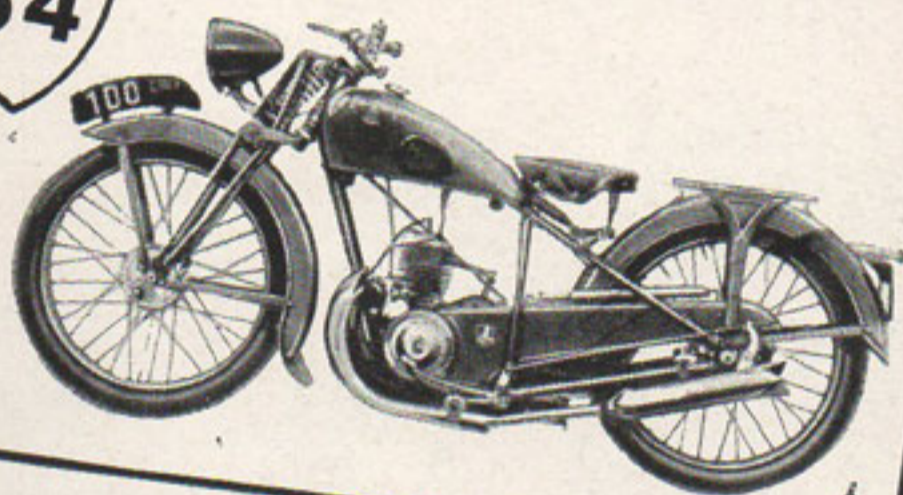
AGENT GÉNÉRAL DES ÉTABLISSEMENTS STAUB

Toute la Gamme Peugeot

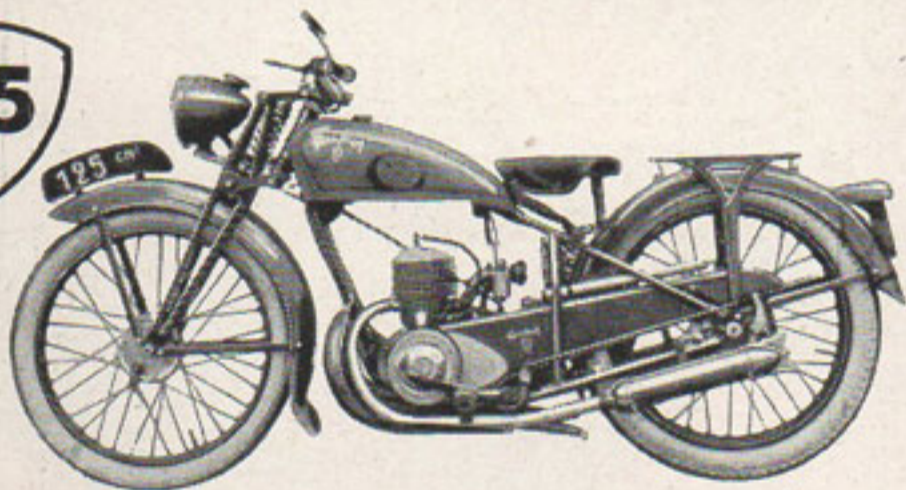


...Une gamme de machines "bien au point", exécutées sur des formules techniques qui ont fait leurs preuves. Ces nouveaux modèles représentent aujourd'hui la consécration d'une fabrication en grande série, sans cesse améliorée depuis plusieurs années.

54



55

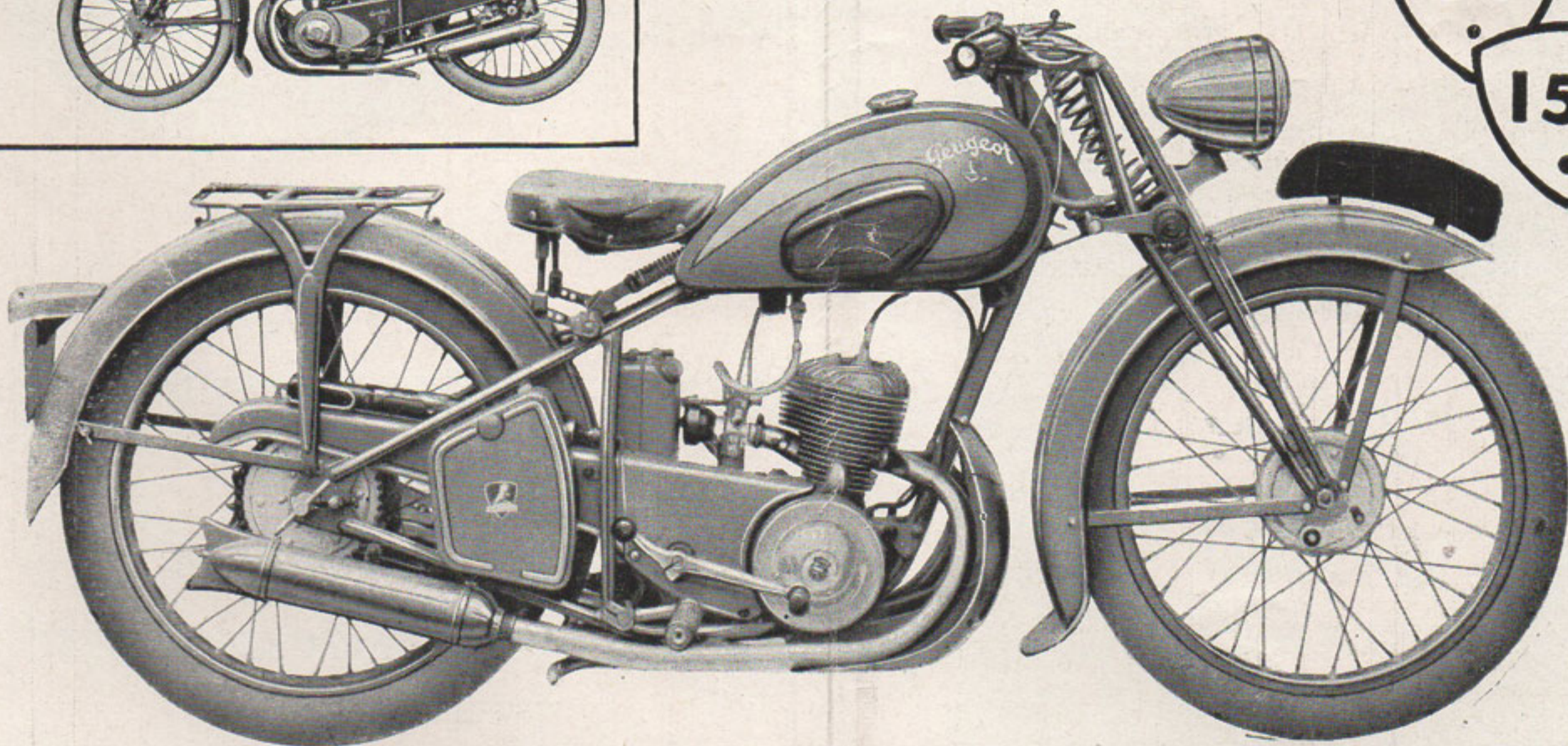


4 Modèles : toute une gamme

- * Vélomoteur 100 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 54.
- * Vélomoteur 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 3 vitesses, type 55.
- * Vélomoteur 125 cm³, bloc-moteur 2 temps, 4 vitesses par sélecteur au pied, type 56.
- * Motocyclette légère 150 cm³, 4 vit. par sélecteur au pied, type 156.

56

156



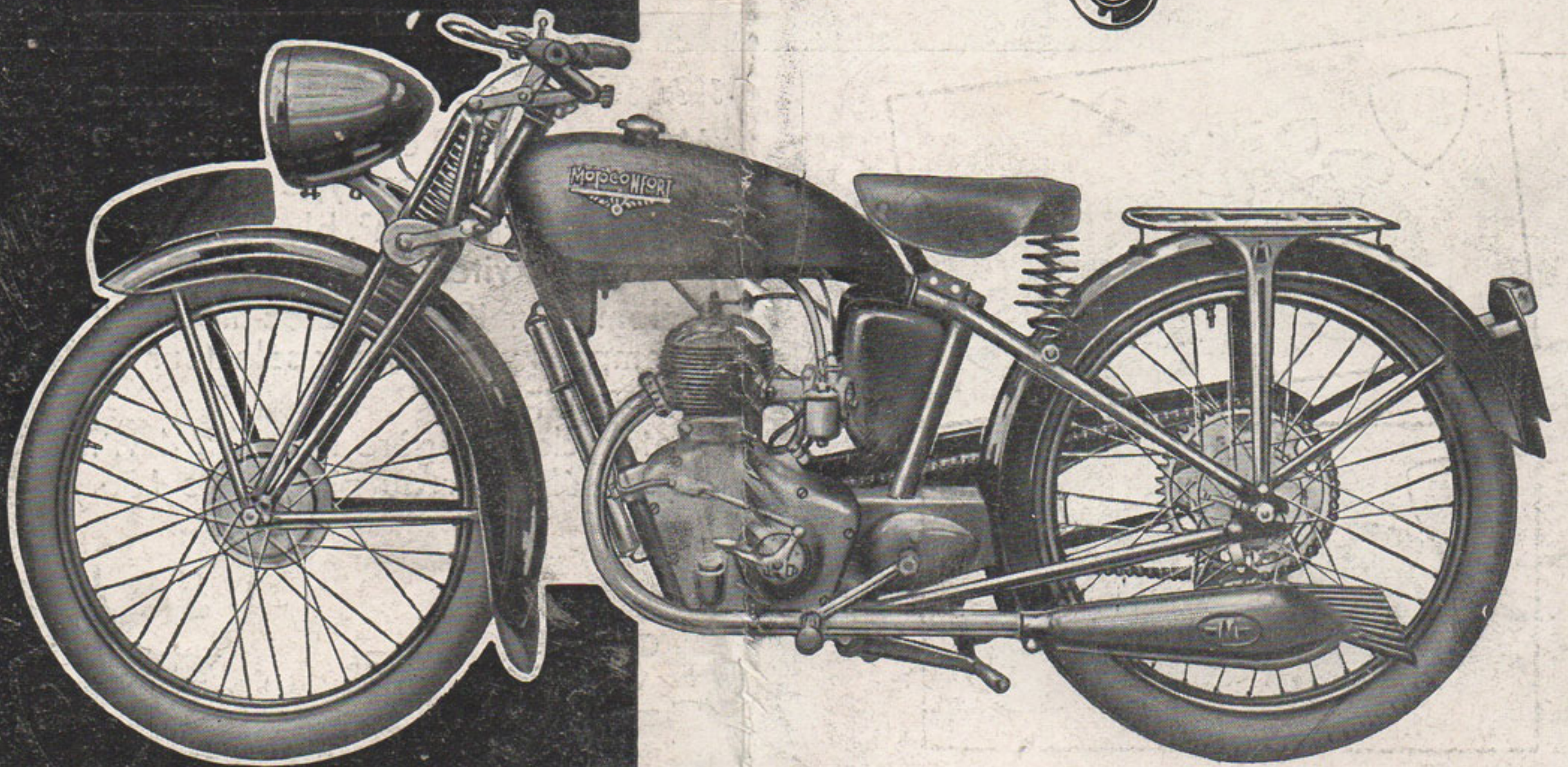
Cycles
Peugeot

BEAULIEU - VALENTIGNÉY

(DOUBS)

VÉLO MOTEUR
BLOC MOTEUR 4 TEMPS

MOTOCONFORT



PRIX:

64.680

FRANCS

MODÈLE "STANDARD" LATÉRALES
TYPE C.45.B

*Graissage intégral par
circulation intérieure automatique*

MOTOCONFORT. 19, RUE LESAULT-PANTIN (Seine)