

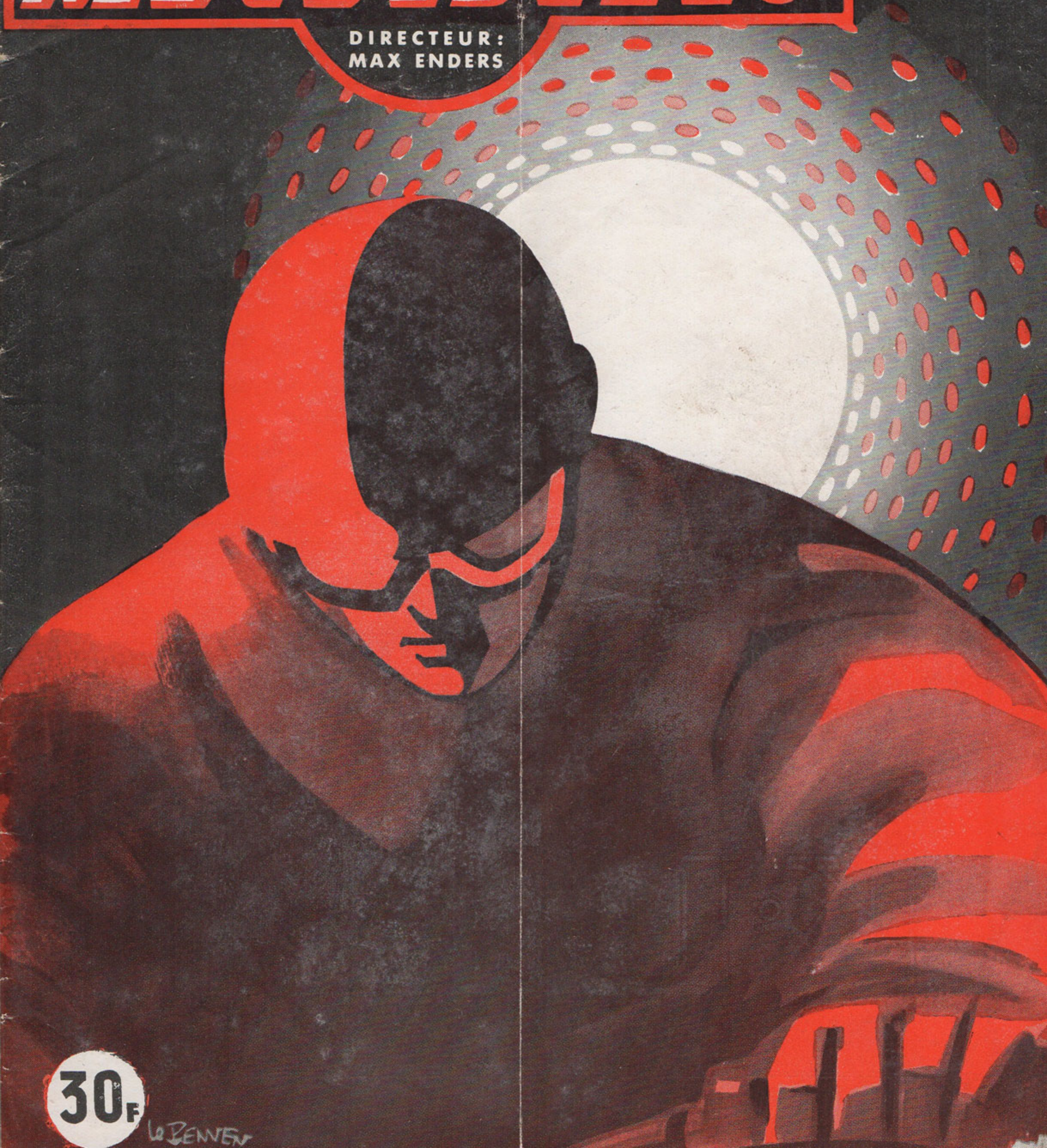
3^e ANNÉE — N° 38

REVUE
BI-MENSUELLE

15 JUIN 1950

MOTOCYCLES

DIRECTEUR:
MAX ENDERS



30^{FR}

LO BENVEN

BOL D'OR

1947 - 1948 - 1949 - 1950

Succès confirmés
du
Volant Magnétique



Catégorie 175 cmc.

1^{er} CAMUS - D.-S. Malterre
1.797 km. 92 (record battu)

2^e GUILLOT - Guiller

3^e VALÈRE - Guiller

4^e PERRIN - D.-S. Malterre

SAFI : Allumage - Éclairage pour Véломoteurs, Motos et Moteurs Auxiliaires

Nouvelles réalisations 1950 : Volant Magnétique pour recharges de Batteries
Volant Alternateur

SOCIÉTÉ D'APPLICATIONS ET DE FABRICATIONS INDUSTRIELLES

21-23, Rue Parmentier à PUTEAUX (Seine) — Tél. : LON. 09-10

Agent en BELGIQUE :

M. Charles ADAMS

154, Rue de Livourne, BRUXELLES (Belgique)

Agent en ALGÉRIE :

M. Fernand SEYFRIED

61, Rue de Lyon et Rue de Metz, ALGER (Algérie)

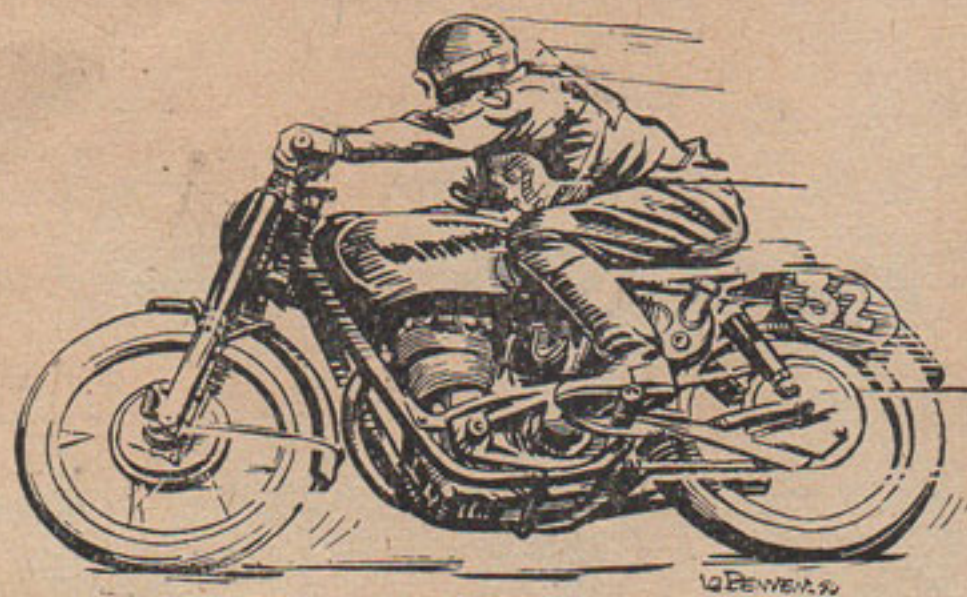
Seul! Georges MONNERET

97 fois Recordman du Monde - 7 fois Champion de France

REPRÉSENTANT DE TOUTES LES GRANDES MARQUES

GRIFFON — PEUGEOT — TERROT — MOTOBÉCANE — JONGHI
GNOME-RHONE — MONET-GOYON — Scooter BERNARDET, etc.

Vous présente ses exclusivités
(livrables de suite)
qui dominent la production



Les PUCH 125 sport et tourisme et 250 cmc.
Les Spéciales MONNERET 125 et 175 cmc.

CRÉDIT Toutes marques Tous modèles

RÉPARATIONS PAR MÉCANICIENS DU SERVICE DES COURSES

3 MAGASINS :

PARIS - NORD

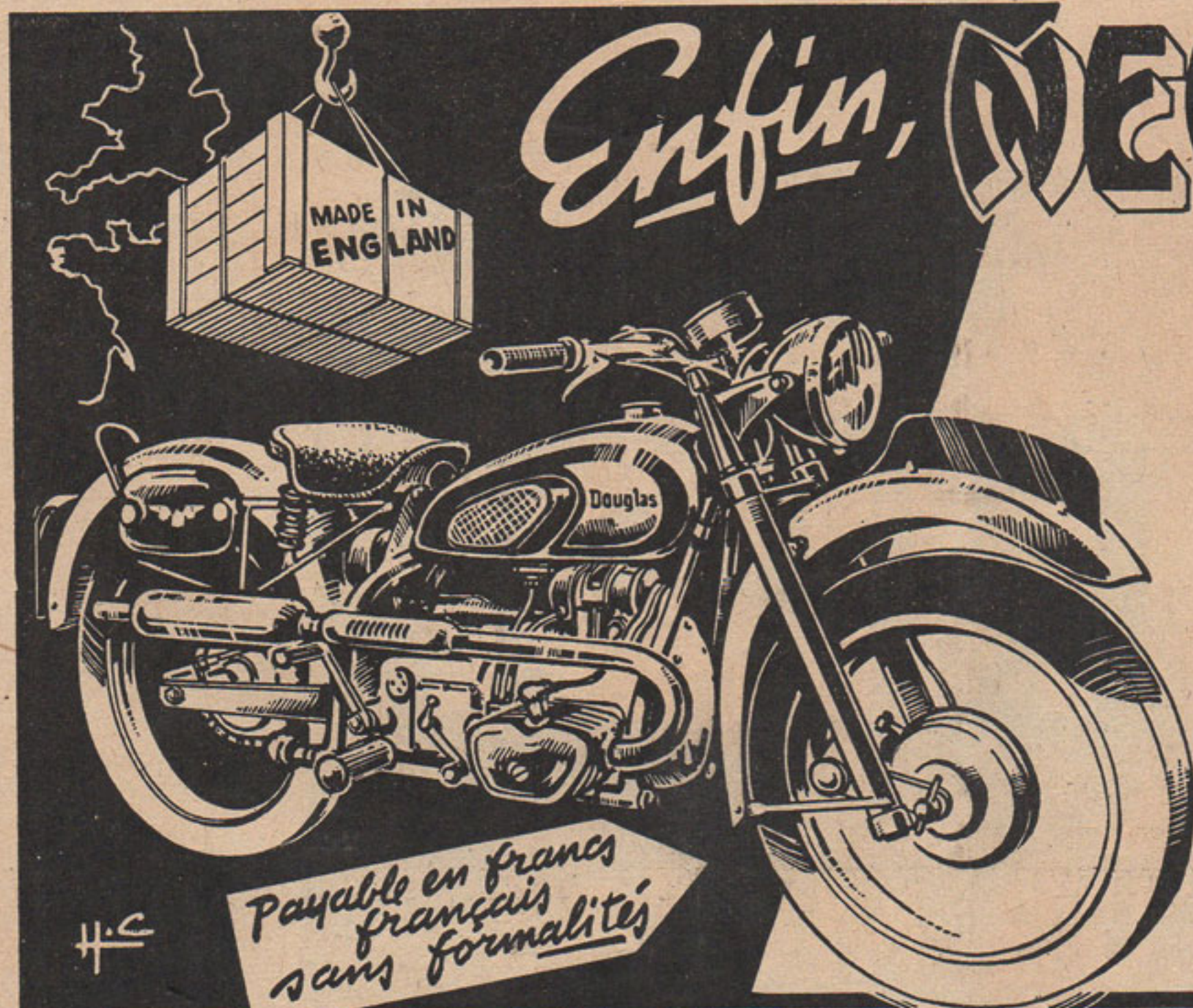
138, Rue de Tocqueville
PARIS-17^e
WAG. 95-59

PARIS-CENTRE

7-9, Boulevard Beaumarchais
PARIS-11^e
TUR. 95-56

PARIS-SUD

106, Avenue Aristide-Briand
MONTROUGE
ALÉ. 21-71



Payable en francs
français
sans formalités

Enfin, NEW-MAP

IMPORTATEUR

et ses TROIS CENTS AGENTS
distributeurs en FRANCE
vont pouvoir prendre vos commandes de

Douglas

EN TOURISME : 225.000 francs
EN SPORT : 250.000 francs
350 cmc. "FLAT-TWIN" à culbuteurs
Fourche Radiadraulic à balanciers
Suspension AR par barres de torsion

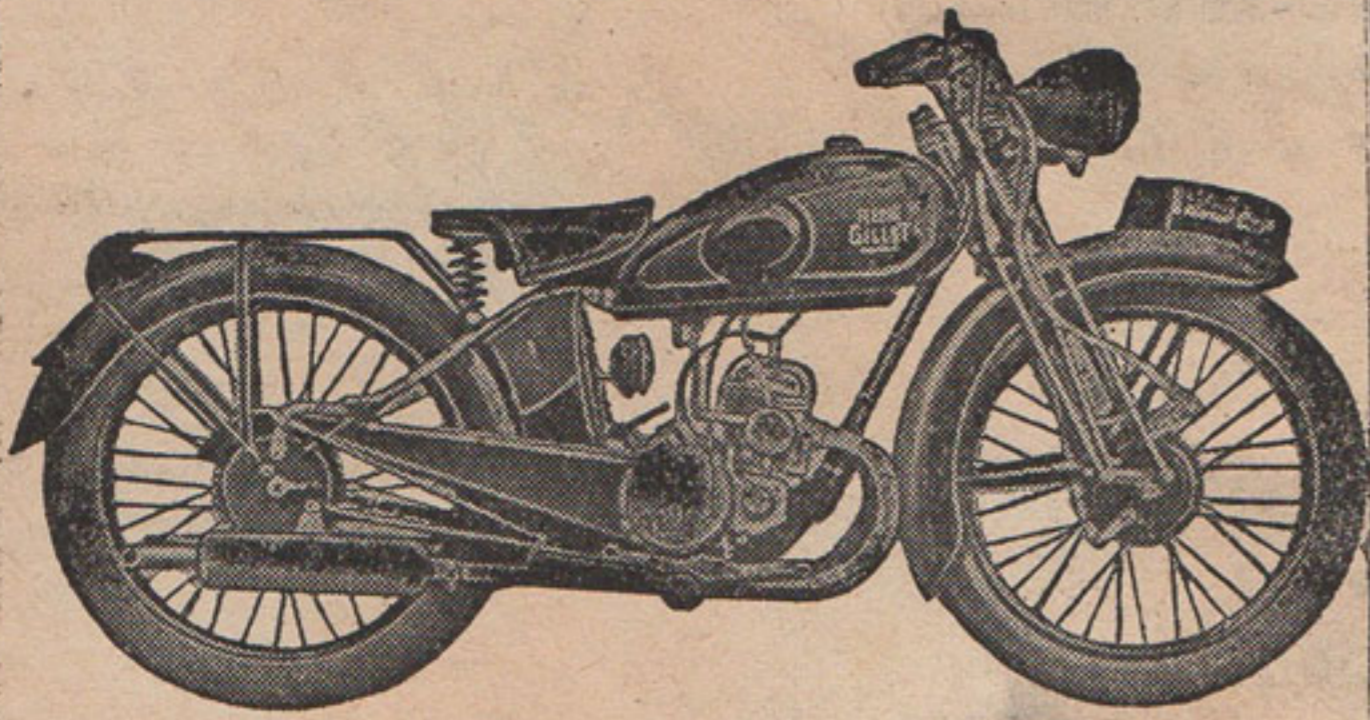
A VOTRE DISPOSITION
UNE USINE ENTIÈRE
BIEN EN FRANCE



MOTOCYCLETTES NEW-MAP

Bureaux et Usines :
122-124, Avenue Lacassagne - LYON (Rhône)

PARIS, 30, Rue de Charenton ; PARIS-BASTILLE. Tél : DIDerot 73-83.
TOURCOING, 13, place de la République — Tél.: 13-34.
TOULON, 6, place d'Armes — Tél.: 28-12.
TULLE : ORLIAGUËT, motoriste.



René GILLET

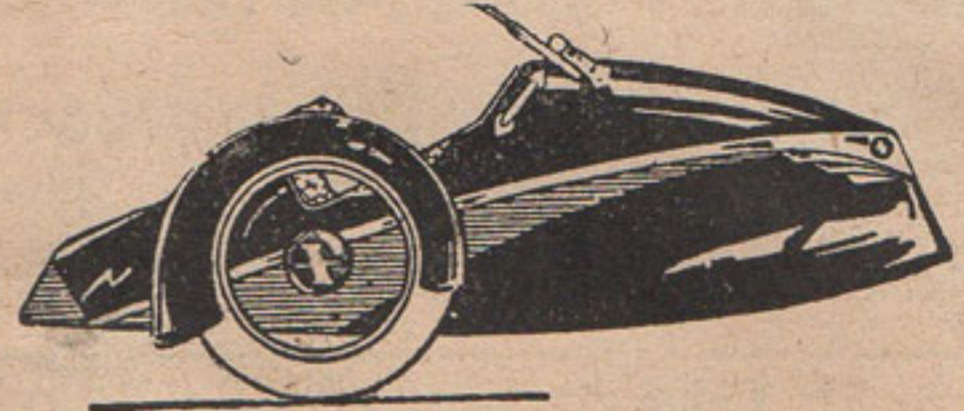
Motos 1000 cc. } en solo ou side-car
750 cc. }

Vélocycleurs 125 cc. 2 temps 4 vitesses

Établissements René GILLET
126 bis, 128 Avenue Aristide-Briand
- MONTROUGE - Seine -

"IMPERIAL"

" LES PLUS BEAUX SIDECARS DU MONDE "



COUPE DE FRANCE 1937-1939

Vous présentent la gamme de leur fabrication :

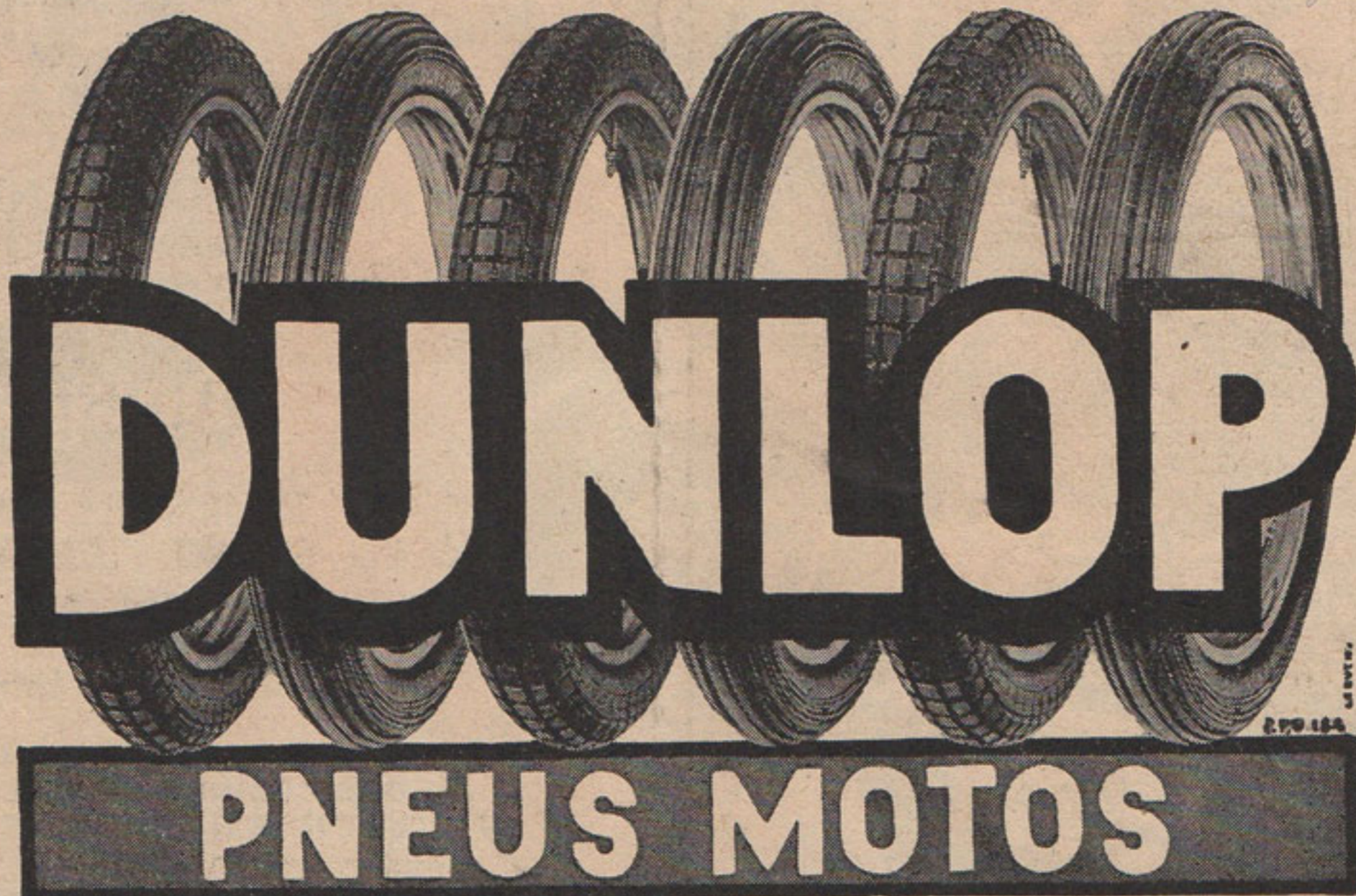
T. 34 "GRAND RAID" Grand Luxe
T. 35 "GRAND SPORT" Grand Luxe
T. 34 "GRAND TOURISME" 1 pl. 1/2
STANDARD "S. D. - 48"
T. 49 : MOTOS LÉGÈRES 125 à 250 cmc.

PARIS-NICE : 1^{er} HORDELALAY, 500 Motobécane IMPÉRIAL

Une confirmation éclatante de la valeur d'IMPÉRIAL

UN partant, UN vainqueur, seul sidecar terminant sans pénalisation

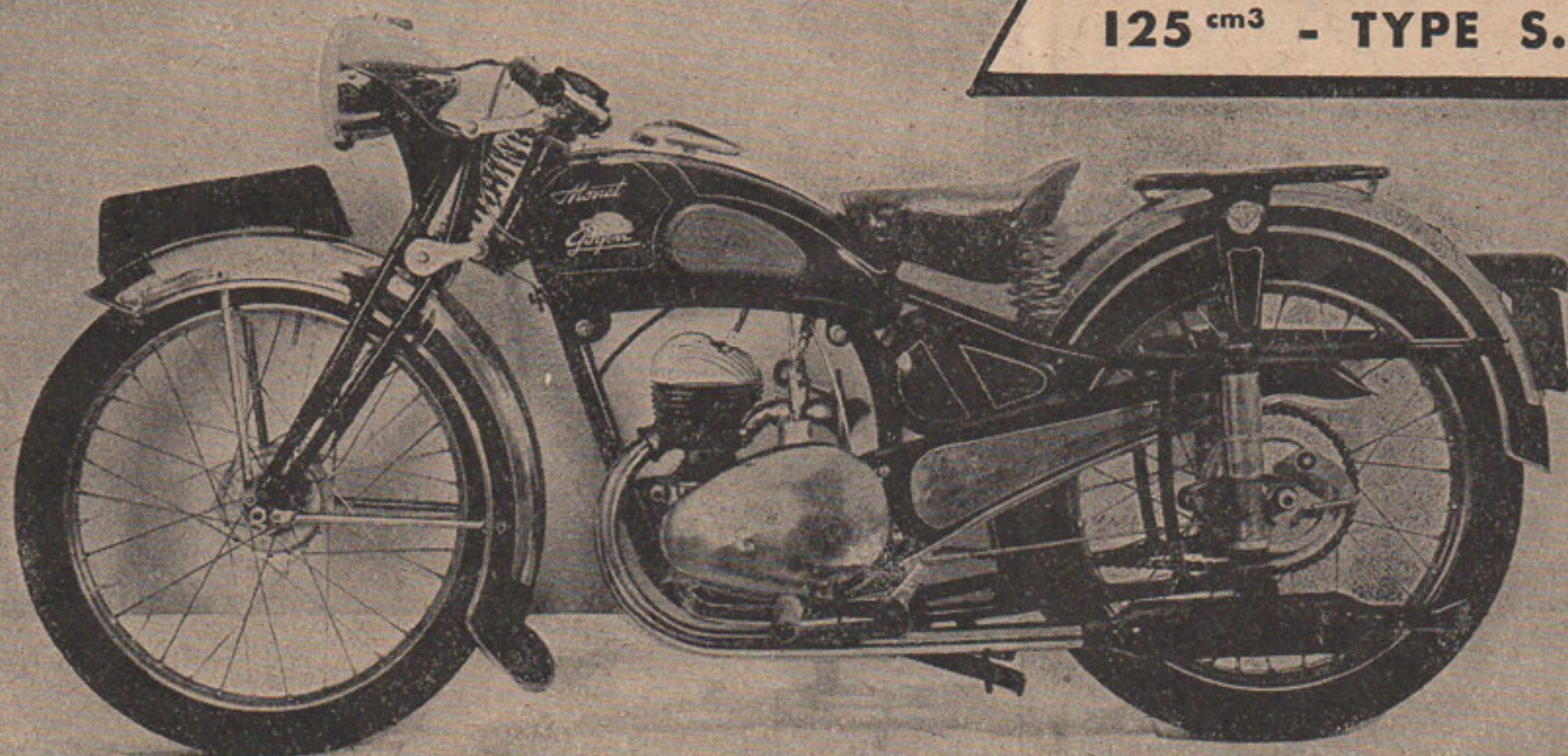
Etab^{ts} MARMONNIER, Constructeurs
6, Impasse du Sablon, LYON (3^e) — Tél. MONcey 81.98



**LES
VÉLOMOTEURS
1950**

Monet Goyon

125 cm³ - TYPE S. 6. V. - 2 Temps



Vélocoteur de grand luxe
moteur "VILLIERS". Pui-
sance 1 C.V. Sélecteur au
pied. 3 Vitesses. Cadre
surbaissé. Suspension
arrière semi-bloc. Vitesse
85 km. heure. Réservoir :
12 litres 1/2.

**100 cm³ - 2 Temps
TYPE S. 3. G. D. S.**

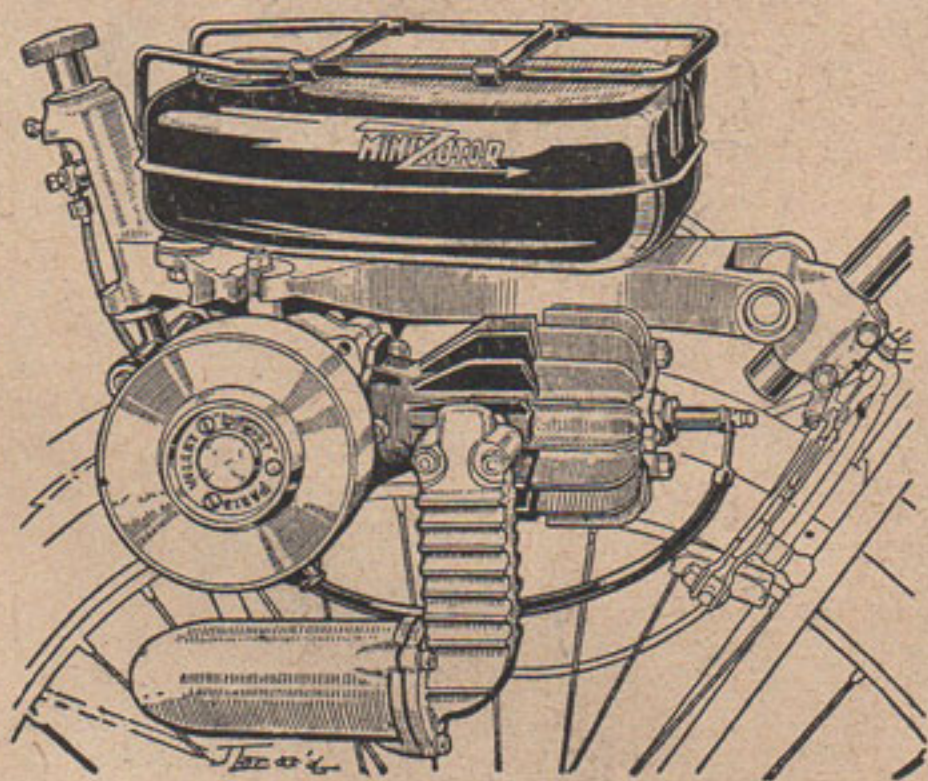
Puissance 1 C.V. Sélecteur
3 vitesses. Boîte séparée.
Vitesse : 60 km. heure.
Réservoir : 12 litres.
Grande présentation.

Autres fabrications • **MOTOCYCLETES : 250 cm³ - 4 temps culbutée - Type R 4**

PUB. J. BAZAINE

USINES & BUREAUX : 44, RUE RAMBUTEAU, MACON SUCCURSALE A PARIS : 49, RUE DESRENAUDES (17^e)

MINI/MOTOR



LE HORS-BORD DE LA BICYCLETTE

LE PLUS PUISSANT
SIMPLE
ÉCONOMIQUE

SE MONTE EN MOINS D'UNE HEURE

CONCESSIONNAIRES DEMANDÉS POUR CERTAINES RÉGIONS

MINI/MOTOR

35, RUE DE CLICHY

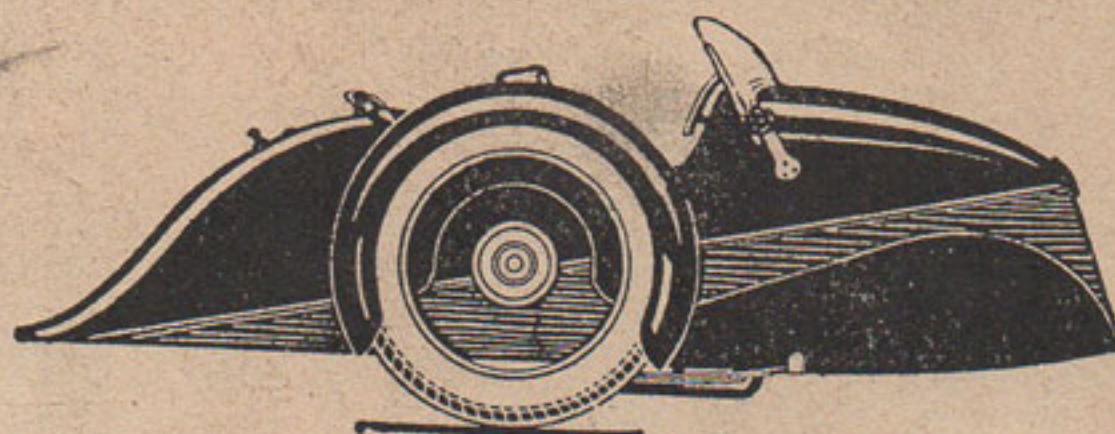
PARIS 9^e

TÉL. FIG. 66.30

L. SIMARD

LE SIDECAR SANS CONCURRENCE

12, Rue Anatole-Primat - VILLEURBANNE (Rhône)



Vous présente une gamme unique de prix :

32.300 - 36.800 - 47.500 - 49.500

51.000 - 56.000 - 58.000 - 60.000 - 62.000

En vente libre, livrés avec pneus et chambres

FACILITÉS DE PAIEMENT SUR DEMANDE

AGENT GÉNÉRAL POUR LA SEINE :

MOTO DANTON, 14, rue Danton, LEVALLOIS, TEL. 19-21

**LA QUALITÉ LA MEILLEURE
10.000 FRANCS MOINS CHER**

MAGASIN D'EXPOSITION ET DE VENTE DES MOTOCYCLETTES

EXCLUSIVEMENT

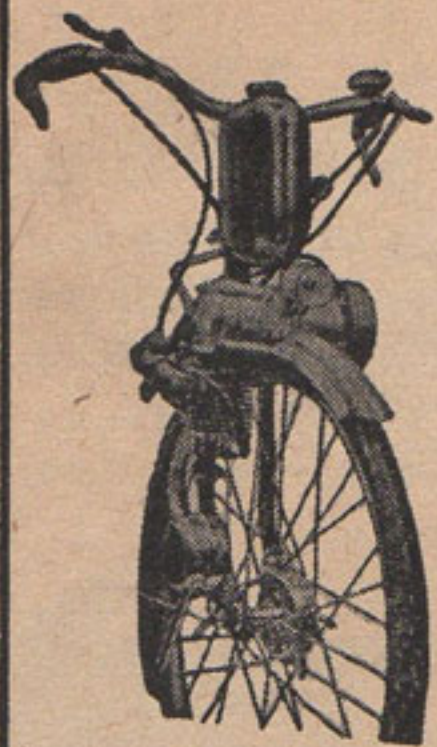


LES PLUS AVANTAGEUSES FACILITÉS DE PAIEMENT
LIVRAISONS RAPIDES
SERVICE GARANTIE — STOCK PIÈCES D'ORIGINE
ACCESSOIRES ÉTUDIÉS SPÉCIALEMENT POUR LA MARQUE

Métro : SOLFÉRINO

S.G.U.A. — 268, Boulevard Saint-Germain (VII^e)

Tél. : INV. 00-27



CYCLOLUX

vous présente
SON NOUVEAU MODÈLE

TRACTION AVANT

MOTEUR A 2 TEMPS
FOURCHE ÉLASTIQUE

:: :: POIDS : 23 KGS :: ::

VITESSE : 8 A 35 KMS

Consommation : 1 lit. 500 aux 100 kilom.

CYCLOLUX, PARIS (1^{er} Arr^t)

8, Rue de Richelieu — RIC. 18-30



SCOOTER BERNARDET

Rallye Paris-Nice

985 kms

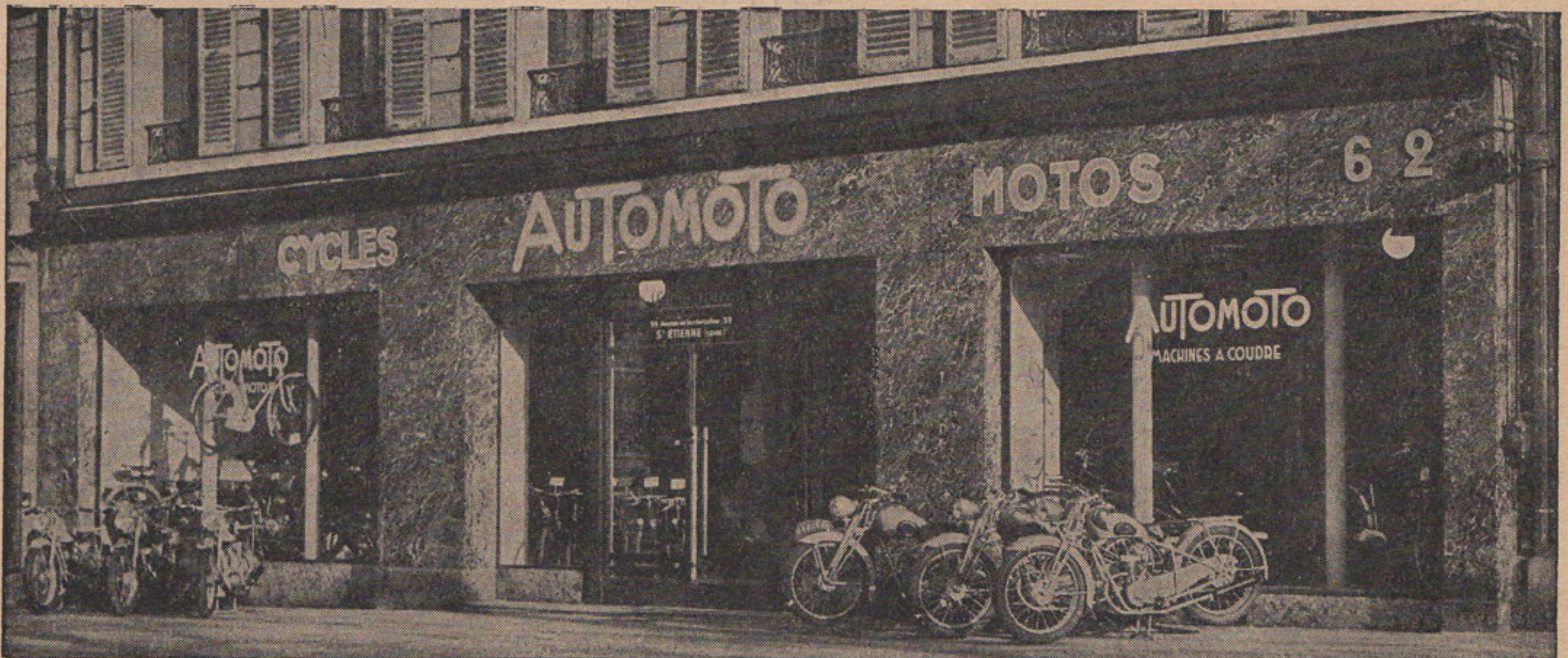
Premiers à l'arrivée

3 Scooters BERNARDET

ex æquo

Concessionnaires **G.S.M.**,

20, Rue Monge - ODE. 50-91



PARIS-LOIRE Agence générale **AUTOMOTO** pour **PARIS**

62, Avenue de la Grande-Armée

Téléph. GAL. 57-95

Les motos et vélomoteurs vous sont présentés par **Marcel PAHIN**,
9 fois recordman du monde, vainqueur du Bol d'Or 1949, recordman
de la Catégorie 175 cmc. sur **AUTOMOTO**,

VENTE A CRÉDIT — STOCK PIÈCES de RECHANGE pour Moteur A.M.C.



Pour sa 1^{re} compétition, le

VELOSERWA V.S. 50

enregistre un grand succès

Le plus petit moteur 4 temps à culbuteur a fait sa preuve avec **ROBERT DESMOTS** dans le

“BOL D'OR 1950”

L'épreuve d'endurance la plus dure : 24 h. avec un seul conducteur

UN SEUL ENGAGÉ : UN ARRIVANT

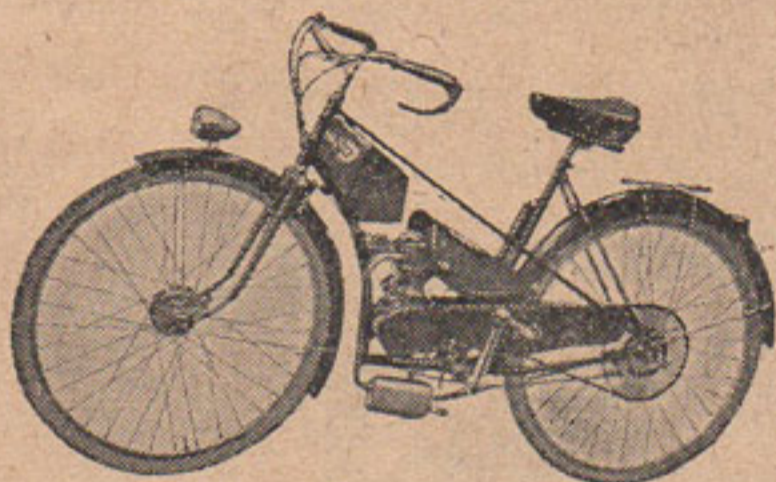
qui boucle 963 k. 530 a plus de 40 km. de moyenne avec un moteur SERWA de 38 cmc.

STRICTEMENT DE SÉRIE et sans le moindre incident.

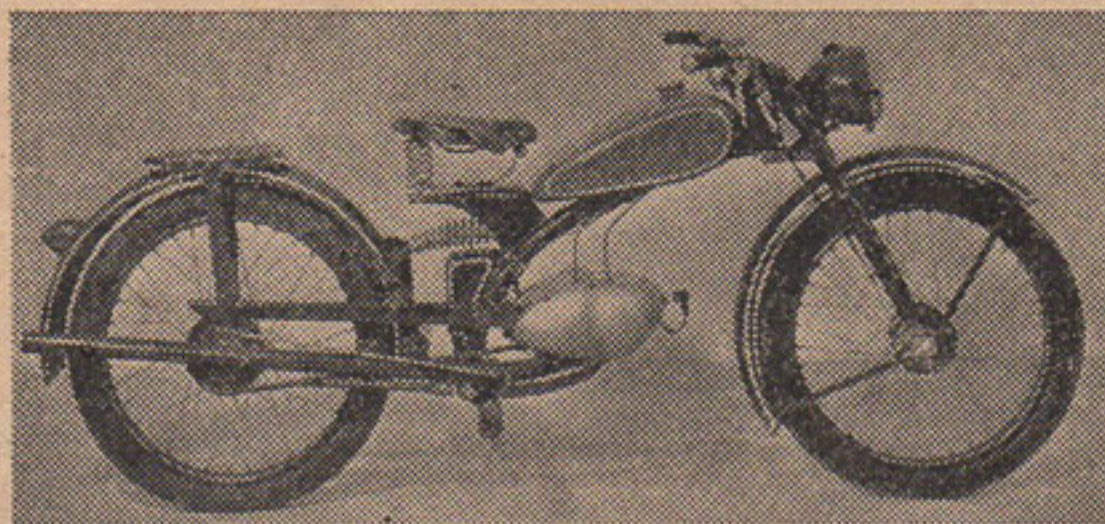
Le VELOSERWA V. S. 50

est équipé normalement avec :

Carburateur ZENITH - Volant magnétique NOVI - Tubes VELOTUBES - Selle LEDA - Moyeux et pédales RAVAT - Poignées PISTORA - Bougie T. V. B. Blindée - Jantes PROFAC - Chaîne RENOLD - Pneus MICHELIN - Guidon LUX - Porte-bagages SUPER-CHAMPION.



S.F.M.P.D., 23, Rue de Bagnole
Tél. : MÉN. 23-87, 88 **PARIS-XX^e**



Livraison immédiate...

DÉMONSTRATION...

Le TRIOMPHE des “IMME”

Circuit de l'ILE DE FRANCE :

1^{er} ex æquo, Michel VERRECHIA, Champion de France

Circuit du SUD-OUEST, 1.200 kms :

1^{er} ex æquo, M. COUDERC, de Bordeaux

2 “IMME” au départ à l'arrivée

gagnant 3 Coupes et le Prix de la Ville de Biarritz

Distributeur pour la France

IMME - ARIEL - PANTHER - GILERA - O.E.C.

Grand Choix de Vélocycleurs et Motocyclettes neuves et d'occasion
CRÉDIT - Reprise - Expédition France et Colonies

Paul LADEVÈZE

50, Rue Brunel, 50 - PARIS-xvii^e — ÉTOILE 24-66

BOL D'OR 1950

CATÉGORIE 175 cmc.

2 motos au départ - 2 motos à l'arrivée

1^{er} CAMUS sur Moto

D.S. MALTERRE

1.797 km. 092 en 24 heures

Moyenne **74 km. 878**

RECORD BATTU !

Ancien record 1.571 km. 417

4^e PERRIN sur **D.S. MALTERRE**

avec moteur

A. M. C.

CAMUS sur **D.S. MALTERRE** est 6^e au Classement général battant des Motos 500, 350 et 250 cmc.

Établissements MALTERRE Frères

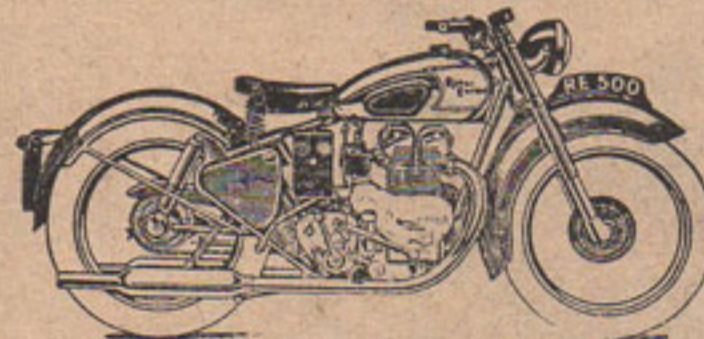
41, Boulevard de la Bastille — PARIS (12^e)

Téléph. : DID. 55-38

ROYAL ENFIELD

NEUVES disponibles

Fourche télescop., 4 vit., Sélect.,
Éclairage, Klaxon, Compteur



ARIS

11, Rue de la Ferme, NEUILLY-SUR-SEINE

Tél. : MAI 00-80

SELLES FERIDAX — PARE-CHOC

500 Twin, Susp. Ar. **303.200**
350 Bullet, Susp. Ar. **263.200**
500 Culb., frein dir. **253.200**
350 Culb. **233.200**

Absolument comme NEUVES

500 Culb., Susp. Ar.
Eq. Ht luxe. **225.000**
350 Bullet Culb. Susp.
Ar. Eq. **220.000**
500 Culb. Eq. 1948. **205.000**
500 Culb. 1949, Side
Précision. **260.000**
1000 Culb. 4 cyl. ARIEL. **255.000**

ACCESSOIRES MOTOS

FOURNITURES GÉNÉRALES POUR CYCLES

STÉ TINOCO

Recordman du BOL D'OR — Recordman du Monde
SPÉCIALISÉS DANS LA QUALITÉ

12, Rue du Commandeur, PARIS (14^e) - GOB. 59-55

VENTE EXCLUSIVE EN GROS

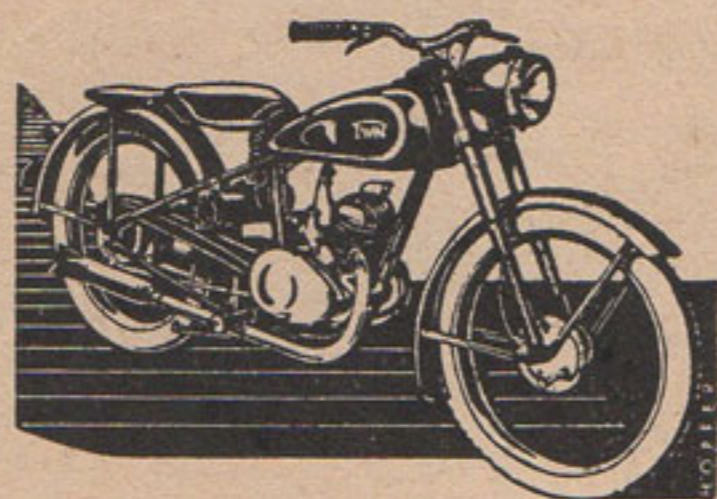
TOUS ACCESSOIRES - FOURNITURES - PIÈCES DÉTACHÉES

**PEUGEOT
TERRROT
MOTOCONFORT**

AGENT GÉNÉRAL POUR LA FRANCE

TWIN

TRIUMPH WERKE NURNBERG A.G.

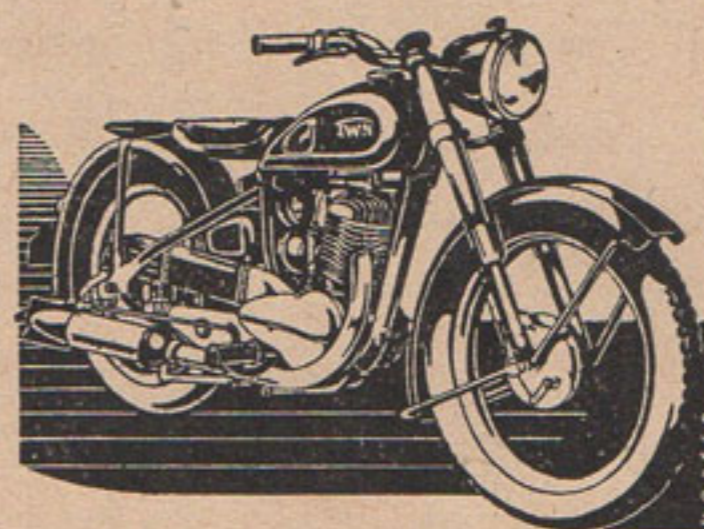


LA B.D.G. 125

:: APRÈS ::

LA FAMEUSE

« HÉRISSON »



LA B.D.G. 250

LE MEILLEUR FOURNISSEUR DU MOTOCISTE

HALL DE LA MOTO

SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 500.000 FRANCS

18-20, RUE REBEVAL - PARIS (19^e) - BOT. 27-12

NOBLESSE OBLIGE



Si, en lever de rideau, un directeur de théâtre annonçait aux spectateurs que la vedette est défaillante et que les figurants se dégonflent, ça ferait un beau ramage au poulailler.

Et si, d'aventure, quelques uns de nos champions et de nos animateurs assistaient au

spectacle, ils ne seraient sans doute pas les derniers à donner de la voix et à réclamer, avec raison et sur l'air classique des champions, leur bon argent.

Pour un acteur, figurer au programme, c'est prendre vis-à-vis du public un rendez-vous formel auquel il est incivil sinon incorrect de se dérober.

Tout le monde est d'accord là-dessus... Pourquoi, alors, être à sens unique et ne pas tolérer chez les autres une désinvolture qu'on pratique soi-même ?

Sauf raison majeure, un coureur signant un engagement n'a pas plus le droit de désertir la piste qu'un artiste la scène.

Bien plus, s'il est patronné par son club, la responsabilité du président est engagée au même titre que celle d'un impresario ; il doit exiger de son ou ses poulains, à défaut de discipline, tout au moins une courtoisie élémentaire à l'égard de ceux qui sont venus pour les voir.

Le doute en la victoire n'excuse pas l'abandon avant la lutte ; du leader à la lanterne rouge, chacun joue son rôle plein d'imprévu, d'intérêt et de mérite.

Avoir la pudeur de ne pas s'afficher si l'on doute de soi, mais risquer le paquet et tenter sa chance, c'est loyal, correct, sport.

Il n'y a que ça qui compte pour le public, seul juge.

Zander Mag.

★ ★ ★

Sommaire

3^e ANNÉE — N^o 38 — 15 JUIN 1950

	Pages
● LES ÉCHOS DU MOIS	8
● LA 500 TWIN ROYAL ENFIELD par A. Nebout	11
● LE SPORT	16
● DANS LES CLUBS.....	25

NOTRE COUVERTURE



Hallucinante vision
Une nuit au Bol d'or.



Une huile pour deux-temps.

La meilleure preuve en faveur de la diffusion intense de nos vélomoteurs et motos légères nous est actuellement fournie par l'intérêt que leur porte de grandes industries annexes qui jusqu'alors ne s'y étaient pas très spécialement intéressées.

C'est ainsi que les grandes raffineries ont, ces temps derniers, étudié tout spécialement le problème du graissage par mélange des moteurs 2 temps.

On sait qu'il y a deux difficultés à vaincre pour donner toute satisfaction : d'abord la stabilité du mélange; l'huile ne doit pas, après brassage, se séparer et le supercarburant avec l'alcool qu'il contient complique les choses; ensuite il faut reculer aussi loin que possible les décalaminages, donc réaliser une huile qui encrasse le moins possible.

On vient de nous signaler une huile mise au point par une des plus importantes marques; les essais faits par les constructeurs ont été, paraît-il, concluants. Avec la liberté de traitement rendue le 1^{er} juillet prochain nous trouverons vraisemblablement cette huile dans le commerce. Nous en avons à l'essai en ce moment et ferons part des résultats obtenus.

Une occasion manquée.

Ladevèze avait eu l'intention de lancer plusieurs petites 100 cmc. Immédiatement dans les 24 Heures du Bol. C'eût été intéressant de les voir à l'œuvre, non pas tant pour leur classement final (ce ne sont pas des machines de course) que pour le comportement de leur cadre articulé et de leur fourche à un seul hauban. Tout cela aurait sans doute tenu puisque Ladevèze avait déjà essayé, en vain, d'en casser une sur le parcours du moto-cross, mais cette nouvelle épreuve eût été convaincante pour les sceptiques.

Malheureusement une clause du règlement relative à la cylindrée n'a pas permis leur engagement.

Nos deuils.

Nous avons à déplorer le décès de M. Anatole Lardy survenu le 5 juin dernier, au moment même où ses moteurs s'imposaient une fois de plus en compétition.

M. Lardy était âgé de 63 ans. Il était très connu comme industriel et apprécié dans le monde motocycliste. Fabricant de moyeux, un des précurseurs du moyeu amovible pour moto, il utilisa également son outillage sélectionné pour la fabrication des 100 cmc. Prester-Jonghi. C'est d'ailleurs cette production qui l'incita à fabriquer lui-même un moteur 125 cmc. qui, dès sa parution, s'imposa à l'attention et fut adopté par de nombreux constructeurs.

Son œuvre sera poursuivie par sa famille à qui nous adressons, ainsi qu'à ses collaborateurs, nos plus sincères condoléances.

Direction Motobécane.

Craignant d'en faire une annonce prématurée, nous avons différé de faire part à nos lecteurs que M. Grenier de Latour venait de prendre la direction des Ateliers Motobécane.

M. Grenier de Latour est président de la Chambre syndicale des Constructeurs; nous l'avons connu comme animateur d'une autre grande marque et sommes heureux de le voir tout proche maintenant de la capitale. Nos confrères ayant annoncé cette nouvelle, nous ne voyons aucun scrupule à en faire autant.

Qui a raison?



Un de nos confrères informe ses lecteurs qu'aucune moto de construction française ne prendra part cette année aux courses de vitesse.

Cependant, à ce Bol d'Or, encore tout frais, nous notons parmi les participants : Terrot, A.G.F., Monet-Goyon, Guiller, D.S. Malterre, Automoto, Kœhler, Vap, Serwa. Une épreuve où le vainqueur est celui qui couvre le plus de kilomètres, fût-elle de 24 heures, n'est-ce pas une épreuve de vitesse? Les marques que nous citons ne sont-elles pas bien françaises? A moins que les moins de 250 cmc. ne soient pas considérées comme des motos, nous ne voyons pas très bien la raison d'être de cette information.

Le seul scooter du Bol.

On n'a pas le droit, du fait qu'il était piloté par un amateur, de révéler les trois lettres qui composent la marque de ce scooter, mais nos lecteurs sont assez fins pour l'identifier.

Il mériterait cependant les honneurs d'un hommage public puisqu'il fut, de tous les scooters, d'ici ou d'ailleurs, le seul à oser affronter le Bol et ses 24 heures, contre toutes les motos.

Déjà premier aux éliminatoires, sous la conduite experte du même Tano, il confirme sa classe en terminant, dans la même catégorie 125 cmc., premier des amateurs.

Un moins bon classement eût mérité quand même une élogieuse mention puisqu'il fut le seul à risquer sa chance... et sa réputation... pour prouver l'aptitude des scooters aux épreuves exigeant à la fois, vitesse, endurance et maniabilité. Son exemple sera-t-il suivi?

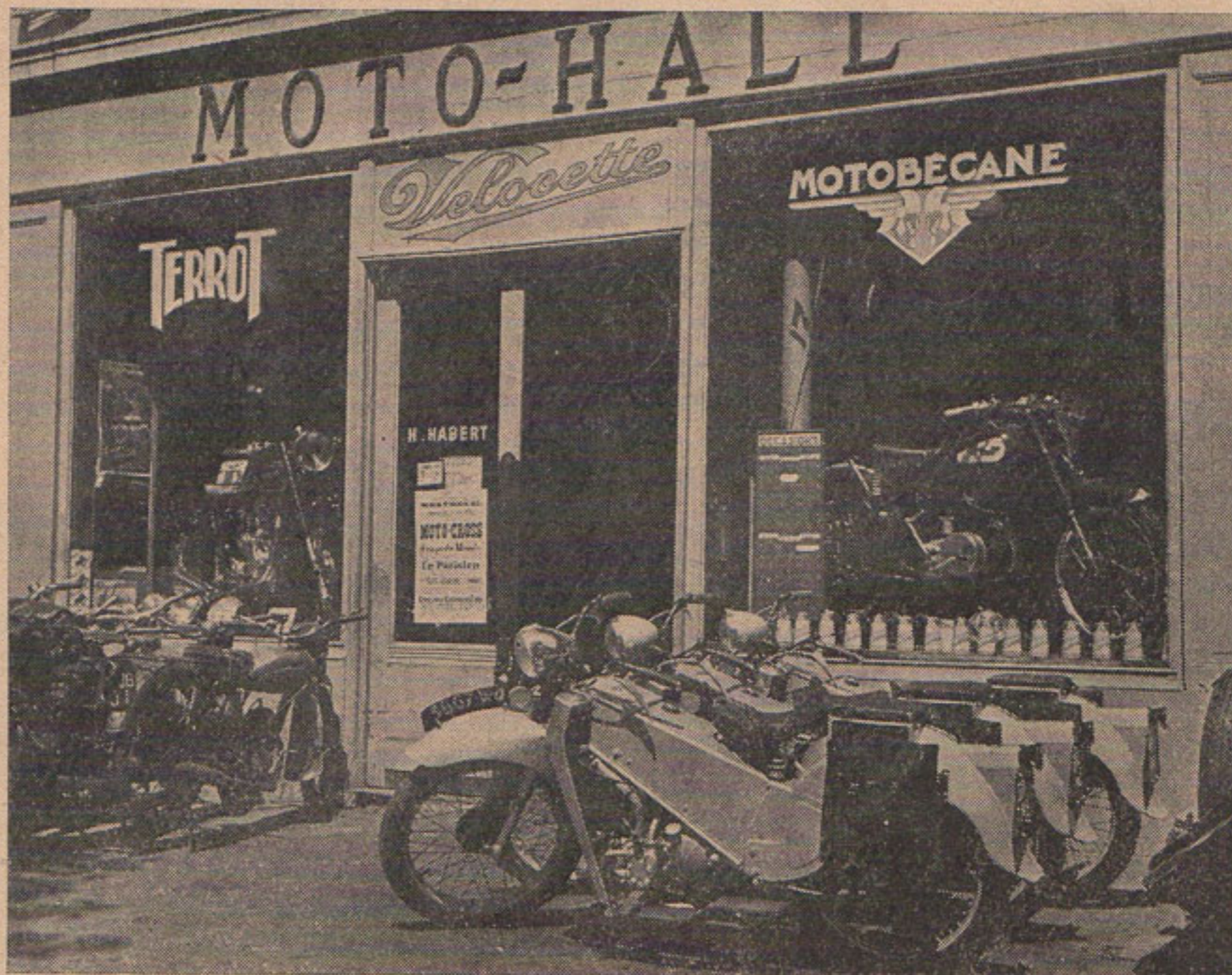
Deux ou quatre temps.

Ces 24 heures n'ont pas, dans les motos légères, départagé les deux types de moteurs. Nous voyons les 4 temps en tête dans la catégorie 175, tandis qu'un 2 temps l'emporte haut la main en 125.

De toute façon qu'il s'agisse d'A.M.C. de Lardy, du Villiers de Monet-Goyon ou du bloc-culbuteurs de Terrot, leur tenue a été généralement sans critique.

Un flat-twin en tête des 350.

La Douglas de Juigné, déjà remarquée dans de précédentes épreuves, a évolué durant les 24 heures avec une aisance et une régularité qui ont fait l'admiration générale. Son silence de fonctionnement, sa propreté, sa tenue parfaite dans les courbes comme sur les lignes droites méritent les éloges. Voilà une moto de grand tourisme que les amateurs de motos étrangères devraient examiner de près avant de fixer leur choix.



Les amateurs de "Velocette" et de "James" peuvent admirer et acheter leurs machines favorites à Moto-Hall.

Persévérance.

Au cours du dernier Bol d'Or une des 175 cc. D.S. Malterre prit feu. On aurait pu croire que de ce fait elle était éliminée. Cependant les mécaniciens se mirent à l'œuvre et durant trois heures besognèrent pour remettre le tout en état. Puis le pilote reprit la ronde. Sans grand espoir, pensait-on. Ce fut pour la maison une heureuse consolation de le voir néanmoins classé 4^e de sa catégorie.

Comme quoi il ne faut jamais désespérer.

Les scooters continuent.

Après la brillante démonstration des scooters dans Paris-Nice, Bernardet a fait une nouvelle démonstration probante dans le Circuit Aiglon, particulièrement sévère, puisque sur 68 concurrents au départ seuls 21 terminèrent sans pénalisation, dont Péchon Marcel et Pierre Bernard, premiers *ex æquo* de leur catégorie.

Deux coupes bien méritées récompensent ces deux équipiers, Péchon ayant même enlevé la 4^e place du classement général toutes catégories motos.

On ne peut plus discuter désormais l'aptitude du scooter au grand tourisme.

Photo-Conseils.

Utilisez des pellicules de marque panchromatiques de préférence.

Attention aux films périmés.

Le film 30 ou 32° permet d'opérer par lumière défavorable, d'utiliser de petits diaphragmes et de grandes vitesses d'obturation.

Un posemètre est utile, c'est une économie car il évite les succès.

Pour terminer, un conseil : posez plutôt cinq fois plus que deux fois moins.

C'est « Asnières-Photo » qui vous donne ces conseils.

Tambours jumelés.

La nouvelle Guzzi bicylindre comporte un tambour de frein de chaque côté du moyeu de la roue avant. Ce qu'il y a de particulier dans le système est que les deux freins sont commandés séparément. A cet effet deux poignées de frein superposées sont fixées au guidon; lorsque le pilote est en position effacée un seul levier est employé mais à l'approche d'un virage peu rapide le coureur peut, en se relevant, serrer fortement les deux poignées simultanément.

Encore une 250!

Une nouvelle 250 de course vient d'apparaître. Il est presque superflu d'ajouter que c'est en Italie. Le moteur est un 2 cylindres jumelés, vertical, et afin que l'air circule aisément autour des cylindres, l'arbre à cames en tête est situé derrière ceux-ci; commandant les soupapes d'admission, une commande auxiliaire passe au-dessus des culasses afin de commander les soupapes d'échappement. La suspension arrière est du type à fourche oscillante tandis que la suspension avant est du type à roue poussée. Attendons les performances de cette jolie machine.

Voiturette sport.

La petite 4 CV. sport biplace dont on annonce la présentation au prochain Salon, avec une vitesse de 125 à l'heure, est capable de tenter bien des motocyclistes et surtout des sidecaristes qui ne peuvent trouver sur le marché français des 500 en suffisance. Si le prix de cette voiturette est abordable et les délais de livraison raisonnables, voilà qui pourrait bien perturber le marché des motos de moyenne puissance et inciter nos constructeurs à se cantonner, comme maintenant, dans les petites cylindrées.

50 cmc. à réaction.

Motocycles avait fait allusion à ce moteur auxiliaire actuellement en préparation. Le terme « réaction », sans doute un peu avancé, suscita la curiosité. A vrai dire, il s'agissait plutôt d'un dispositif d'alimentation inédit. Pérard a, devant sa table, ce moteur à dessiner.

Il est d'aspect très sympathique, c'est une magnifique pièce due à des gens qui connaissent bien la fonderie.

Le moteur, un 2 temps de la dernière couvée, est allumé par une magnéto sous carter, ventilée; cette ventilation est canalisée jusqu'à la prise d'air du carburateur et... vous verrez tout ça dans le prochain numéro.

Politesse routière et esprit de marque

Lorsque nous croisons un motard pilotant une machine identique à la nôtre, il n'est pas rare que nous échangeons un salut, mais certains semblent ignorer notre geste amical, peut-être éprouvent-ils la même

gêne que l'on peut avoir en rencontrant un sosie, ou n'ont-ils aucune amitié pour la machine qu'ils possèdent?

Malgré le très faible nombre de clubs de marques, tout porte à croire qu'en France un certain succès les attendrait s'il s'en formait davantage.

Catadioptrés obligatoires.

Les véhicules ne roulant pas la nuit n'étant pas astreints à être munis d'un éclairage on pouvait penser que la même tolérance s'étendrait au catadioptré dont l'utilité, le jour, reste à démontrer.

Or, à ce sujet, l'article 49 du Code de la Route est formel et précise que le catadioptré est obligatoire de jour et de nuit.

Il est peu de véhicules démunis d'éclairage, mais il est bon de rappeler qu'en aucun cas un éclairage de secours, tel le lampion, ne met à l'abri d'une contravention celui dont la machine ne possède pas un équipement régulier avec feu avant et arrière; le lampion n'est considéré que comme un dépannage en cas de défaillances de l'éclairage réglementaire.

Moto-ball.

Est-ce là un sport qui peut concurrencer le moto-cross? C'est fort possible. Actuellement on assiste à un renouveau de ce jeu. Un grand stade de la région parisienne a vu se dérouler récemment de fort belles parties et lorsque l'on connaît l'engouement des masses pour le foot-ball on peut être étonné que, malgré son dynamisme extraordinaire, ce sport ne soit pas plus goûté du public. Motocyclistes passionnés de foot-ball, allez voir un match de moto-ball, l'adresse et la tactique y sont alliées à une mobilité fantastique.

Tinoco change d'adresse.

Anciennement rue Rambuteau, Tinoco a transféré son magasin de gros, 12, rue du Commandeur, Paris (14^e). Il nous prie d'en informer la clientèle.

Mais nous voulons profiter de l'occasion, elle est de circonstance au lendemain du Bol d'Or, pour rappeler que Tinoco est toujours détenteur du record toutes catégories sidecars avec 2.004 km. 823. Il remporta cette victoire en 1938 sur side Harley-Bernardet faisant également, alors, premier du classement général.

Tinoco s'est également attribué avec Monneret, sur Jonghi, le record des deux heures en 250 cmc.

Au Bol d'Or 1939 il se classait, sur Terrot, premier de la catégorie 250 cmc. C'est un palmarès qui compte.

North-West « 200 ».

On pensait généralement pouvoir faire le point entre les « 3 Grands » britanniques à cette excellente épreuve de l'Irlande du Nord. Malheureusement les A.J.S. et les Velocette de l'écurie Spring furent absentes et l'on assista à une promenade (toute relative!) des Norton en 350 et en 500. Bell gagna en 500, pour la 3^e fois consécutive, tandis que Duke remportait l'épreuve des 350. La deuxième place en 500 revint à Lockett, à 2/10 de seconde de Bell, après une lutte serrée de 320 km. Le troisième fut l'Australien Hinton, suivi de son compatriote Morrison, tous deux sur Norton. Les places d'honneur en 350 furent prises par Wheeler (Velocette) second, et Glazebrook (A.J.S.).

En 250 revanche du Leinster « 200 », Mead sur Velocette « raccourcie » battant Shaw, sur Norton également « diminuée », troisième Mc Kimm (Excelsior).

Meier battu!

Le prestigieux pilote de B.M.W., qui gagna le T.T. de 1939 en 500, vient d'être battu, ce qui ne lui était pas arrivé depuis longtemps, son vainqueur n'étant autre que Fleischmann, pilotant la 500 N.S.U. à compresseur. 150.000 spectateurs se pressaient autour du circuit!

Un avis autorisé.

Le champion du monde 1949 en 350, F.-L. Frith, a déclaré au cours d'une récente conférence de club que le circuit du T.T. n'était pas aussi ardu pour les hommes et pour le matériel que certains circuits aussi rapides mais plus courts, tel celui du Grand Prix de Suisse. Il a également déclaré que la Velocette était la meilleure motocyclette qui soit pour virer.

Livrable de suite.

Nous venons de faire l'essai de la surprenante Immé dont Ladevèze s'est assuré la représentation pour la France. Le compte rendu en est prévu pour le prochain numéro.

On nous reproche parfois de parler de motos inabordables comme prix ou comme délais. Or, rompant avec toutes les traditions techniques et commerciales, la Immé est livrable de suite à un prix qui n'excède pas celui des productions françaises de qualité équivalente.

Une sortie du M.C. Rouen.

La sortie annuelle, primée, du M.C. Rouen est fixée au 18 juin sur Neufchâtel-en-Bray.

L'année dernière, pour la précédente sortie, on comptait 94 motocyclistes ou vélomoteuristes, avec comme objectif Yvetot.

Cette année, souhaitons le beau temps, la centaine sera sans doute dépassée.

Aux frères Zède qui sont pour quelque chose dans l'organisation, nous souhaitons plein succès avec l'espoir qu'ils nous enverront un compte rendu illustré de belles photos.

Un flat-twin français?

Le bruit court, ce n'est encore qu'un murmure, qu'un constructeur français présenterait cette année sur son stand une moto équipée d'un moteur flat-twin. Sera-ce une 250 ou une 250?

Inutile de nous interroger pour plus ample informé, nous ne pouvons en dire davantage.

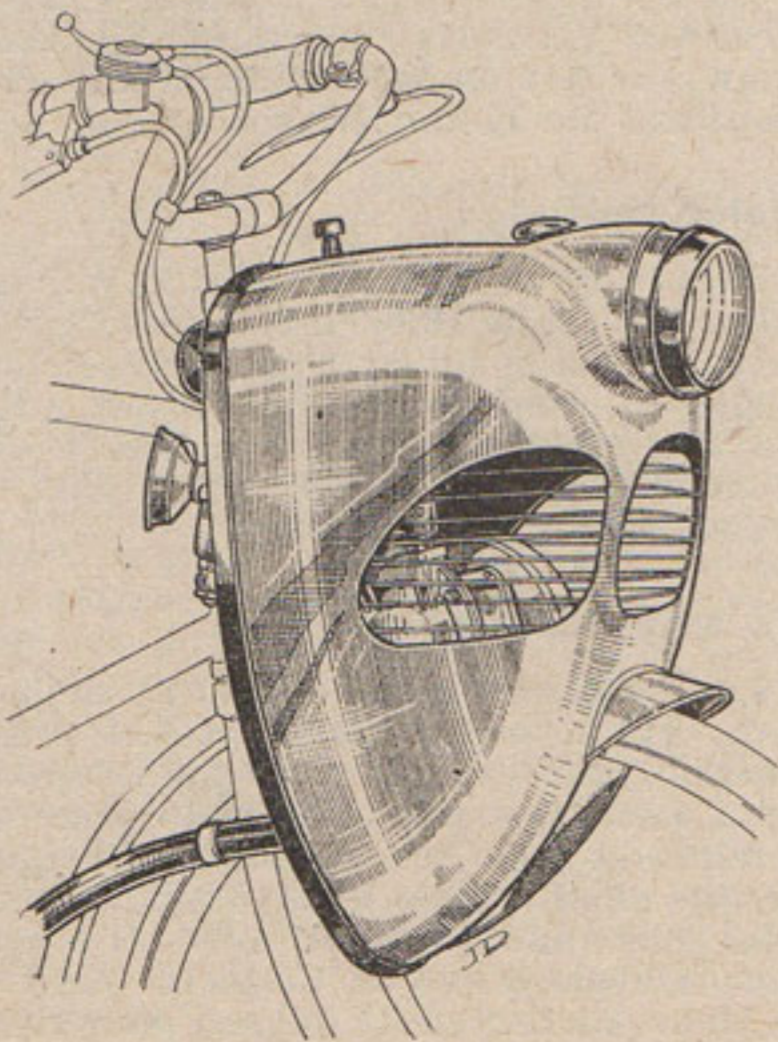
Vers le 5^e Rallye International Madone des Centaures.

C'est le 16 juillet que se rencontreront, à Castellazzo-Bormida, les centaures motocyclistes venus de tous les pays d'Europe.

Tous les clubs motocyclistes du monde recevront ces jours-ci la brochure du Rallye.

Le Rallye 1950 s'annonce important. La liste des prix est la plus importante qui ait jamais été rassemblée : 40 coupes et 50 grandes plaquettes en bronze seront attribuées.

Tous les moto-clubs participants auront leur beau prix.



La valeur totale des prix est de 1.500.000 livres

Le budget d'organisation du Rallye est de 2.500.000 livres, somme importante si l'on compte qu'aucune recette ne vient amortir les sommes engagées puisqu'il n'y a pas de spectateurs payants.

A noter que la caractéristique de ce Rallye 1950 sera la participation de milliers de scooters.

Pèlerinage à Rome

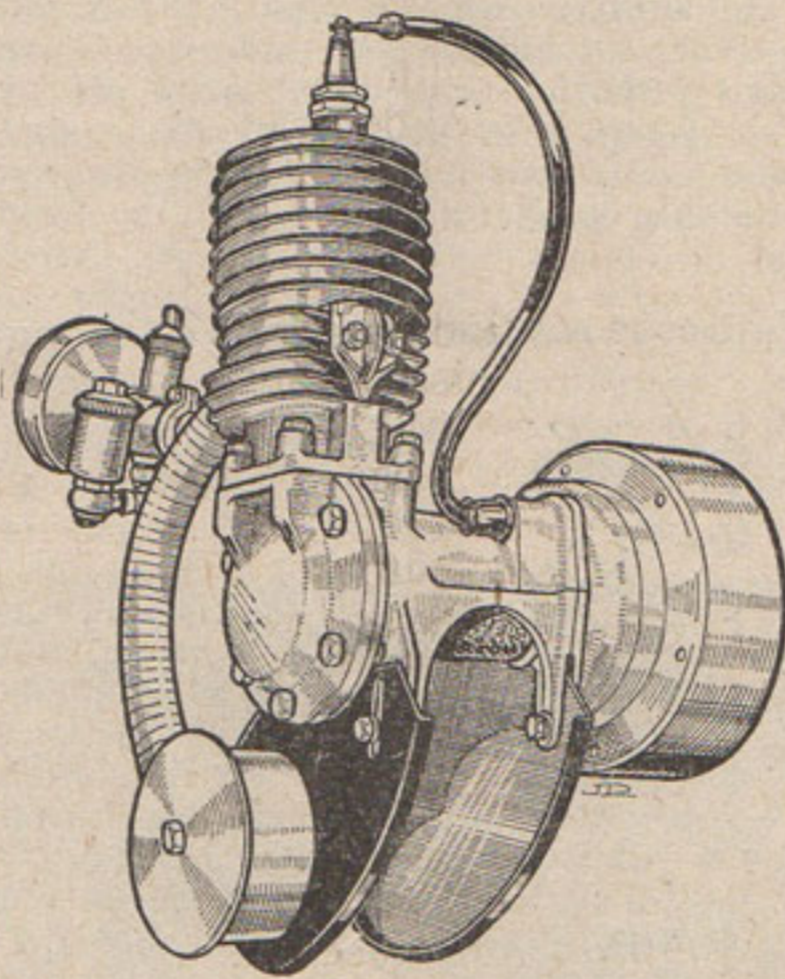
Le jour après le Rallye International de la Madone on formera une colonne pour aller à Rome : pourront y participer tous ceux qui le voudront.

Ils auront un guide, jouiront de toutes les facilités que l'on pourra obtenir et seront tous reçus par le Saint-Père.

Ceci étant indépendant du Rallye, il faut s'inscrire une vingtaine de jours d'avance afin de laisser le temps d'organiser tous les services de route.

On passera un jour seulement à Rome, mais ceux qui le voudront pourront y demeurer davantage. Les braves camarades motocyclistes romains leur serviront de pilotes pour visiter la Ville Eternelle et pour manger et dormir à bon prix.

La distance d'Alexandrie à Rome est de 600 kilomètres par une magnifique route goudronnée.



Un cyclo moteur anglais dont le capotage est original, mais la protection illusoire puisque le carburateur débouche face au conducteur.

Une belle 4 cylindres.

Au dernier Grand Prix de Barcelone on pouvait voir une 1.000 à 4 cylindres, 2 temps; refroidi par eau, le moteur était logé dans un cadre de B.M.W. et le radiateur monté dans le nez du sidecar. Le moins que l'on puisse dire est que l'ensemble était touffu! Mais quelle allure! Une rupture de canalisation devait l'éliminer.

Heures supplémentaires.

Fergus Anderson conte qu'il a récemment décalaminé son A.J.S., sous les regards de Tommy Wood, avec qui il était en conversation. Alors que Fergus allait remonter le réservoir, Tommy lui demanda innocemment : « Ne croyez-vous pas que vous devriez remettre ce jonc d'axe de piston en place? »

Vers la multiplicité des cylindres.

Un Anglais vient de faire paraître un projet concernant une 250 double arbre à cames en tête flat-eight (8 cylindres opposés, refroidis par eau, logés dans un cadre classique.

Il est curieux de constater qu'au moment où certains déclarent qu'une cylindrée unitaire minimum de 90 cmc. est nécessaire au moteur à admission « atmosphérique », d'autres n'hésitent pas à considérer (sur le papier) une cylindrée unitaire de 31 cmc. (35 d'alésage et 32 de course). Le régime à la puissance maximum serait de 16.000 à 18.000 t.m. La description du moteur est suivie d'un exposé faisant miroiter tous les avantages d'un tel moteur, mais nous ne formulerons une opinion définitive que lorsque nous connaîtrons les performances de la Benelli 250 « atmosphérique » à 4 cylindres, donc de 62 cmc. de cylindrée unitaire, ce qui représente tout de même le double du moteur projeté.

ASSURANCES**CE QUE VOUS DEVEZ FAIRE EN CAS D'ACCIDENT**

Conserver votre calme : N'injuriez pas votre adversaire, même s'il a tort, cela ne servirait à rien.

1° *Relever le numéro d'immatriculation* du véhicule qui vous a accidenté, car il pourrait prendre la fuite.

2° *Relever immédiatement le nom et l'adresse des témoins* (car ils n'attendent pas l'arrivée de l'agent chargé du constat).

Toute personne, même transportée dans ou sur votre véhicule, peut témoigner (sauf parents et domestiques).

3° *Faire établir un constat :*

En ville : Par un agent.

En province : S'il y a des blessés, par la gendarmerie. S'il n'y a que des dommages matériels, par un huissier.

4° *Vous avez fait constater :*

- la position des véhicules,
- les traces laissées sur le sol,
- la nature de vos dommages.

— Faites des réserves pour les dommages pouvant être consécutifs à l'accident (direction, cadre, boîte de vitesse, etc...) car votre adversaire ou sa Compagnie d'Assurances vous feront des difficultés pour vous régler les dommages non mentionnés au rapport.

5° *Prenez des photographies* avant que rien n'ait bougé, vous apporterez ainsi une preuve irréfutable de la position des véhicules.

N'oubliez pas qu'il ne suffit pas d'avoir raison, vous devez vous-même en apporter la preuve.

Ne vous laissez pas intimider par la bonne ou mauvaise foi de votre adversaire car c'est avec sa Compagnie d'Assurances que vous devrez discuter.

Ne faites aucune déclaration :

Ne prenez aucun engagement pouvant être interprété comme une reconnaissance de responsabilité, vous iriez à l'encontre de vos intérêts; votre adversaire a peut-être une part de responsabilité que les juristes découvriront et que vous ignorez.

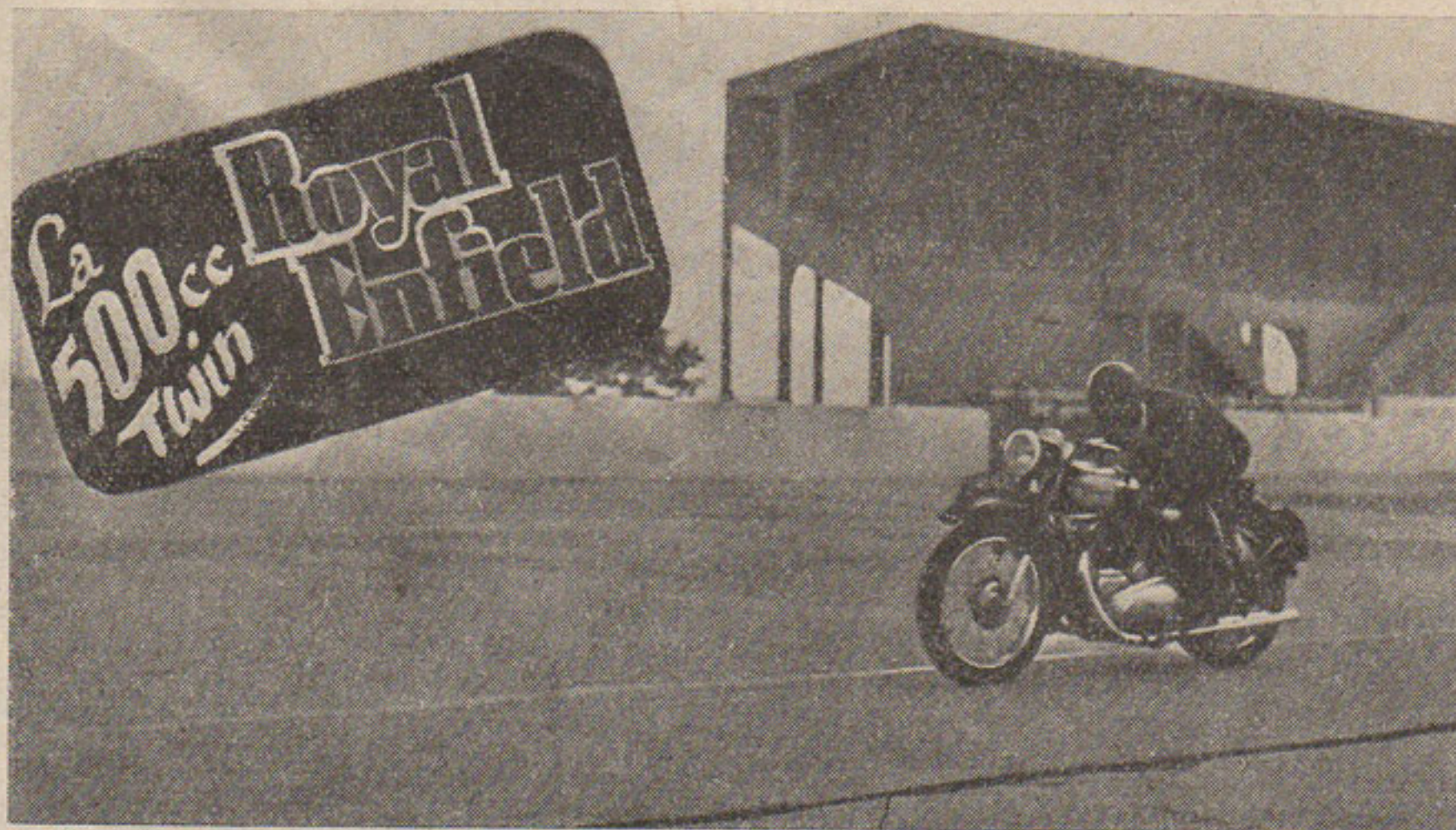
Pour votre défense ou votre Assurance, adressez-vous à : A. GRISOT, Motocycles-Assurances, 27, rue de Châteaudun, Paris (9^e). Tél. : Trudaine 75-04 (même le samedi matin).

NOUS avons eu l'occasion, l'année dernière, d'essayer le prototype de la 500-Royal-Enfield bicylindre. Cette machine nous avait fait très bonne impression; c'est donc avec plaisir qu'à la demande de notre ami Aris, le spécialiste de la marque, nous avons enfourché la twin d'un client. Nous remercions M. Guerreschi qui très sportivement nous a confié cette dernière-née.

La position bien anglaise : selle et repose-pieds assez hauts, guidon semi-relevé, me sied fort. La mise en route est facile. Le moteur ronronne agréablement et, malgré la culasse en alliage léger, les bruits de culbuterie sont très atténués. L'accélération est franche mais non brutale, les vitesses passent impeccablement. Comme sur toutes les Royal, la course de la pédale de sélecteur est très réduite, ce qui surprend un peu de prime abord. La maniabilité est parfaite: les genoux serrant bien le réservoir, on couche la machine, on ondule à plaisir et jamais le besoin de frein de direction ne se fait sentir.

Nous traversons le bois de Boulogne très calmement, et déjà la qualité première de la Royal apparaît : souplesse. Cette qualité peut aussi bien s'appliquer au moteur, comme à la suspension. La déformation professionnelle nous fait toujours monter les régimes, tirer la quintessence en changeant de vitesse avant l'obstacle. Aussi quel ne fut pas notre étonnement de constater qu'à 50 km.-h. le moteur reprenait sans bruit en quatrième. Il est certain que l'avance automatique qui nuit peut-être à la puissance de l'accélération facilite nettement la conduite pour le promeneur. Il est très agréable d'avoir une machine qui accélère bien dans les vitesses intermédiaires et qui conserve une telle souplesse en prise.

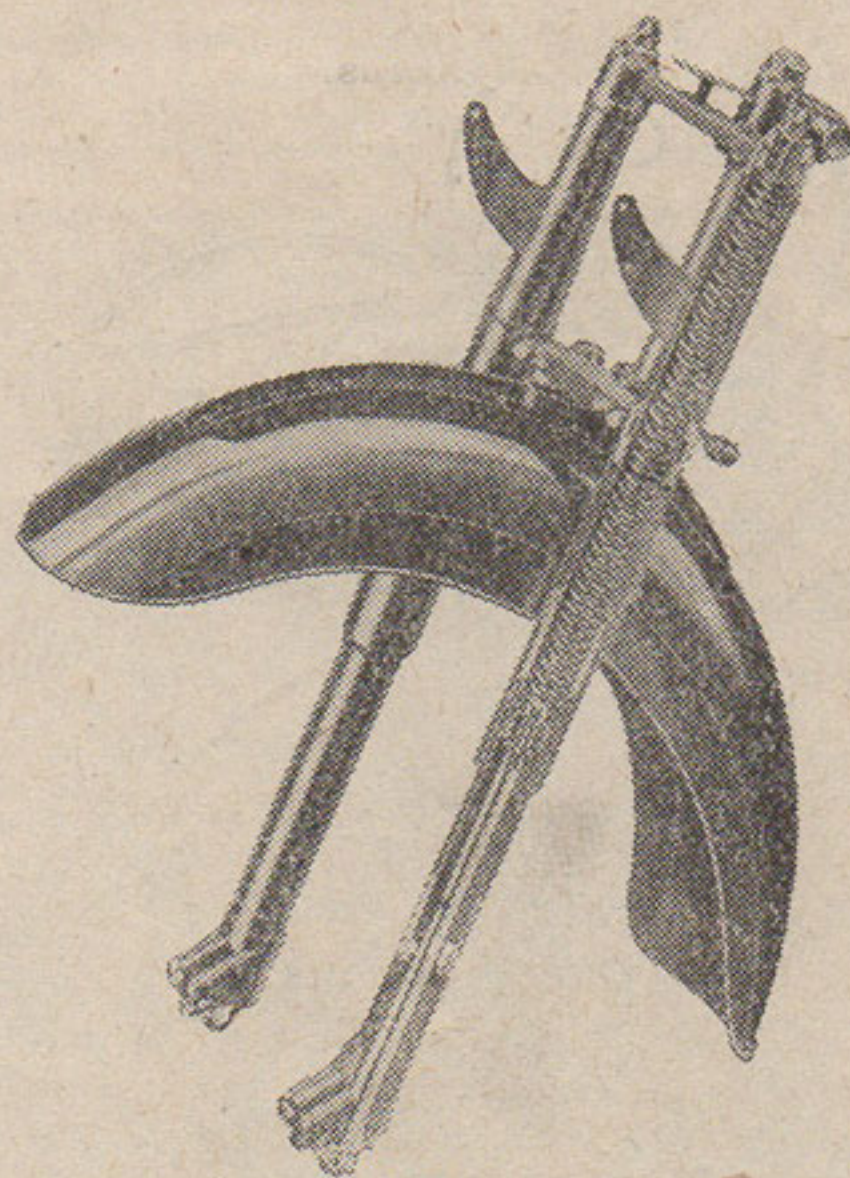
Les pavés de Billancourt sont nivelés sans douleur et les coteaux de Meu-



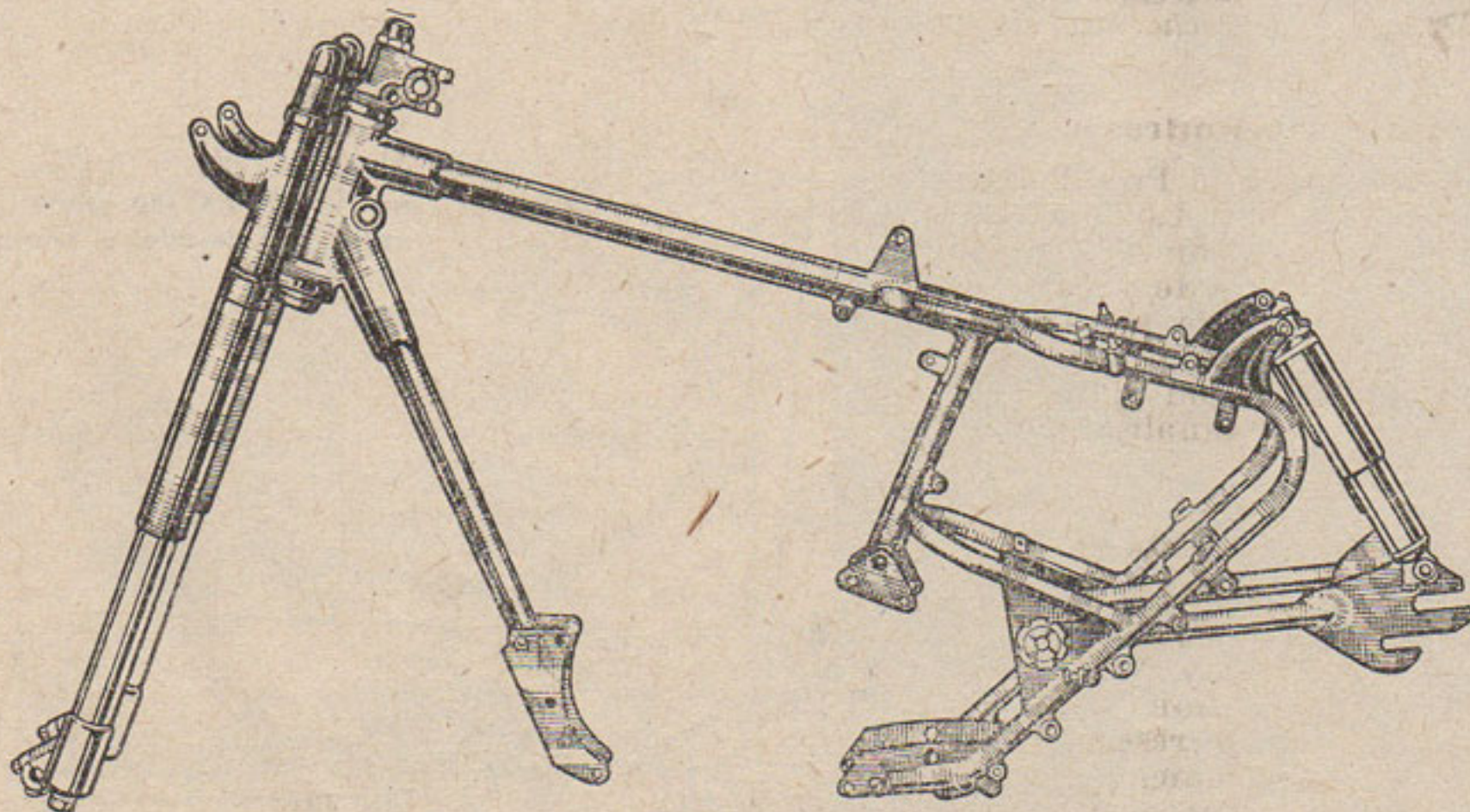
don sont escaladés avec une troisième qui ne faiblit pas. Les 8 virages de la côte de Trivaux sont négociés avec aisance. En principe nous amenons toujours nos machines d'essai au bas de cette côte, ce qui nous permet d'établir des points de comparaison. Le Petit-Clamart et la route de Montlhéry nous permettent déjà de constater, à la façon dont les tractions avant restent en arrière, que la machine est plus vite que nous le pensions.

Arrivés à l'autodrome, notre sympathique chef de piste apprécie dans le détail notre mécanique qui est fort entourée. Nous tombons la veste, bouclons le casque; le 2^e tour est effectué en 1 m. 10 s. 4/5, moyenne 126 km. 571. Un coup d'œil sur les bougies (du modèle le plus chaud) nous avertit que la carburation est un peu pauvre pour ce genre d'essai. Nous repartons néanmoins: cette fois-ci 1 m. 10 s., ce qui nous donne 131 km. 052; de nombreuses voitures tournant à allure réduite nous empêchent de prendre la corde. et le

manque de gicleur et de bougie froide ne nous permet pas de poursuivre un essai qui s'avère déjà probant. En toute sincérité : cette machine en ligne droite fait 136 k.-h.; réglée au super-carburant avec bougies froides elle avoisine le 140. Ces vitesses paraîtront faiblardes pour certains, quant à nous qui ne connaissons que le chronomètre (et non le rouleau de chat-terton!), nous estimons que pour une



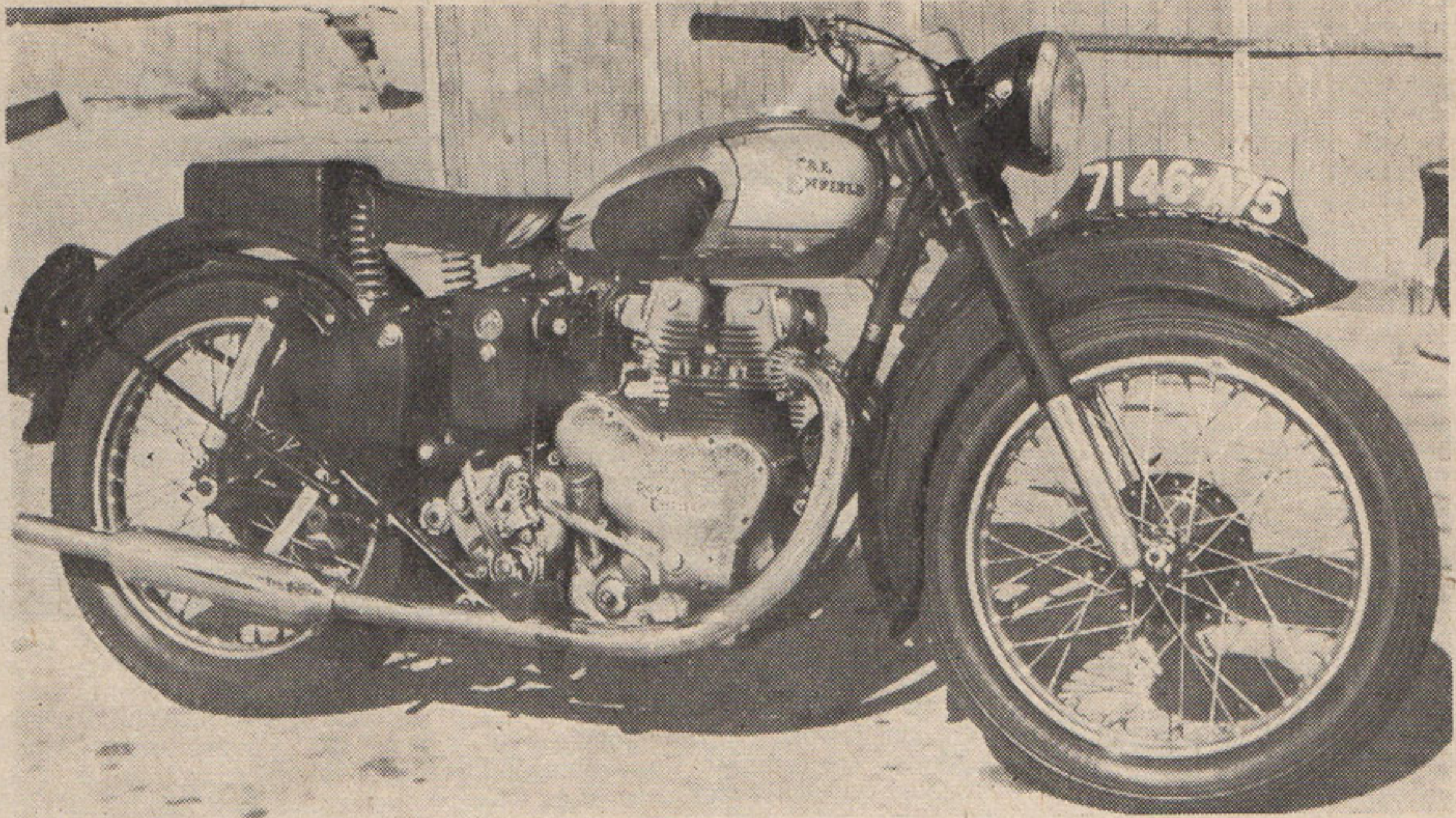
La fourche télescopique « Royal ».



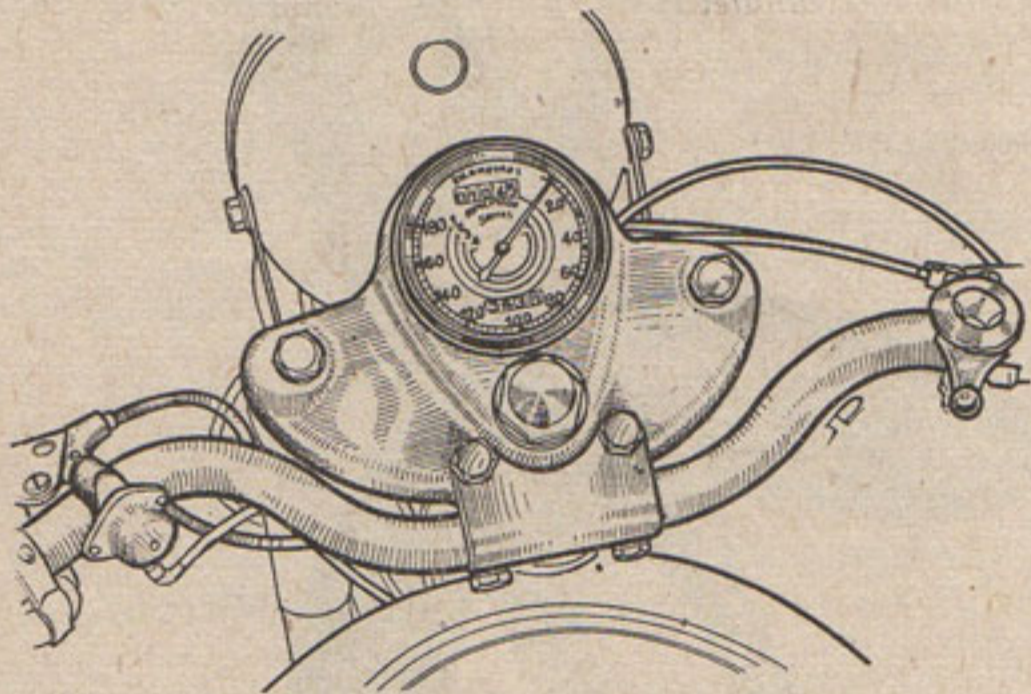
Le cadre articulé qui équipe la « Bullet » et la « Twin ».

motocyclette silencieuse entièrement équipée prise au hasard les résultats sont bons.

Le retour a confirmé nos impressions. Nous insisterons sur le confort, la maniabilité, la souplesse, l'agrément de conduite. Toutefois nous reprocherons à la fourche une certaine vibration lors de l'utilisation brutale



du frein avant. Cette légère critique n'empêche pas la Royal-Enfield d'être classée parmi les belles productions anglaises, et bien des motocyclistes seraient heureux d'en faire l'acquisition.



Le compteur est incorporé sur la tête de fourche, bien en vue.

Spécifications

Le cadre est en tube au chrome molybdène. La suspension arrière articulée conserve la bonne tension de chaîne à toutes ses positions. Le réglage de la tension s'effectue par excentrique. Les ressorts sont complétés par des amortisseurs hydrauliques.

Le moteur de 496 cmc. de cylindrée 64 x 77 mm. est à 2 cylindres séparés. Le vilebrequin est d'une seule pièce avec volant central. Les deux arbres à cames travaillent rationnellement et sont commandés par la même chaîne. Les cylindres sont en fonte d'acier et les deux culasses en alliage léger.

Le réservoir d'huile est solidaire du

carter de vilebrequin, avec lequel il est coulé ; ainsi se trouve réalisée la circulation immédiate du lubrifiant et la construction ne comporte plus de tubulures apparentes. Notons le filtre à huile de grandes dimensions, facilement démontable. L'allumage est assuré par batterie et bobine — et avance automatique.

Le carburateur est muni d'un volumineux et efficace filtre à air.

La boîte à 4 rapports possède un levier de remise au point mort, les rapports standard sont 5, 6-5, 9 et 13-9 à 1.

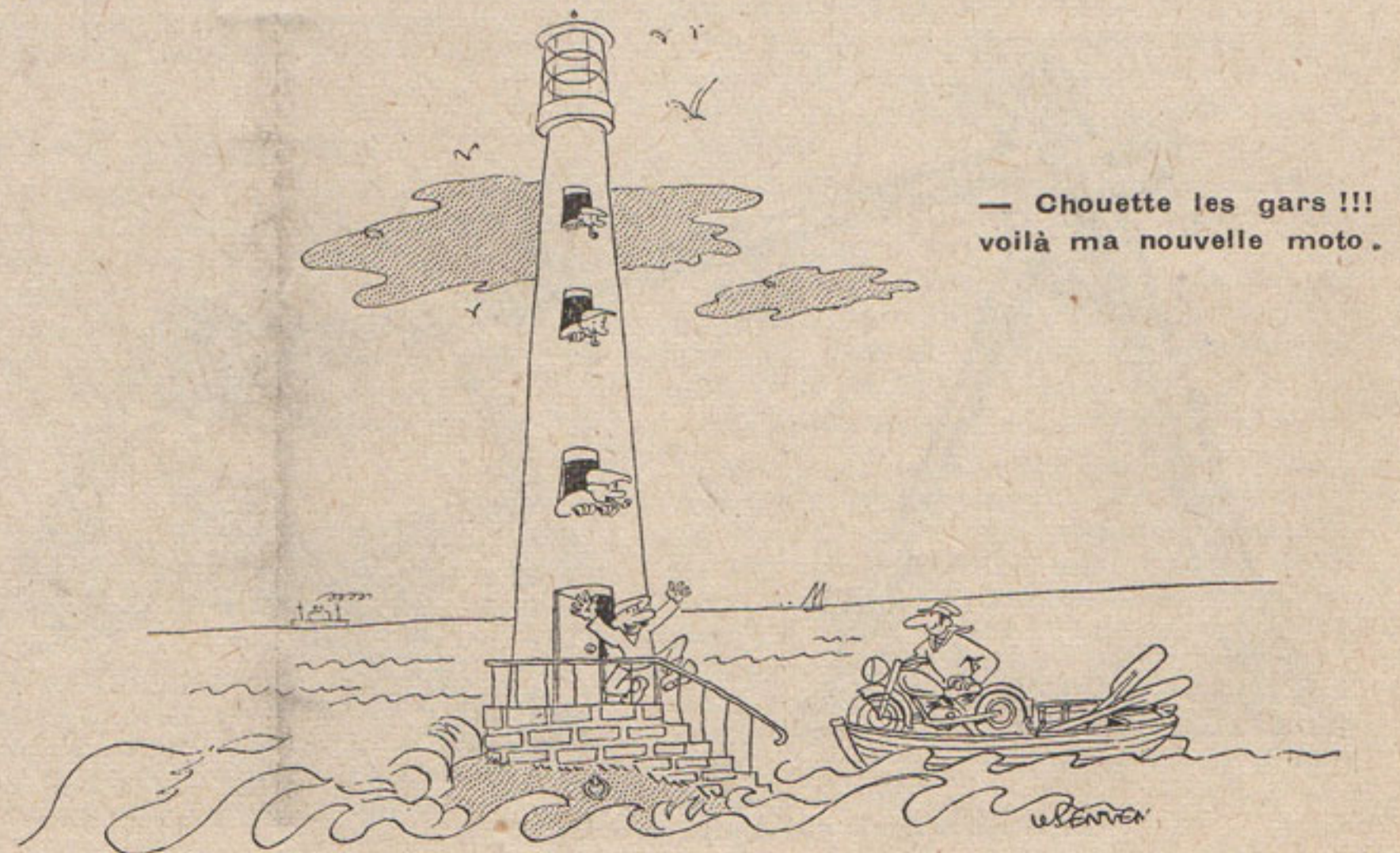
La fourche télescopique qui soutient le compteur de vitesse est munie d'amortisseurs hydrauliques et ne demande aucun entretien.

A. NEBOUT.

Regrettable.

Nous n'aurons vraisemblablement pas de champion mondial cette année en catégorie 125. Certains organisateurs des classiques comptant pour les titres mondiaux n'ayant pas jugé utile de faire figurer cette catégorie au programme et la F.I.M. exigeant un minimum d'épreuves, à moins de changements il ne pourra y avoir de classement.

Nous devons reconnaître que les Grands Prix internationaux pour 125 n'offraient pas des courses spectaculaires, les circuits de ces épreuves étant très rapides, seules la vitesse et la résistance des machines jouaient. La vitesse moyenne était ainsi très proche de la vitesse maximum et cela était une cause de l'absence de lutte. Il faudrait à cette catégorie des circuits assez accidentés et sinueux afin que le facteur pilote joue autant que pour les gros cubes, la moyenne ne devant pas, semble-t-il, dépasser 85 km.-h.

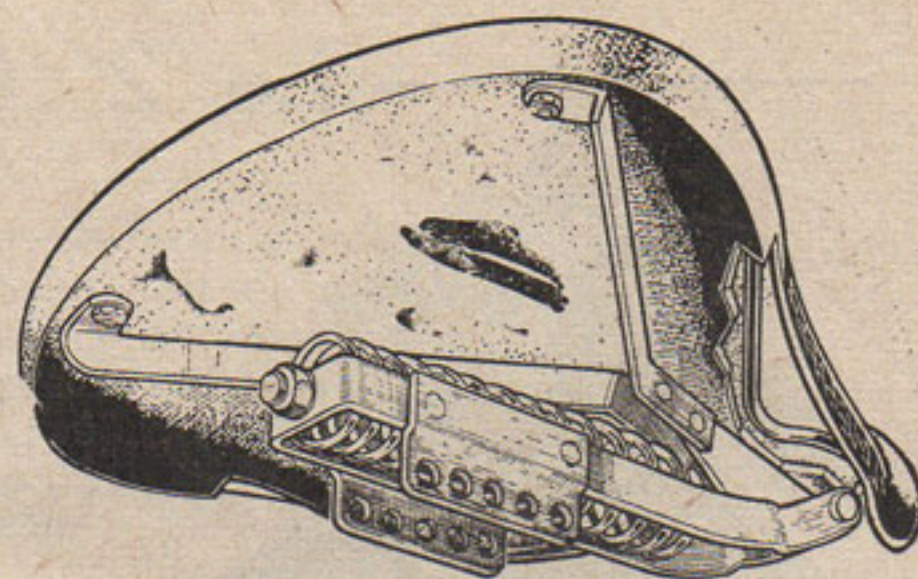
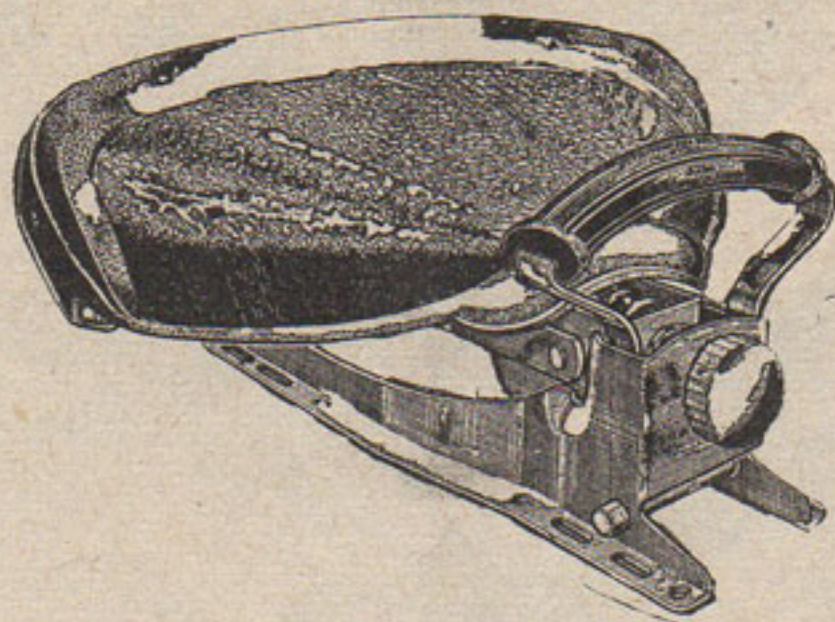




**UN INGÉNIEUR
VULCANISATEUR PORTATIF !**

Voilà un appareil pratique, qu'apprécieront les automobilistes, motocyclistes et même les garagistes ! Sans avoir recours à l'électricité, il permet en effet de réparer n'importe quelle chambre à air par vulcanisation à chaud. Il se compose essentiellement d'une petite presse (encombrement 12x12x8 cm.; poids 500 gr.) permettant le serrage, sur la partie à réparer, d'une pastille spéciale vulcanisante, fixée à même une petite cuvette contenant une matière combustible. A l'usage il suffit d'enflammer cette dernière qui se consume

alors lentement, en produisant sur le caoutchouc la chaleur nécessaire à la vulcanisation. Le procédé est simple, très efficace, rapide (cinq minutes) et le caoutchouc ne risque aucunement d'être brûlé.

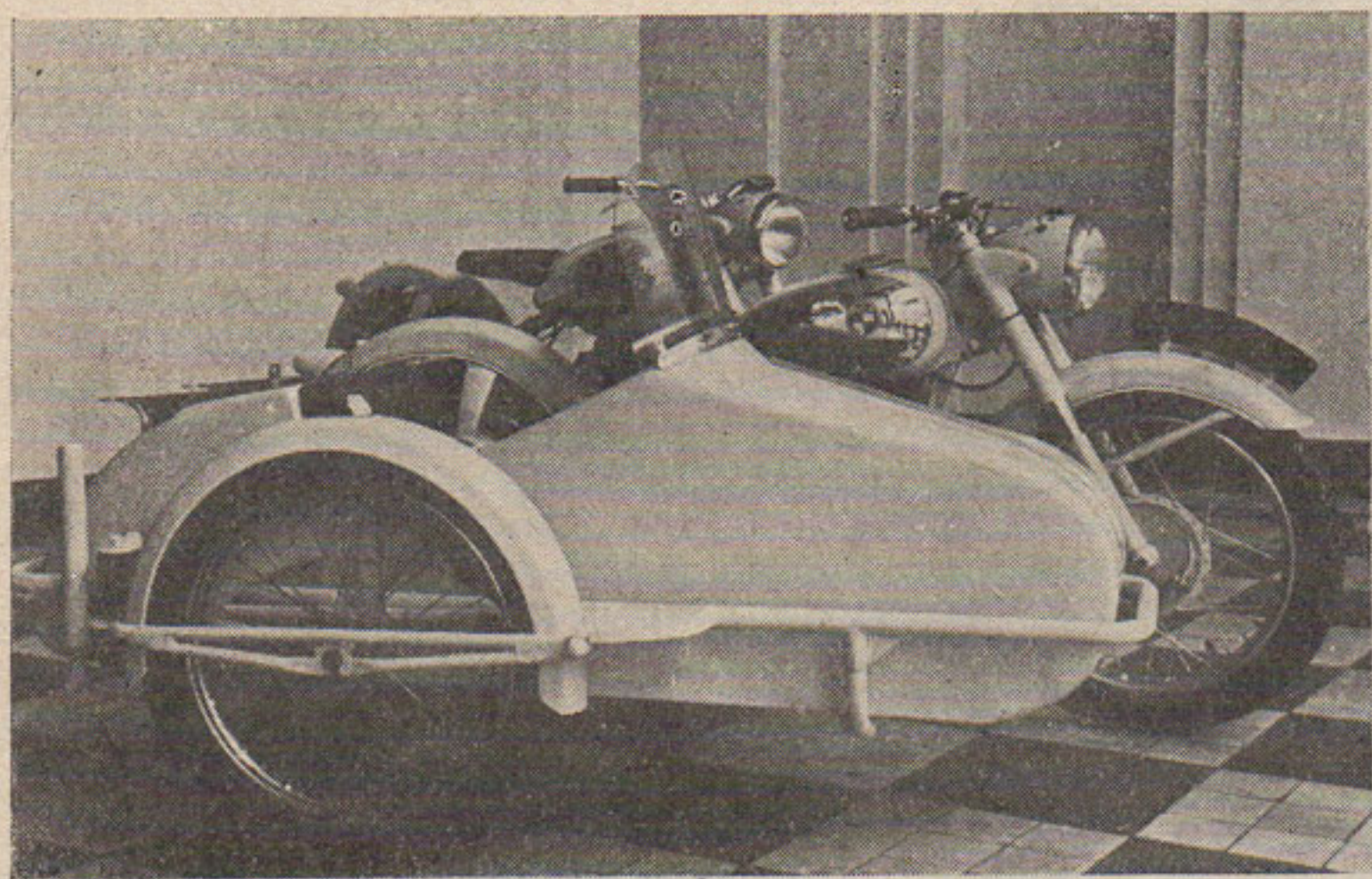


**LE NOUVEAU SIÈGE ARRIÈRE
ET LA SELLE MÉRAT**

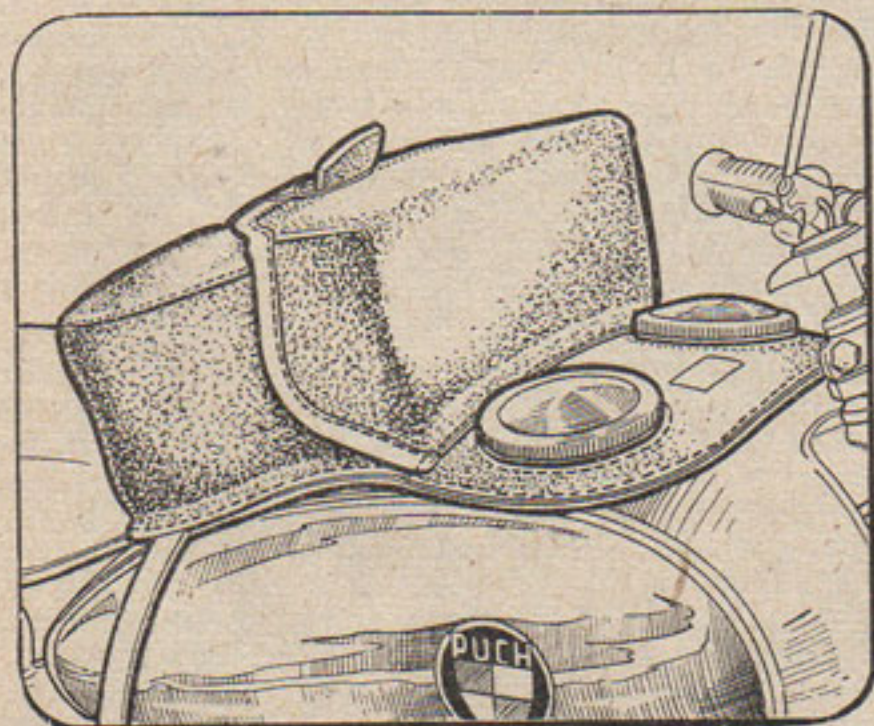
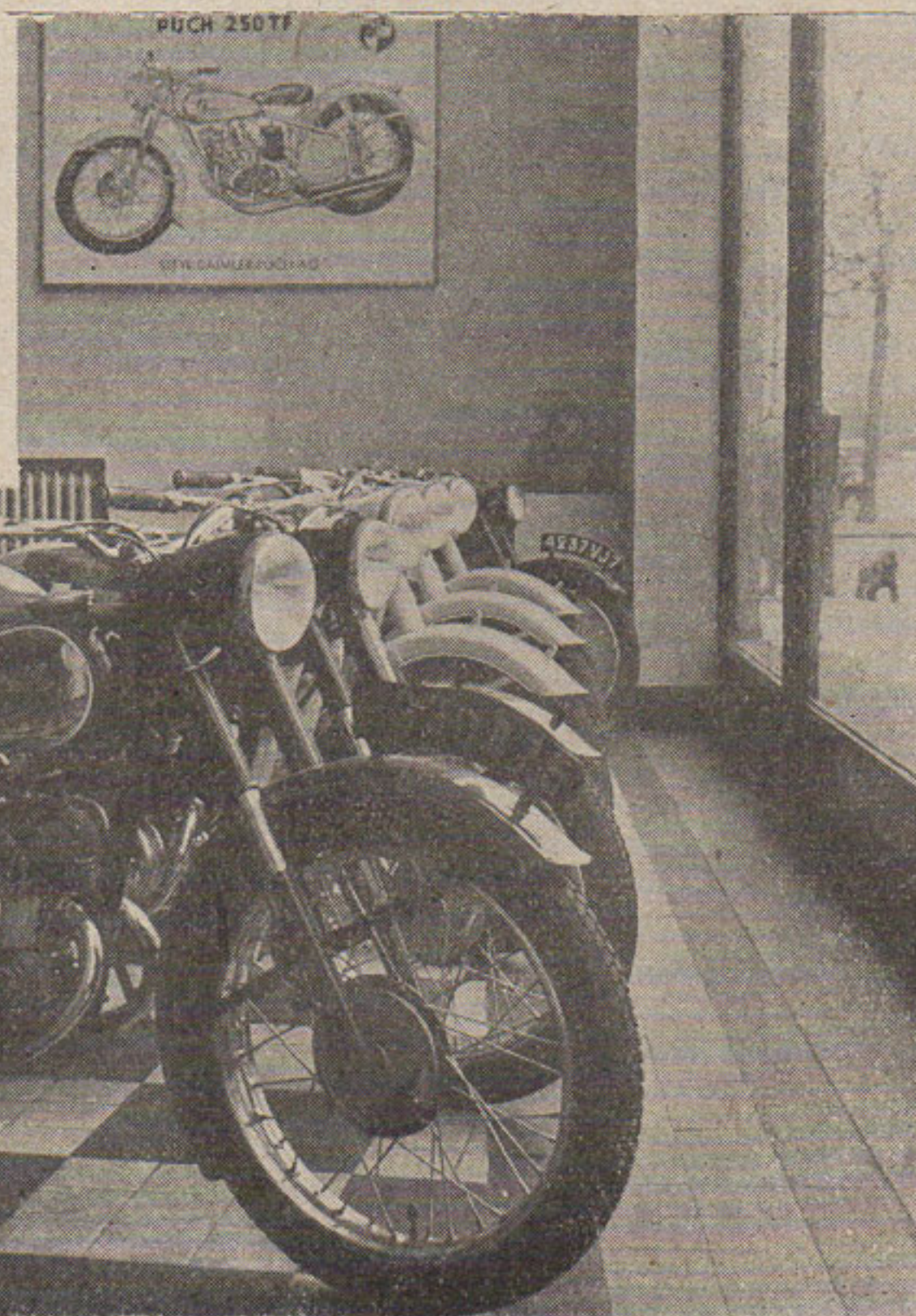
Bien que les tansads Mérat soient depuis longtemps appréciés pour leur confort et leur fini, cela n'a pas empêché le fabricant de continuer ses recherches et de perfectionner encore ses modèles pour vélomoteurs et vélos.

La question souplesse a été à nouveau étudié ; il faut reconnaître qu'elle s'est encore sensiblement accrue sur les sièges actuels grâce surtout à une nouvelle disposition du dessus en caoutchouc moulé, qui, doublé, forme une sorte de hamac.

Les conducteurs pourront également profiter des mêmes avantages, M. Mérat ayant complété ses fabrications de sièges arrières par celles de selles pour le pilote.



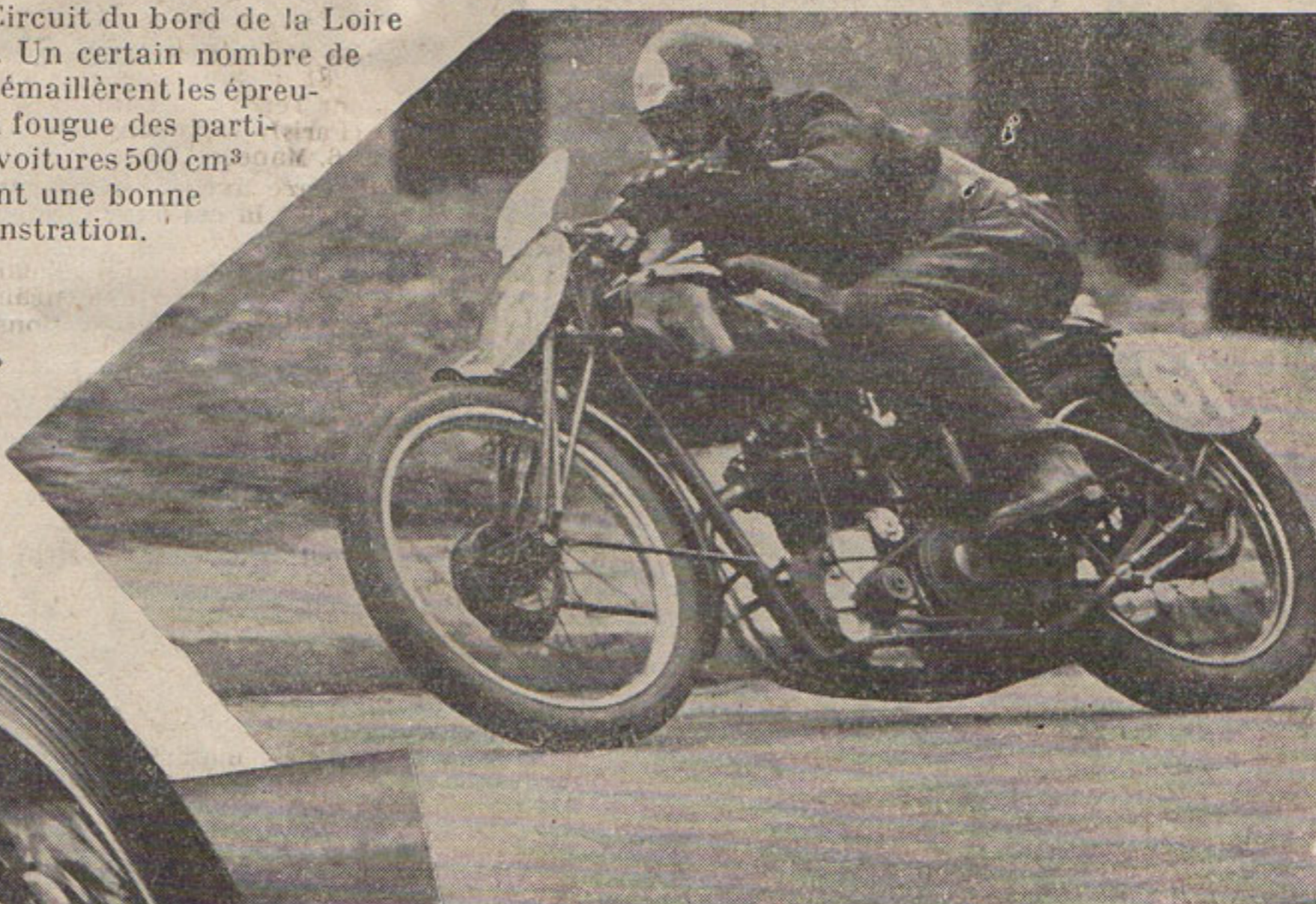
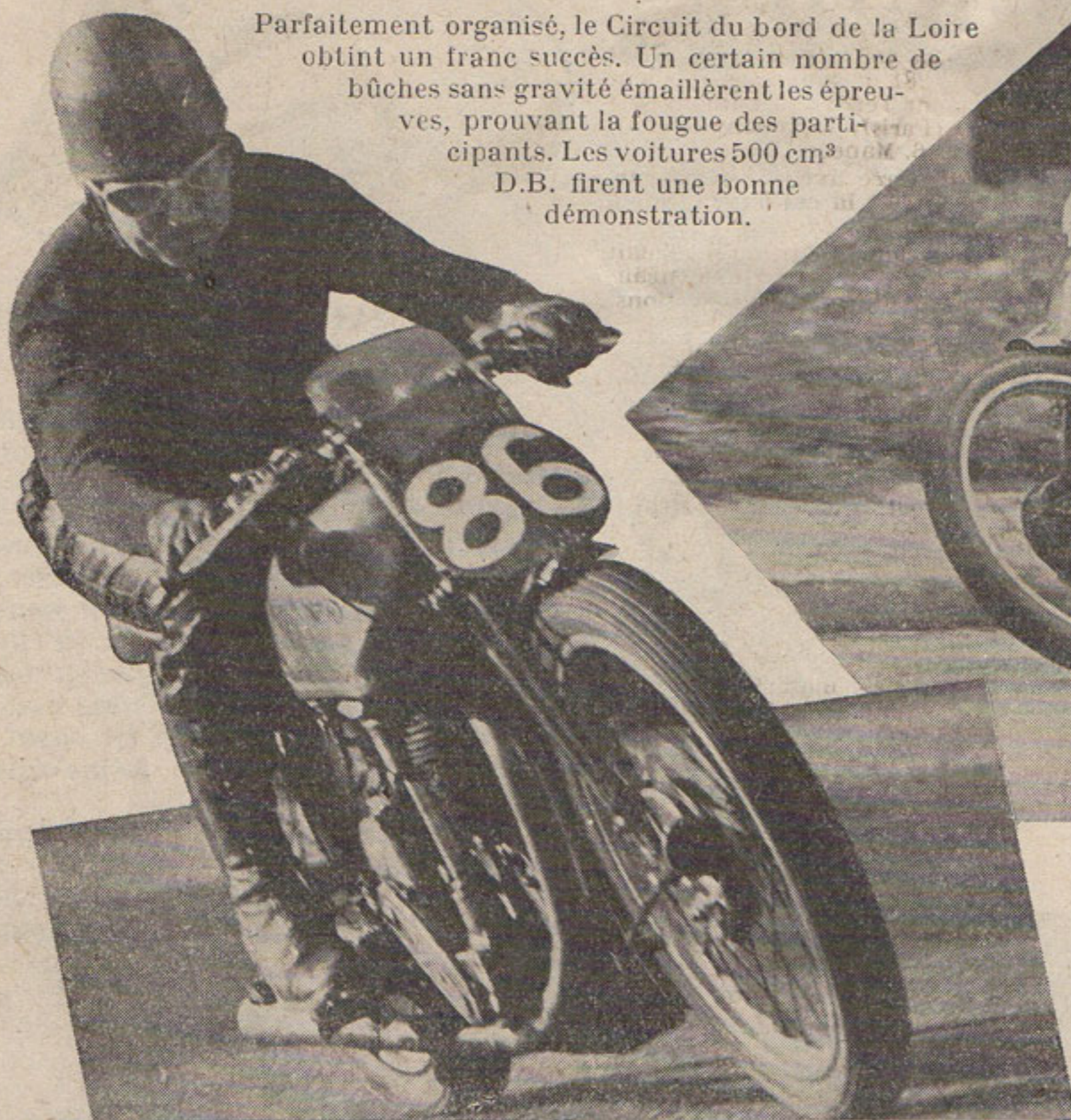
Boulevard Saint-Germain, dans un cadre élégant la S G U A présente aux amateurs de "Puch" la gamme complète des modèles, ainsi que le sidecar H.B. et tous les accessoires se rapportant à ces marques.



Une sacochette de réservoir, brevetée, pratique et bien présentée.

Le 2^e Circuit de vitesse d'Orléans

Parfaitement organisé, le Circuit du bord de la Loire obtint un franc succès. Un certain nombre de bûches sans gravité émaillèrent les épreuves, prouvant la fougue des participants. Les voitures 500 cm³ D.B. firent une bonne démonstration.



De gauche à droite : Guérin, vainqueur des 500 cm³, Lamontagne, 1^{er} des 350 cm³, Couratier qui enleva la catégorie 125 cm³ et Tessier qui remporta les 175 cm³.

RÉSULTATS :

Catégorie 125 cm³. (12 partants). — 1. Couratier Jean (A.M.C.O.) 22 m. 38 s. 4/5; 2. Michaud Claude (M.C. Berry), 22 m. 33 s. 3/5; 3. Tano André (M.C. Châtill.), 22 m. 46 s. 4/5; 4. Tessier André (A.M.C.O.), 22 m. 57 s.; 5. Desmeron (M.C. Berry), 22 m. 59 s. 2/5; 6. Métivier Jacques (M.C. Tours), 23 m. 22 s. 3/5; 7. Guérin Bernard (M.C. Berry), 24 m. 27 s. 3/5; 8. Vier André (Motor-Club) à 1 tour; 9. Klym (René) (A.M.C.O.) à 4 tours; 10. Meyer Pierre (M.C. Dijon) à 5 tours; 11. Guinault (A.M.S.) à 11 tours; 12. Guignabodet (M.C. Châtill.) panne au départ. Moyenne horaire : 66 km. 966. Meilleur tour : 1 m. 41, 68 km. 792 par Couratier.

Catégorie 175 cm³. (5 partants). — 1. Tessier André (A.M.C.O.), 35 m. 06 s.; 2. Klym René (A.M.C.O.), à 1 tour; 3. Brunet André (Motor-Club), à 1 tour; 4. Leferrand (A.M.C.O.), à 2 tours; 5. Pronget (A.M.C.O.), à 10 tours. Moyenne horaire : 69 km. 187. Meilleur tour : 1 m. 37 s. 3/5, 71 km. 188 par Tessier.

Catégorie 250 cm³. (9 partants). — 1. Saint-Vanne Jean (Motor-Club), 32 m. 34 s. 4/5; 2. Vial Michel (M.C. Tours), à 1 tour; 3. Rous Marcel (A.M.C.O.), à 1 tour; 4. Juigné Alphonse (M.C. Tours), à 1 tour; 5. Bouhey Maurice (A.M.S.), à 1 tour; 6. Couratier Jean (A.M.C.O.), à 2 tours; 7. Paquet (M.C. Bourges), à 3 tours; 8. Pollet (Motor-Club), à 5 tours; 9. Duc Georges (Motor-Club), à 15 tours. Moyenne horaire : 74 km. 640. Meilleur tour : 1 m. 29 s. 9/5, 77 km. 371 par Saint-Vanne.

Catégorie 350 cm³. (10 partants). — 1. Lamontagne Roger (Sidecar-Club), 38 m. 13 s. 6/10; 2. Belkechout (Motor-Club), 39 m. 18 s.; 3. Daoust (Motor-Club), à 1 tour; 4. Mulhausen (M.C. Berry), à 1 tour; 5. Juigné (M.C. Tours), à 2 tours; 6. Piffault (Moto-Club Nièvre), à 2 tours; 7. Jean Georges (M.C. Tours), à 6 tours; 8. Aimé (Sidecar-Club), à 14 tours; 9. Foulon Louis (Sidecar-Club), à 18 tours; 10. Lechein Gaston (M.C. Charentais), à 23 tours. Moyenne horaire : 78 km. 761. Meilleur tour : 1 m. 24 s. 2/5, 82 km. 322 par Lamontagne.

Catégorie 500 cm³. (12 partants). — 1. Guérin Roger (Motor-Club), 39 m. 05 s. 2/5; 2. Blayon Guy (Moto-Club Moulins), 39 m. 27 s. 1/5; 3. Bancheraud (A.M.S.), 39 m. 30 s. 3/5; 4. Deschamps (S.M.C. Sens), 39 m. 57 s.; 5. Robbes (M.C. Châtillon), 40 m. 22 s. 3/5; 6. Brochard (G.S.I.F.), à 2 tours; 7. Lenglet Robert (M.C. Paris), à 2 tours; 8. Méry Georges (S.C.F.), à 14 tours; 9. Léchelon Pierre (M.C. Berry), à 14 tours; 10. Charpentier (M.C. Angoulême), à 17 tours; 11. Lenglet Jacques (M.C. Paris), à 17 tours (chute); 12. Yvetot Georges (M.C. Châtillon), à 21 tours. Moyenne horaire : 77 km. 022. Meilleur tour : 1 m. 24 s., 82 km. 714 par Blayon.

CIRCUIT DE VITESSE MOTOCYCLISTE DE DIJON

Le 28 mai 1950

Résumé de la course des 125 cmc.

1^{re} Eliminatoire (10 tours). — 1. Amort (Lyon) à 67 km. 201 de moyenne, meilleur tour (du même) à 69 km. 900 sur Gnome; 2. Pilbot (Dijon); 3. Dimeron (Bourges); 4. Tessier (Orléans); 5. Perretin P. (Arnay). Net avantage au vainqueur.

2^e Eliminatoire (10 tours). — 1. Uze (Bergerac) à 68 km. 676 de moyenne, meilleur tour à 75 km. sur Terrot; 2. Couratier (Orléans); 3. Couthier (Dijon); 4. Pessey (Dijon); 5. Guérin (Bourges); 6. Schaller (Vesoul).

Bataille entre Uze et Couratier, le premier se détachant vers le milieu du parcours pour finir sans être inquiété.

Finale des 125 (13 tours). — 1. Uze (Bergerac) à 72 km. 603 de moyenne; 2. Amort (Lyon) à 4/5 de seconde; 3. (à vérifier); 4. Pessey (Dijon); 5. Couthier (Dijon); 6. Pillot (Dijon); 7. Tessier (Orléans); 8. Dimeron (Bourges); 9. Guérin (Bourges); 10. Schaller (Vesoul).

Lutte très serrée entre Uze et Amort qui prennent tour à tour le commandement. Uze double Amort dans un virage du dernier tour et termine premier d'extrême justesse, sous les applaudissements des spectateurs emballés par cette très jolie course.

Catégorie 350 (25 tours). — 1. Crouzet (Beaune) à 78 km. 281 de moyenne, meilleur tour à 82 km. 740 sur Terrot; 2. Lamontagne (Paris); 3. Daoust (Paris); 4. Rouchy (Paris); 5. Dubuet (Arnay); 6. Maneau (Lyon).

Après une lutte serrée avec Lamontagne, Crouzet prend la tête et la conserve jusqu'à la fin.

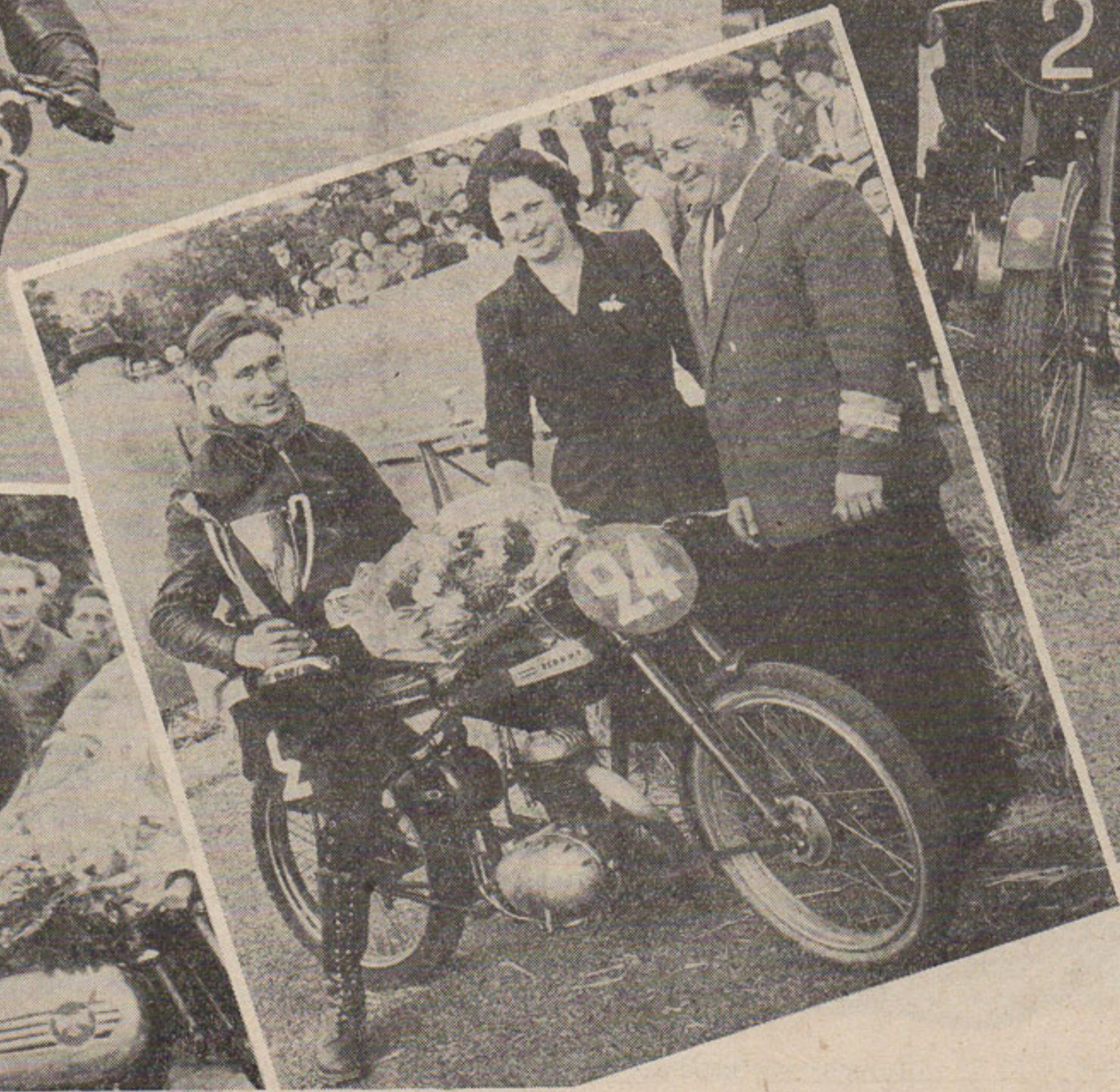
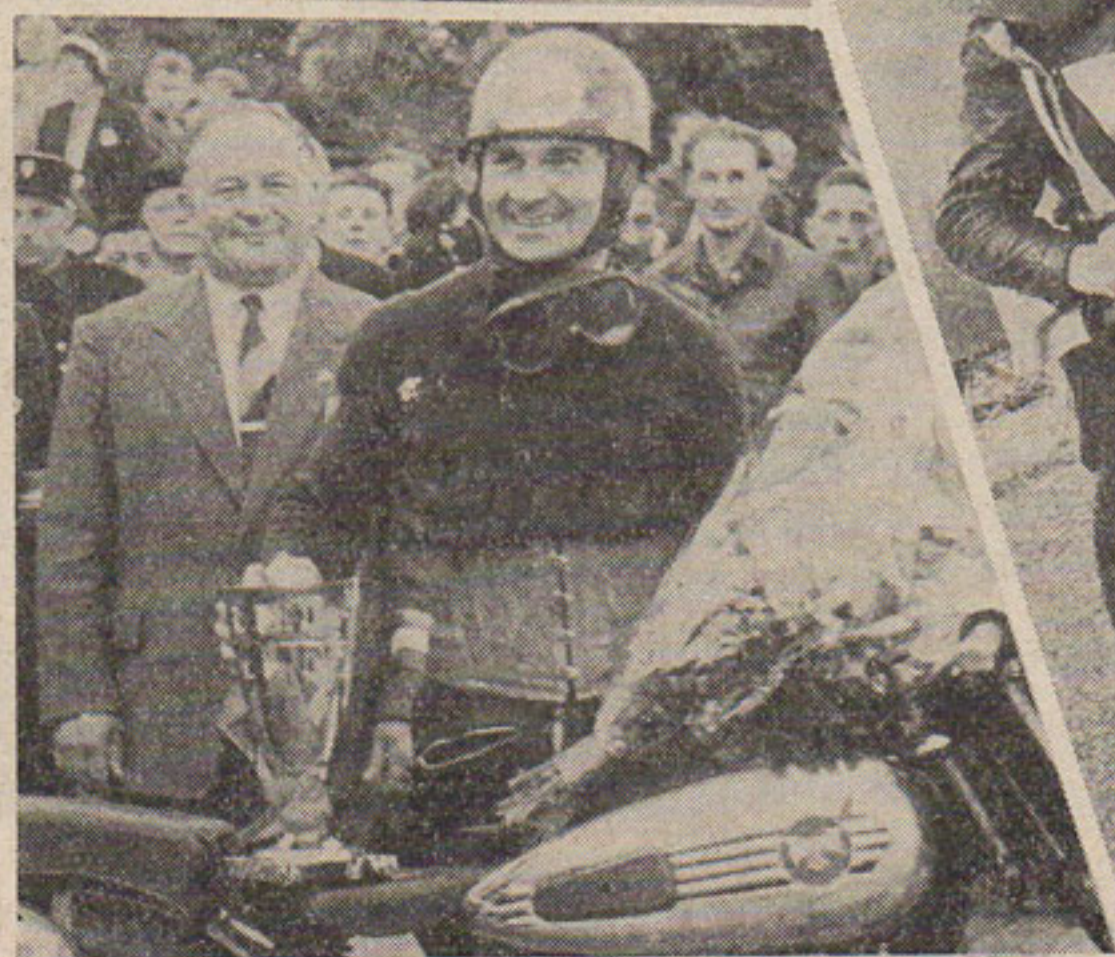
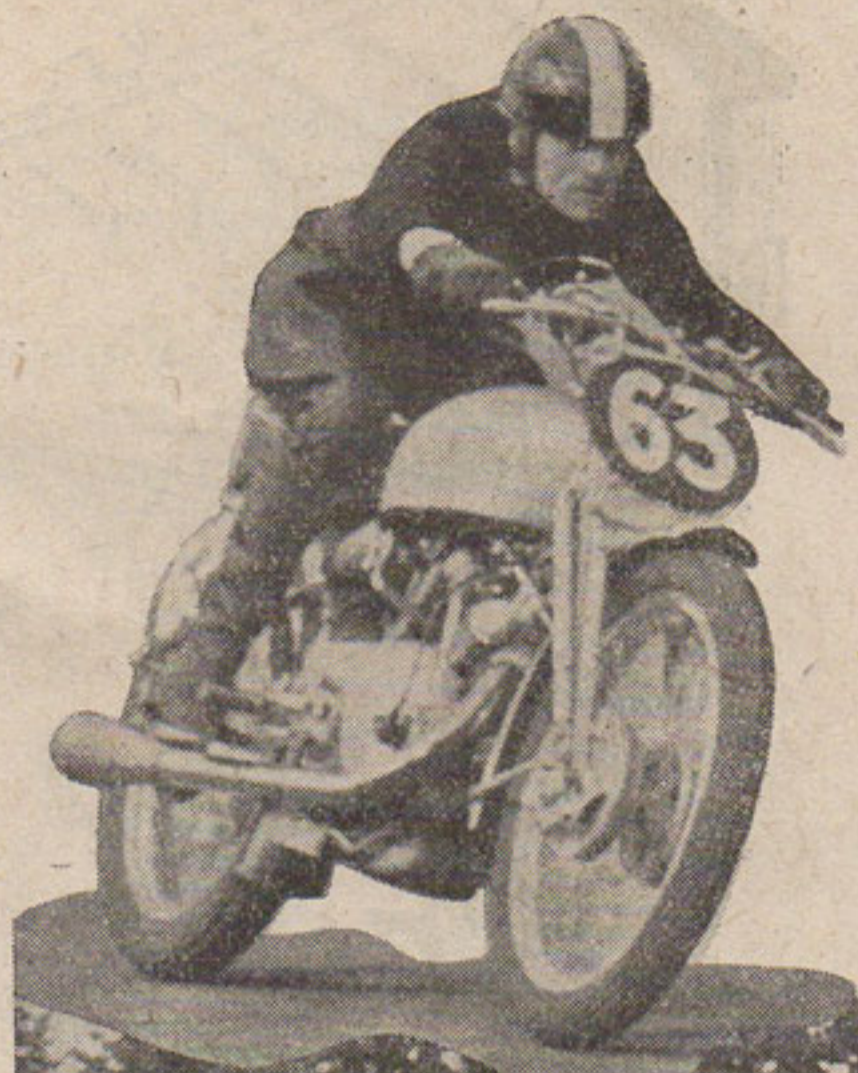
Daoust fait une chute alors qu'il menait au premier tour, il repart et termine néanmoins la course dans de bonnes conditions.

Catégorie 500 (25 tours). — 1. Lamontagne (Paris) à 79 km. 106 de moyenne sur Terrot; 2. Hug (Mulhouse) à 1 m.; 3. Walter (Boulogne); 4. Blayon (Moulins); 5. Guérin (Paris); 6. Deschamps (Auxerre); 7. Roux (Lyon); 8. Freyre (Dijon); 9. Léchelon (Bourges).

Très belle course de Lamontagne qui domine de bout en bout. Léchelon perd 3 tours par suite d'ennuis d'allumage au départ. Hug pilotait une Vincent très remarquable.

Observations. — Circuit en apparence rapide, mais très cahoteux, qui soumet les coureurs et les suspensions à dure épreuve. Service d'ordre très sévère, impeccable. Le temps très incertain s'est maintenu pendant la course; la pluie se mit à tomber juste à la fin de la dernière épreuve.

De haut en bas : Hug de Mulhouse, Amort de Lyon, Uze de Bergerac.
A gauche : Crouzet de Beaune et Lamontagne de Paris.



22^e BOL D'OR

C'EST le XXII^e Bol d'Or qui vient de se terminer, avec une importante participation et sous un ciel radieux.

Bien sûr, quelques grands champions qui s'étaient annoncés n'ont été aperçus qu'en « civil » et non sur la ligne de départ.

A force, le procédé est usé, qui sent tellement la publicité personnelle. Du tapage pour s'annoncer au départ... des excuses pour justifier l'abstention, ça fait deux réclames à l'œil; mais le motard averti ne marche plus et, peu à peu, ceux qui abusent de la combine se discréditent. Ils oublient que toutes les idoles ont des pieds d'argile, et qu'elles sont déboulonnées du piédestal quand elles déçoivent leurs supporters, aussi vite qu'elles ont été hissées sur le pavois.

L'excuse d'une machine insuffisamment prête n'existe pas pour une épreuve qui se court une fois par an à une date longtemps connue à l'avance. Inutile d'annoncer son départ, si au moment de souscrire l'engagement la mécanique et le bonhomme ne sont pas au point. Notre brave Venin avec sa vénérable pétoire de 1932 n'avait pas, l'avant-veille du départ, les pièces de boîte qui lui manquaient; il a pris néanmoins le départ, a effectué une bonne partie de la course avec deux vitesses seulement, les deux autres ayant foiré, et s'est quand même classé deuxième dans une catégorie qui n'est pas de tout repos. Voilà un homme!

Si le public se désintéresse de certaines épreuves, c'est sans doute que des expériences antérieures le rendent méfiant.

Mon éditorial était composé avant le départ du Bol; je ne suis pas prophète, mais les événements lui donnent un relief particulier.

Ceux à qui je m'en prends, amicalement d'ailleurs, et dans l'intérêt général, m'objecteront entre quatre-z-yeux que leur abstention, excusée plausiblement pour le public, résulte en réalité d'un désaccord avec les organisateurs. Ceci est aussi un argument sans valeur qui doit être, comme le moteur, réglé avant l'engagement.

Que l'on s'arrange derrière les coulisses, c'est humain, mais quand les trois coups sont frappés... tout le monde en scène, avec tout son cœur, toute sa science et toute sa volonté de vaincre.

Dieu sait, et on me le reproche parfois, si je suis généralement conciliant, tolérant, mais quand je prétends refléter l'opinion générale, malgré toute mon indulgence, ou peut-être par ce que j'en ai abusé, je sens la nécessité d'exploser... en sourdine.

Ceci dit, j'ai l'esprit plus libre pour parler de la course elle-même.

Elle fut fort intéressante et animée... sauf les trois ou quatre défections auxquelles j'ai, malgré moi, fait de la publicité; malgré les abandons, on compte encore une quarantaine de concurrents à l'arrivée, le double, en chiffres ronds, des partants dans le Bol Automobile.

Le grand vainqueur fut notre national Tave Lefèvre, rééditant son exploit de l'année dernière et dépassant aisément le 100 de moyenne avec 2.432 km. 509 dans les 24 heures. Bien servi par une Norton impeccable, par une excellente condition physique et par une préparation et une organisation « Garreau », il n'eut guère à lutter (avec

un an d'intervalle) que contre lui-même en améliorant son record précédent d'une quarantaine de kilomètres. Il n'était, en effet, pas particulièrement inquiet par son second, Venin, qui ne pouvait prétendre avec sa moto vétuste et ses deux vitesses en moins, talonner son chef de file.

Par contre Venin eut lui-même fort à faire pour conserver sa place et terminer avec environ 6 kilomètres d'avance sur le troisième, Tinancourt.

En 350 cmc. c'est l'amateur Juigné du M.C. de Tours qui remporte la palme devant un professionnel, Hervé, battant, à près de 86 à l'heure, le record de l'année précédente, détenu déjà par un autre amateur. Hervé était sur une 350 cmc. Jawa, coéquipier de Jeannin dont on admira longtemps la belle allure, toujours jeune et le style souple et coulé, mais qui dut céder le pas et, suite à quelque incident mécanique, ne put mieux faire que septième.

Mais Jawa prit sa revanche en 250 cmc. avec Gillard, battant son propre record à 79 km. 480 de moyenne. Il était suivi de Cauchy, également sur Jawa.

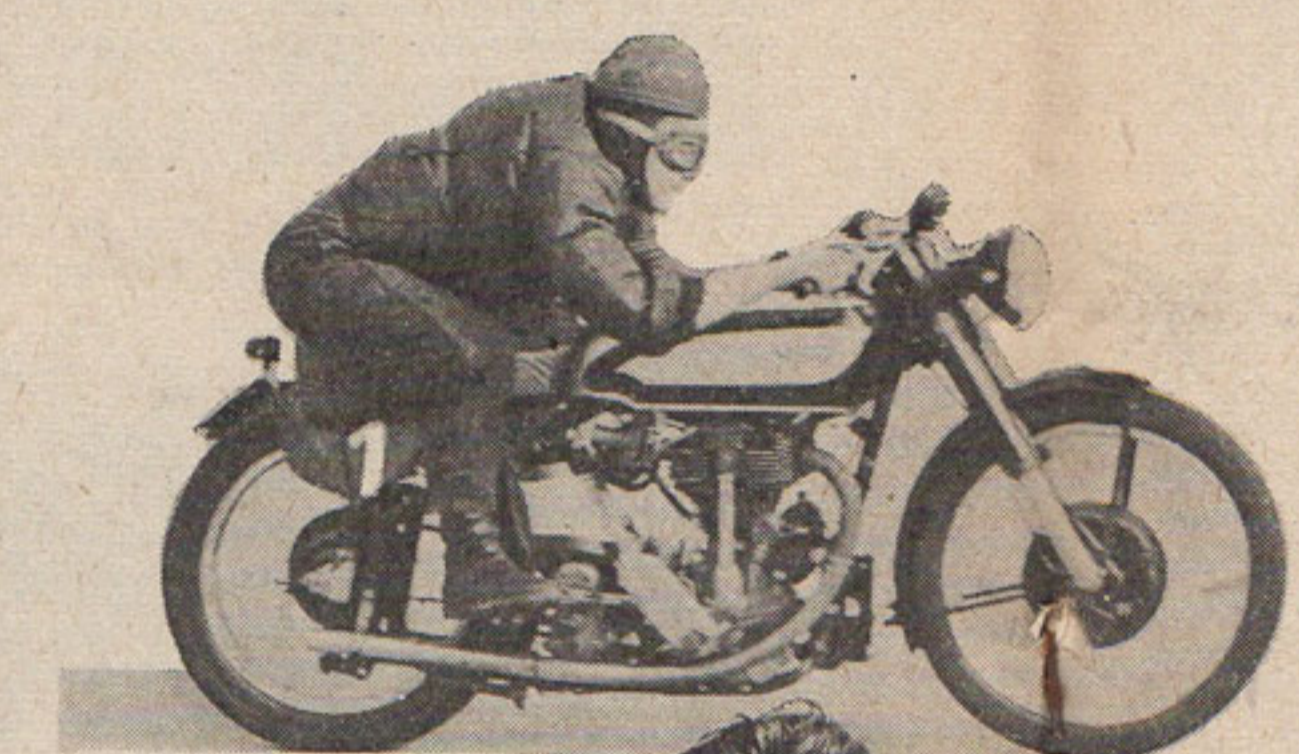
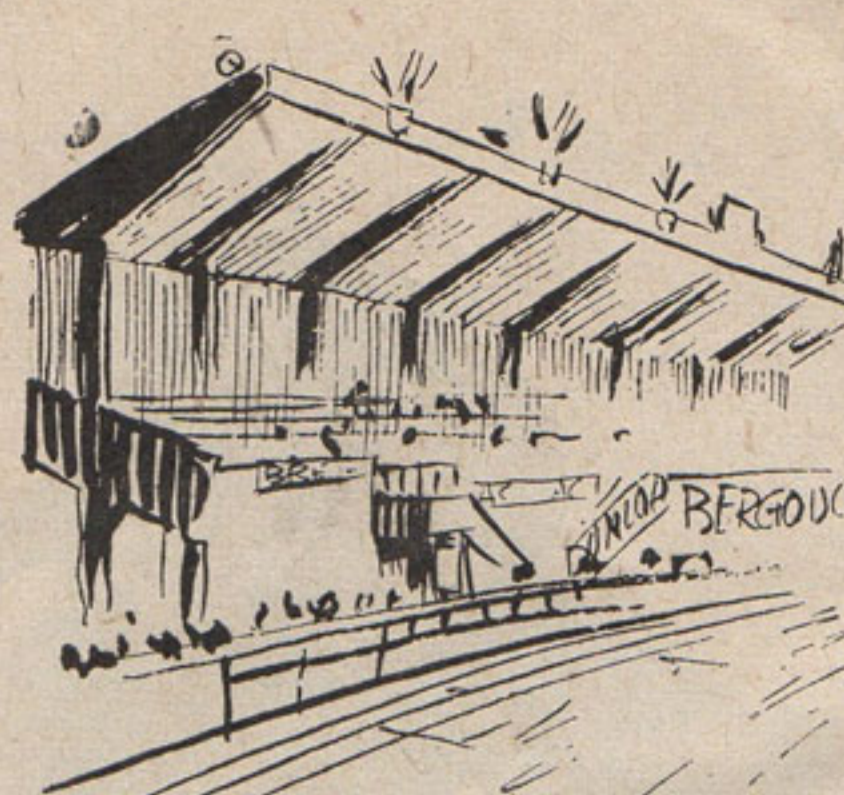
A propos de cette marque, constatons à son honneur qu'elle aligne à l'arrivée en 350, 250 et 125 sous l'appellation C.Z. les six machines engagées, ce qui constitue, même sans avoir obtenu toutes les premières places, une éloquente démonstration d'ensemble. Les spectateurs ont d'ailleurs suivi avec attention l'évolution de ces motos de série, souples, silencieuses et propres.

La catégorie 175 donna l'occasion à deux de nos marques, une ancienne et une jeune, jusqu'à présent peu habituées des courses, d'établir leur réputation de bonnes faiseuses. Nous voyons en tête une D.S. Malterre à moteur A.M.C. qui à près de 75 de moyenne couvre 1.797 km. en battant le record établi l'année précédente par Marcel Pahin sur Automoto A.M.C. Marcel n'a pas eu de chance cette année; une fuite de réservoir l'handicapa dès les premières heures, et, alors qu'il essayait de rattraper le temps perdu, une malencontreuse bûche le contraignait à abandonner avec une clavicle cassée.

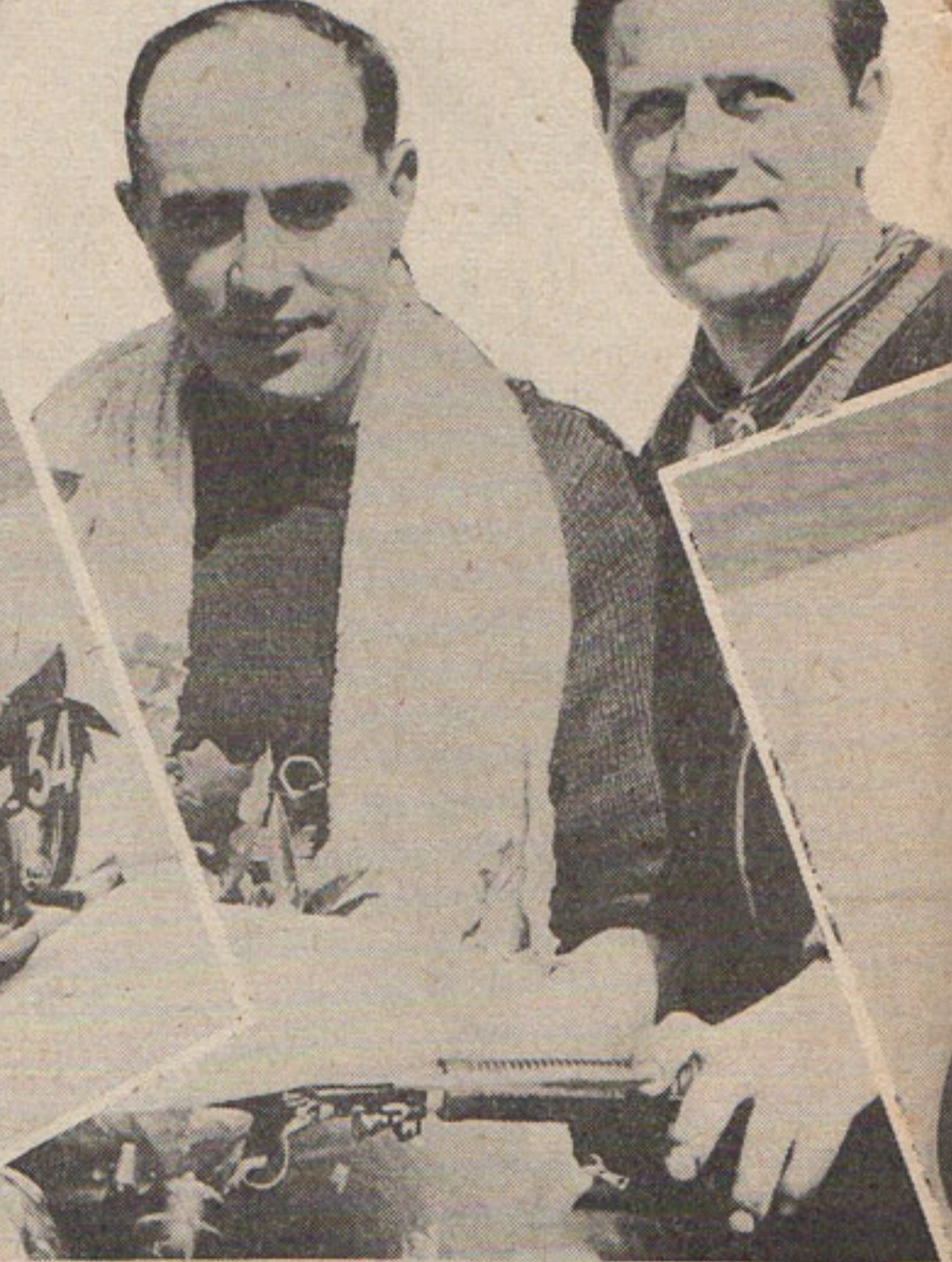
Derrière la D.S. Malterre pilotée par Camus, se placent deux Guiller au mains de Guillot et de Valeyre, alors qu'en quatrième position Perrin amène à l'arrivée une autre D.S. Malterre A.M.C.

En 125 cmc. la lutte fut rude malgré le fonctionnement magnifique de la Puch que Moury mena à la victoire avec une science et une maîtrise de grand pilote. 1.730 kilomètres à une moyenne supérieure à 72, le moteur tourna ses 24 heures avec la régularité d'une horloge. Derrière lui, en excellente position se classent deux Terrot pilotées par Moser et Fauvel.

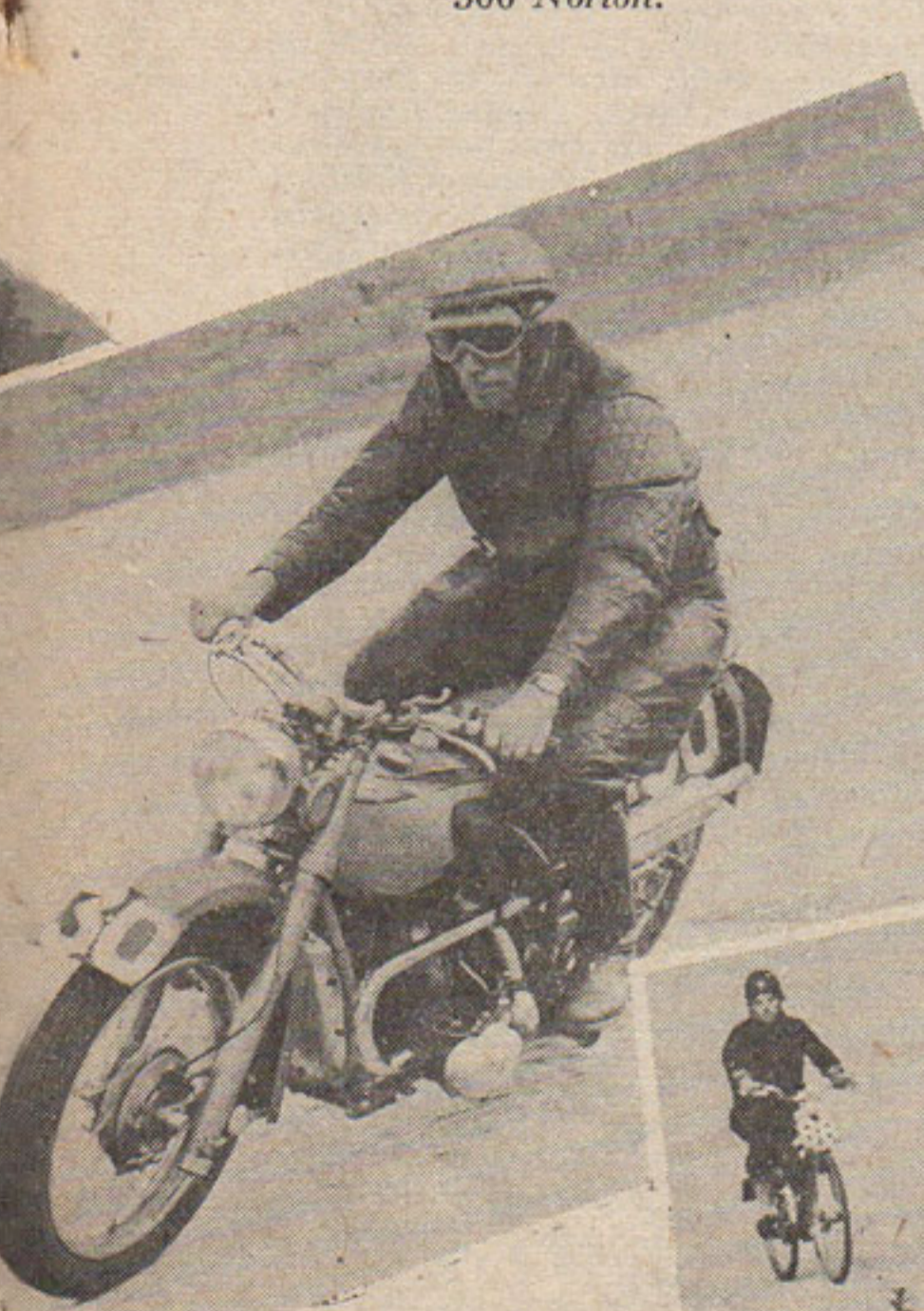
Ça nous a fait plaisir de voir notre grande marque affronter une épreuve aussi dure; c'est une des meilleures façons de prouver l'actuelle qualité de ses 125 cmc. Elles ont tourné avec précision, conservant jusqu'à l'arrivée la propreté proverbiale des productions Terrot.



Lefèvre, grand vainqueur sur 500 Norton.



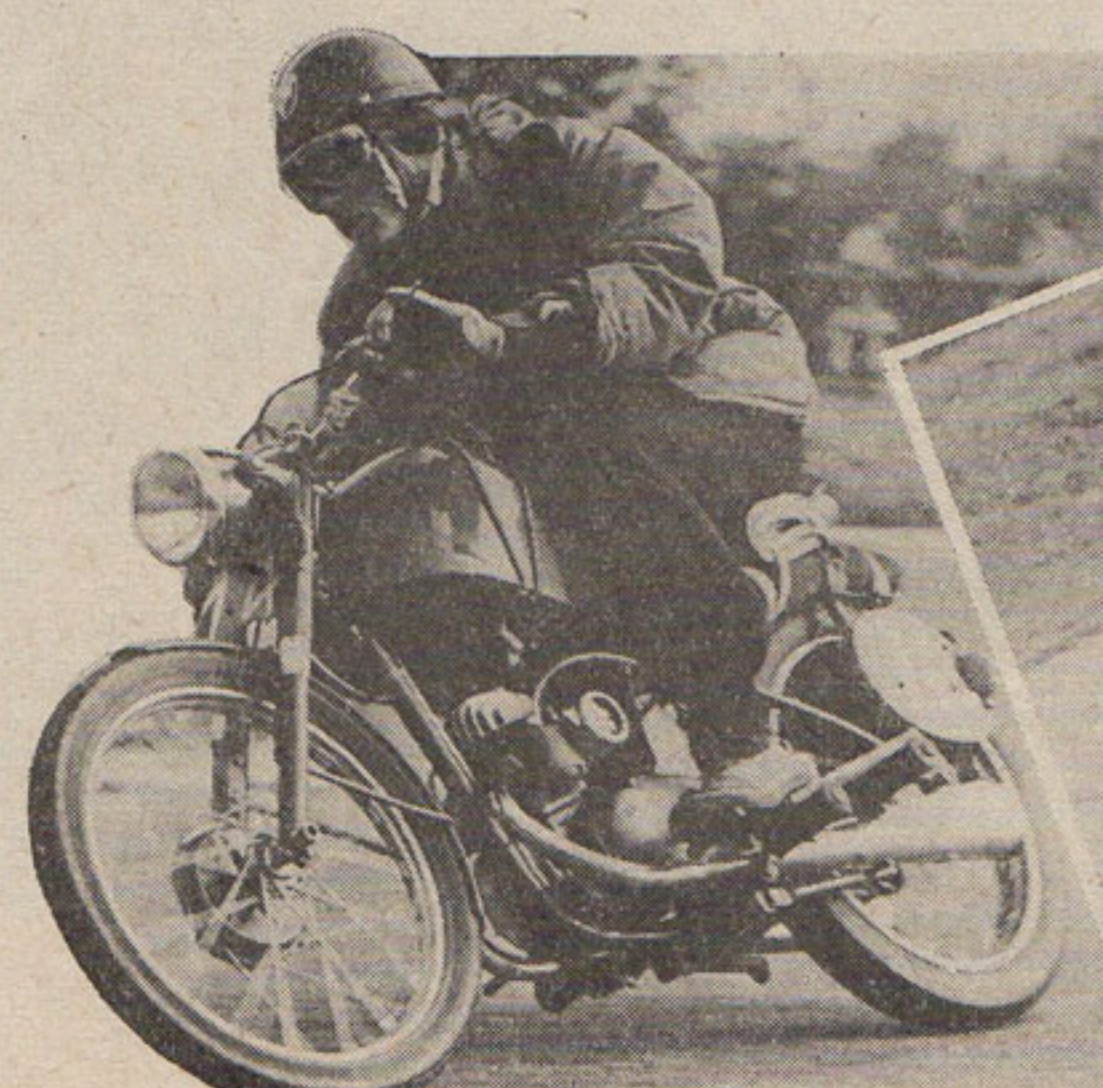
Camus, vainqueur en 175 sur D.S.-Malterre et son coéquipier Perrin.



Juigné, du M.C. Tours, 1^{er} en 350 cmc.



L'équipe Gianello sur Vap, 1^{er} ex æquo en 50 cmc. Boureau (A.M.C.F.), 1^{er} side 350 cmc.



Moury, 1^{er} sur 125 Puch.



Gillard, 1^{er} sur 250 Jawa.



Schwob (A.M.C.F.), 1^{er} en 75 cmc.

En quatrième position vient Tano, premier des amateurs de cette catégorie. Pilotant le même scooter qu'aux éliminatoires, il s'écarte quelque peu des leaders par suite de deux arrêts assez longs provoqués par une fuite de réservoir et un défaillance du volant magnétique. C'est grand dommage car son Lardy fonctionnait magnifiquement, tant le coup pendant toute l'épreuve à tel point qu'un chronométrage à plus de 80 de moyenne put être enregistré au cours de la dernière demi-heure.

En cinquième position Alonzo sur C.Z. Jawat précède Vienne sur Koshler-Escoffier suivi lui-même d'une autre C.Z., celle de Marasina.

C'est la catégorie 125 qui fut la plus chargée puisqu'on dénombre encore à l'arrivée 13 concurrents avec, en chiffre rond, 400 kilomètres d'écart entre le premier et le dernier.

175 et 125 montrent une fois de plus leur aptitude aux grands parcours et leur endurance; sans doute la plupart de ces machines avaient subi une préparation, mais c'étaient malgré tout des motos issues de la série dont un certain nombre aux mains d'amateurs.

Un constructeur, d'ailleurs, nous avait, avant le départ, afin que nous le jugions à l'œuvre sans idée préconçue, prévenus qu'il ne prétendait à aucun classement dans ce Bol, mais estimant que c'était son meilleur banc d'essai, il avait décidé d'autoriser Vienne et Jallicot à y prendre part avec des motos prises dans la série et n'ayant bénéficié d'aucune préparation spéciale.

Donc Vienne, sur Koshler, se classe sixième, et Jallicot treizième avec quelques petits avatars, réservoir crevé, éclatement de pneu, bûche par suite de défaillance physique, etc...

Ce qu'on fait ces deux coureurs, les clients peuvent donc le faire, à part sans doute les éclatements et les gabelles que nous leur déconseillons fortement quoiqu'elles soient à la portée de tout un chacun, fût-il un grand crack.

Nous assistons maintenant à du nouveau: la participation des 75 et 50 cmc.

En 75 cmc. c'est un amateur, Schwob, qui sur une petite moto dont la ligne nous a été longtemps familière en 50 cmc. dépasse les 1.130 km. à la moyenne de 47 km. 215; c'est du beau travail.

Plus stupéfiante encore fut l' exhibition des trois cyclomoteurs Vedette à moteur « Vap. 4 » de la Manufacture Azurienne des cycles qui, roue dans roue, se promènèrent en compagnie d'un bout à l'autre, à la moyenne de 47 km. 764, soit un trajet de 1.026 km. 344. On avait demandé à ces 50 pour être classés un parcours minimum de 720 kilomètres, les prévisions ont donc été dépassées de 300 kilomètres.

Les trois pilotes, Gianello, Tuson, Rotino, renouvellent plus brillamment encore leur performance de Nice-Paris.

Ils méritent toutes les félicitations.

Il faut associer à cet exploit le quatrième cyclomoteur, le Véloserva, le seul français 4-temps à culbuteurs; c'est d'ailleurs un 38 et non un 50 cmc. Beaucoup se demandaient avec quelque appréhension si des organes mécaniques aussi frêles en apparence résisteraient à une pareille tirée; la moyenne de 40 km. 146 soutenue pendant les 24 heures est une réponse définitive.



Il faut féliciter les constructeurs de ces micro-moteurs qui n'ont pas hésité à présenter leur production devant ce redoutable juge qu'est le Bol d'Or. On ne pouvait mieux démontrer le degré de perfectionnement auquel on est parvenu dans ce domaine.

Remontons vers les cylindrées plus fortes pour constater le peu d'empressement des sidecaristes cette année, alors qu'autrefois cette catégorie était copieusement garnie et produisait un spectacle très attractif pour le public. Les passagers seraient-ils fatigués de leurs incessantes acrobaties? On le comprend: 24 heures de manœuvres de ce genre, ça doit être plutôt épuisant. Les spectateurs l'ont certainement regretté. Sur trois sidecars engagés, un seul figure à l'arrivée: le 350 de Bourreau avec une moyenne plus qu'honorable de 62 km. 400. Les deux autres sidecars, quoique de plus forte cylindrée, ne figurent pas au classement.

Au cours de toute cette épreuve un seul incident malheureux, la chute du sympathique Mathieu, assez sérieusement touché. Nous lui adressons en notre nom et en celui de tous les sportifs, nos vœux de prompt rétablissement.

Venin, lui aussi, quoique n'ayant pas bûché, nous avait inquiété après son arrivée, victime d'une sorte de knock-out qui nécessita son transport à l'hôpital dont il vient de sortir après 48 heures de repos bien mérité. Venin, comme on le sait, est une sorte d'apôtre du sport motocycliste auquel il sacrifie tout, avec des moyens limités. Heureusement, il trouve toujours quelque ami fidèle pour l'aider en dernière minute.

* *

Le lendemain ce fut le tour des voitures parmi lesquelles, autrefois, on trouvait une foison de cyclecars, chers à maints motards. Cette fois-ci, quelques racers 500 nouvelle formule vinrent les remplacer en nombre insuffisant à notre avis, mais n'oublions pas que cette nouvelle formule fort attrayante n'en est qu'à ses débuts et qu'il n'est pas facile aux constructeurs de se procurer des moteurs de cette cylindrée.

Cependant pour avoir fait presque cavaliers seuls, les D.B. l'une en 500 avec Charrier, l'autre en 750 avec Aunand, couvrent respectivement 1.276 et 2.498 kilomètres, ce qui représente la plus grande distance parcourue au cours d'un Bol d'Or. Victoire d'un flat-twin à air sur tous les multi-cylindres de voiture.

Egalement avec un flat-twin, à eau celui-là, Hemet sur un cabriolet Rovin de série tourna avec régularité pour couvrir, en fin de compte, 1.434 km. 765. Avouez que 59 km. 781 de moyenne, ce n'est pas mal du tout pour une voiturette grée en tourisme.

Le plus petit véhicule engagé était un 175 cmc. sur quatre roues en roadster de belle présentation. Malheureusement, préparé trop hâtivement et non rodé, de nombreux serrages et ennuis de piston découragèrent le pilote qui ne put mener à bonne fin sa tentative.

* *

Et voilà notre Bol d'Or 1950 terminé. Malgré un ciel radieux et un spectacle plein d'intérêt, tout au moins dans la compétition des motos, le public fut assez clairsemé. Il y avait le même dimanche d'autres épreuves sportives de grande vogue. Est-ce à cela qu'on doit attribuer le peu d'empressement des motocyclistes à venir applaudir leurs champions? Est-ce le circuit lui-même et ses moyens d'accès qui détournent les spectateurs? Les Grands Prix de Paris avaient cependant connu la foule.

Ici, nous sommes loin de l'affluence et de l'atmosphère de Saint-Germain. Qu'en déduire pour l'année prochaine?

CLASSEMENT

500 cmc. : 1. Gustave Lefèvre (Norton), 2.432 km. 509 (moy. hor. 101 km. 354), record battu, ancien record: Lefèvre en 1949, (2.384 km. 673); 2. Venin (Saroléa), 1.740 km. 320 (moy. 72 km. 513); 3. Tinancourt (M.C. Clodo), 1.734 km. 576 (moy. 72 km. 274); 4. Gate (M.C. Maintenon), 1.680 km. 101 (moy. 70 km. 254).

350 cmc. : 1. Juigné (M.C. Tours), 2.061 km. 707 (moy. 85 km. 904), record battu, ancien record Fradin (A.M.C.F.), 1.927 km. 556; 2. Hervé (Jawa), 2.017 km. 016 (moy. 84 km. 042); 3. Godard (M.C. Maintenon), 1.957 km. 508 (moy. 81 km. 562); 4. Faene (Matchless), 1.756 km. 225 (moy. 73 km. 176); 5. Riche (A.M.C.F.), 1.754 km. 549 (moy. 73 km. 106); 6. Hersant (M.C. Châtillon), 1.707 km.

616 (moy. 71 km. 150); 7. Louis Jannin (Jawa), 1.579 km. 283 (moy. 65 km. 803); 8. Bourgeois (M.C. Sens), 1.513 km. 513 (moy. 63 km. 063); 9. Beras (M.C. Châtillon), 1.503 km. 882 (moy. 62 km. 661); 10. Vigoureux (A.M.C.F.), 1.492 km. 802 (moy. 62 km. 200).

250 cmc. : 1. Gillard (Jawa), 1.907 km. 555 (moy. 79 km. 481), record battu, ancien record: Gillard (M.C. Auvergne), 1.758 km. 677; 2. Cauchy (Jawa), 1.403 km. 348 (moy. 58 km. 472).

175 cmc. : 1. Camus (D.S. Malterre), 1.797 km. 092 (moy. 74 km. 878), record battu, ancien rec.: Pahin (Automoto), 1.571.417; 2. Guillot (Guillier), 1.742 km. 651 (moy. 72 km. 610); 3. Valeyre (Guillier), 1.585 km. 543 (moy. 66 km. 064); 4. Perrin (D.S. Malterre), 1.406 km. 625 (moy. 58 km. 603); 5. Lacour (M.C. Saônois), 1.384 km. 498 (moy. 57 km. 687).

125 cmc. : 1. Moury (Puch), 1.730 km. 085 (moy. 72 km. 086); 2. Moser (Terrot), 1.647 km. 052 (moy. 68 km. 627); 3. Fauvel (Terrot), 1.579 km. 403 (moy. 65 km. 608); 4. Tano (M.C. Châtillon), 1.572 km. 730 (moy. 65 km. 530); 5. Alonzo (C.Z.), 1.546 km. 190 (moy. 64 km. 424); 6. Vienne (Koehler-Escoffier), 1.535 km. 299 (moy. 63 km. 970); 7. Marasinia (C.Z.), 1.503 km. 882 (moy. 62 km. 661); 8. Bethéze (Guillier), 1.497 km. 399 (moy. 62 km. 400); 9. Leninger (M.C. Châtillon), 1.491 km. 315 (moy. 62 km. 138); 10. Rozé (A.M.C.F.), 1.409 km. 631 (moy. 58 km. 734); 11. Derreveau (Jonghi), 1.390 km. 781 (moy. 57 km. 949); 12. Guignabodet (M.C. Châtillon), 1.353 km. 081 (moy. 56 km. 378); 13. Jalicot (Monet-Goyon), 1.340 km. 514 (moy. 55 km. 854).

75 cmc. : 1. Schowbs (A.M.C.F.), 1.133 km. 162 (moy. 47 km. 215), record établi.

50 cmc. : 1. ex æquo : Gianello (VAP), Rotino (VAP) et Tuson (VAP), 1.026 km. 344 (moy. 42 km. 764), record établi : 4. Desmots (Véloserva), 963 km. 530 (moy. 40 km. 146).

Sidecars 350 cmc. : 1. Bourreau (A.M.C.F.), 1.497 km. 599 (moy. 62 km. 400), record battu, ancien rec. : Grillon (Ariel), 1.480 km. 698.

GRAND PRIX MOTOCYCLISTE DE CARPENTRAS 100 et 125 cmc.

Le 2^e Grand Prix Motocycliste de Carpentras s'est déroulé dimanche 4 juin sur les allées des Platanes. Temps splendide, soleil estival, public nombreux, organisation parfaite : un succès.

Nous en sommes redevables aux dévoués dirigeants du « Racer de Carpentras », club au renom incontesté du moto-ball dont MM. David, président; Ollivier, Vial, Gallide, Guillaud, Blanc, Giely, etc... ainsi que les services de police dirigés par M. Poggi; Startman, Pierre Rey au chrono; M. Ruffin et Mlle. Gorréard, c'est-à-dire la perfection.

Cette course fut pour les favoris une petite journée des dupes puisque, d'abord, en 100 cmc. le champion incontesté Gache dut s'incliner devant le fougueux Maigrot, de Salon et qu'en 125 cmc. l'imbattable Grenoblois Donini se vit coiffer au dernier virage par Vidal qui fit une impression formidable sur le 125 cmc. Magnat-Debon culbuté, préparé par les frères Nougier.

En résumé une belle journée de sport mécanique; un gros bravo aux dirigeants du « Racer » et à l'année prochaine.

Résultats techniques

1^{re} Éliminatoire, 100 cmc. (10 tours, 7 partants). — Dès le départ Gache, Niquet Pastergue, Maigrot se détachent. Gache touche les balles de paille et laisse le commandement à Pastergue, mais repart de plus belle; il saute Maigrot puis reprend sa première place, suivi roue dans roue par Maigrot qui a passé Pastergue.

1. Gache (Avignon) 9 m. 22 s.; 2. Maigrot (Salon); 3. Pastergue (Avignon); 4. Lazar.

2^e Éliminatoire, 100 cmc. (10 tours, 8 partants). — Au stout Rossi, Bouchet, Curi se détachent et se livrent à une bagarre sans merci. Rossi s'arrête, câble de gaz cassé; Curi prend le commandement suivi de Bouchet et Jacky. Cartoux bûche à la sortie de la chicane et repart. La fin survient dans l'ordre.

1. Curi (Sorgues) 9 m. 59 s.; 2. Bouchet (Salon); 3. Jacky (Avignon).

3^e Éliminatoire, 100 cmc. (10 tours, 8 partants). — Dès le début Darlay, Morin,

Vidal, Berlie; les deux derniers nommés bagarrent pour la 3^e place. Morin « ouvre » tant qu'il peut mais ne peut ravir à Darlay la 1^{re} place, tandis que Vidal s'assure la 3^e place.

1. Darlay (Carpentras) 9 m. 37 s.; 2. Moriss (Avignon); 3. Vidal (Saint-Andiol).

Repêchage, 100 cmc. (5 tours). — Rossi, malchanceux dans sa série, se repêche aisément grâce à son habileté et à sa machine.

Finale des 100 cmc. (25 tours). — Au départ Gache, Darlay, Maigrot, Rossi, Curi se détachent et bagarrent tant qu'ils peuvent. Maigrot en grande forme saute Darlay dont la machine a l'air de faiblir au 15^e tour. Il attaque Gache et après un forcing superbe il finit par le passer et augmente son avance tour par tour. Darlay s'arrête, tuyauterie d'essence dévissée. Maigrot bat le record du tour, 52 s.

1. Maigrot (Salon), écurie Beyret, 21 m. 40 s.; 2. Gache (Avignon); 3. Moriss (Avignon); 4. Rossi (Carpentras).

En 125 cmc. des compétiteurs bien armés se présentaient au stout : Donini sur son rapide M.V., Jacquier-Bret (M.V.), Vidal sur la Magnat-Nougier, Peiranno sur son superbe Moretti 2 A.C.T., Mino, Aproso (A.M.C.), etc...

Jacquier-Bret qui tournait avec sa maîtrise habituelle fut éliminé dans sa série par suite d'un accident de boîte de vitesse; Peiranno encore mal habitué à sa Moretti ne donna pas toute sa mesure, et la grosse surprise fut la victoire de Vidal arrachée « in extremis » sur Donini qui fut un brillant second. Un gros bravo pour cette victoire qui nous change des résultats habituels dus aux rapides machines transalpines.

1^{re} Série, 125 cmc. (10 tours). — Passent en tête au premier tour Jacquier-Bret impressionnant de vitesse, talonné par Gache et Mino; la lutte se circonscrit entre Gache et Mino. Subitement Jacquier-Bret s'arrête, boîte cassée, et Gache qui tourne avec régularité sur sa « Perrin-Ydral » enlève la série.

1. Gache (Perrin spec.), 9 m. 10 s.; 2. Maigrot (Salon); 3. Mino (Nice); 4. Rouxelin.

2^e Série, 125 cmc. (10 tours). — Donini et Vidal, suivis par Aproso et Bonnet, se tirent une bourre impressionnante. Vidal en grande forme passe Donini puis faiblit et la série est enlevée par le poulain du Grenoblois Chevallier.

1. Donini (M.V.), 9 m. 05 s.; 2. Vidal (Magnat); 3. Aproso; 4. Bonnet.

Finale des 125 cmc. (25 tours). — Neuf coureurs se présentent devant le drapeau à damiers blancs et noirs. Donini, Bonnet, Aproso, Mino passent en trombe. Le Grenoblois semble fournir le vainqueur. Vidal qui avait pris un mauvais départ revient très fort, il saute l'un après l'autre Mino, puis Aproso, puis Bonnet.

Au 20^e tour les positions sont : Donini, Vidal, Mino, Bonnet, Aproso. Gache abandonne, incident mécanique. Vidal se rapproche, mon chrono me démontre qu'il prend 2/5 à chaque tour. La lutte devient passionnante. Le public pousse des cris comme à une corrida. Au 23^e tour Vidal est dans la roue de Donini. Dernier tour, dernier virage : Donini coupe aux 50 mètres, Vidal le saute en coupant à 20 mètres seulement, et à la sortie du virage de l'Hôpital c'est Vidal qui est premier et qui gagne cette palpitante finale de quelque 20 ou 30 mètres.

1. Vidal (Magnat-Debon-Nougier) 26 m. 08 s. Record battu; 2. Donini (M.V.); 3. Mino (Mino spec.) à 1 tour.



PREMIER RALLYE AIGLON

Départ à 5 h. 45.

Les machines après avoir passé la nuit sous la pluie, les concurrents n'ont eu accès au parc qu'au moment du départ donné à quatre concurrents de minute en minute.

Dans les premiers kilomètres après le départ un concurrent mal renseigné par les signaux d'un commissaire heurta un mur avec violence et brisa sa machine et se blessa légèrement; il y eut des chutes dans des passages difficiles rendus glissants par la pluie et le passage des voitures parties dès 4 heures du matin. Nous étions tenus au courant des passages dans les contrôles; les crevaisons n'ont pas épargné les concurrents, les ennuis mécaniques non plus; la nuit au parc fermé les machines non protégées ayant eu à souffrir de la pluie.

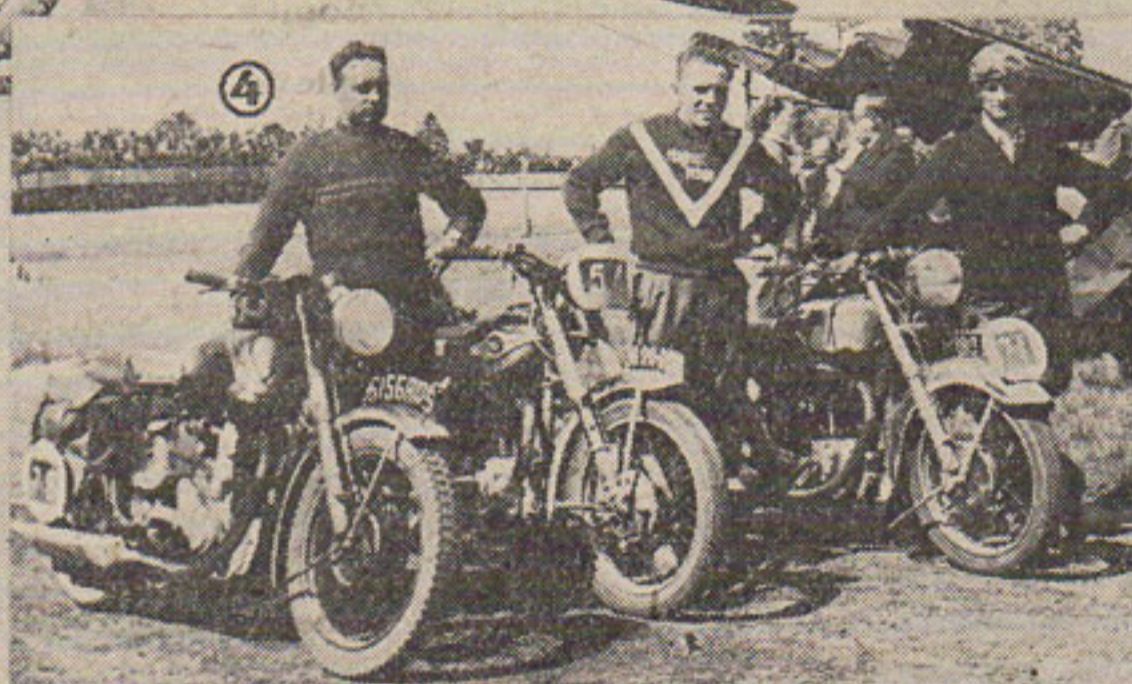
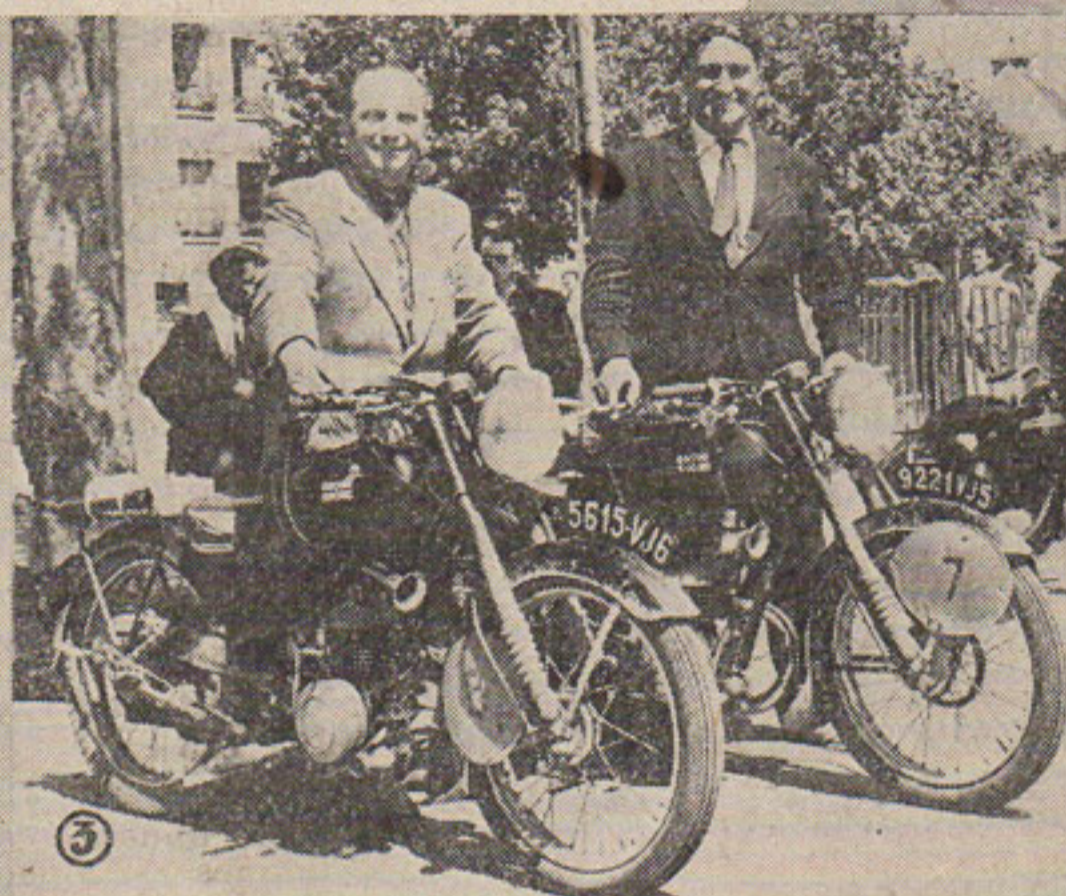
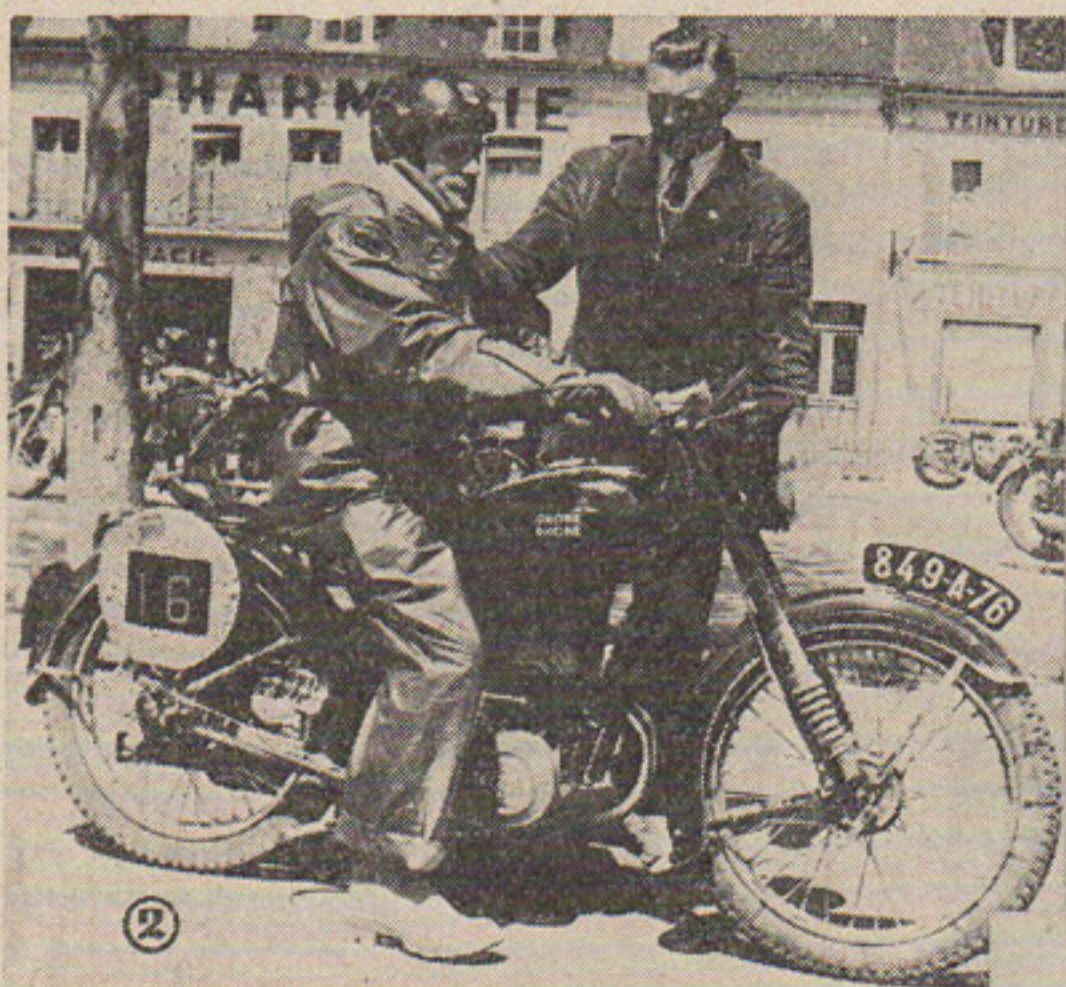
A 9 h. 55 la première moto faisait son entrée au dernier contrôle, place Boisandry à Laigle, pilotée par Maisonneuve, tout couvert de boue; les arrivées se succédèrent ensuite à un rythme régulier jusqu'à 12 h. 30 et puis s'étirèrent ensuite avec des écarts plus grands; d'ailleurs il en fut de même

pour les voitures. Il y eut beaucoup de pénalisations. A remarquer la bonne tenue des scooters dont les pilotes étaient en tenue de ville. Il faut noter la bonne organisation du 1^{er} Rallye Aiglon, la rigueur avec laquelle les règlements étaient appliqués, mais pourquoi ne pas avoir mis une voiture à la disposition de la Presse, ce qui eût permis de prendre des photos des passages où les concurrents se trouvaient en difficulté.

Résultats

Motos 125 cmc.-175 cmc. (Groupe Bleu)

1^{ers} ex æquo (sans pénalisation) : Bernard Gustave (Gnome-et-Rhône), Bourgouin (Gnome-et-Rhône), Zede Henri (Gnome-et-Rhône); Bernard Pierre (Scooters Bernardet), Pechon (Scooters Bernardet), Seoders (Scooters Vallée), Gallier (Peugeot), Vavasseur (M.C.A.), Pillou (M.C.A.), Renier (A.M.F.); Ménager (M.C.A.); 12^e ex æquo : Zede René 1 pt pénalisation Gnome-et-Rhône (M.C.N.), Laporte Max 1 pt pénalisation (M.C.A.); 14^e ex æquo : Degrave 3 pts pénalisation, Collot 3 pts pénalisation (M.C.P.); 16. Gigot



(4) Lecourt (Motor-Club), Maisonneuve (Magnat-Debon), Engel (Motobécane), 1^{ers} ex æquo en 500 cmc.
 (5) Seoders (scooter Vallée), 1^{er} ex æquo.
 (6) Savelle, sur Gillet-Herstal, 1^{er} ex æquo en 250 cmc.
 (7) L'équipe Bernardet, 1^{er} ex æquo.

8 pts pénalisation (M.C.P.); 17. Pasquier 9 pts pénalisation (M.C.P.); 18. Boudard 11 pts pénalisation (Peugeot); 19. Leduc 19 pts pénalisation (M.C.B.N.); 20. Laplanche 50 pts pénalisation (M.C.A.).

Motos 250 cmc. (Groupe Rouge)
 1^{er} ex-æquo : Gilbert sur Ogar, Savelle sur Pusch, Bourge (M.C.A. Aiglon), Bourdon (A.M.F.).

Motos 350 cmc.

1^{ers} ex æquo (sans pénalisation) : Lemplair (M.C.A. Aiglon), Wolff (M.C. Strasbourg); 4. Gressent 1 pt pénalisation (Triumph); 5. Leberquier 3 pts pénalisation (Puch); 6. Hamel 13 pts pénalisation; 7. Duclos (M.C.A.).

(1) Gilbert Paul, sur Jawa, 1^{er} ex æquo, 350 cmc.
 (2) Zede, 1^{er} ex æquo, 125 cmc, Gnome-et-Rhône.
 (3) Bourgouin et Bernard, 1^{ers} ex æquo sur Gnome-et-Rhône 125 cmc.

Sidecars 500 cmc.

1^{ers} *ex æquo* (sans pénalisation) : Bovière sur Triumph, Dupré.

Motos 500 cmc. (Groupe Blanc)

1^{ers} *ex æquo* (sans pénalisation) : Maisonneuve (Magnat-Debon), Lecourt (Motor-Club), Engel Maurice (Motobécane); 4. R. Pointel 4 pts pénalisation (Saroléa); 5. Eberhardt 6 pts pénalisation; 6. Cl. Pointel 8 pts pénalisation (Saroléa); 7. Legourd (M.C. Normandie); 8. Tardif 12 pts pénalisation (B.M.W.); 9. Tinancourt 21 pts pénalisation (Terrot); 10. Paillard 22 pts pénalisation (M.C.A.); 11. Dujlessier 25 pts pénalisation (Motor-Club Paris); 12 *ex æquo* : Leroy 33 pts pénalisation (Sunbeam), Hoorelbecke 33 pts pénalisation (M.C.A.); 14 *ex æquo* : Maslard 35 pts pénalisation (Moto-Club du Havre), Lherminier 35 pts pénalisation (M.C.A.); 16. Cambray 36 pts pénalisation (Motor-Club de Paris); 17. Raby 40 pts pénalisation (M.C. Châtillonnais); 18. Gauthier 56 pts pénalisation (A.M.F.); 19. Lambinet 59 pts pénalisation (A.M.F.); 20. Boudry 75 pts pénalisation (Indian, sidecar); 21. Ruet 131 pts pénalisation (Motor-Club de Paris).

COUPES**Catégorie Professionnelles**

Coupe Christian Bonnet, offerte par la Maison Antona, attribuée au premier du classement général : Bourgouin sur Gnome-et-Rhône.

Coupe Charles Bouilly : Bourgouin sur Gnome-et-Rhône.

Coupe H. Gicquel : Savalle sur Puch.

Coupe R. Loret : Maisonneuve sur Magnat-Debon.

Coupe Ricard : Bernard et Bourgouin sur Gnome-et-Rhône.

Coupe Didier-Petit : Scooters Bernardet : MM. Bernard Pierre et Péchon.

Coupe de Tourouvre : Cl. Pointel, Roger Pointel sur Saroléa.

Coupe de Domfront : Seoders sur scooter Vallée.

Catégorie Amateurs

Coupe de la Ferté-Macé : Wolff (M.C. Strasbourg).

Coupe de l'Amicale Flérienne : Lecourt (Moto-Club).

Coupe de l'Amicale Flérienne : Lecourt (M.C.B.N.).

Coupe du Syndicat d'Initiative de Flers : Lecourt (Moto-Club).

Coupe Celor : Mesnager (M.C.A.).

Coupe des Clubs

Coupe de Mortagne (Moto) : M.C. Paris.

Coupe des Hôteliers de Laigle : M.C. Normandie.

Coupe des Anciens de l'A.M.C.A. : M.C. Strasbourg.

Coupe des Amis du M.C.A. : Motor-Club.

Coupe de la Levure Alsacienne M.C. Le Havre.

Coupe de la Ville d'Alençon : Bernardet.

Coupe des Sportifs et Motoristes de Domfront M.C. Aiglon.

Coupe du Chocolat Meunier : A.M.F. Flers.

Classement général Moto

1. Wolff 303 pts; 2. Bourgouin 310 pts; 3. Renier 331 pts; 4. Pechon 333 pts; 5. Seoders 336 pts; 6. Bernard Gustave 346 pts; 7. Mesnager 354 pts; 8. Gilbert 358 pts; 9. Bourdon 363 pts; 10. Gallier 366 pts; 11. Savalle 367 pts; 12. Lecourt 382 pts; 13. Zede Pierre 393 pts; 14 *ex æquo* : Bernard Pierre 396 pts, Maisonneuve 396 pts; 16. Pillou 398 pts; 17. Vavasseur 432 pts; 18. Bovière, sidecar; 19. Dupré, sidecar.

CIRCUIT DE VITESSE DE SALON

Il fut regrettable de ne pas avoir ce jour-là notre soleil quotidien, le temps en effet était incertain n'incitant pas aux déplacements lointains; il fallait cependant le renom de cette course pour attirer un si grand nombre de spectateurs. L'épreuve fut des plus intéressantes. Deux nouvelles machines y ont fait des débuts très concluants, surclassant en général toutes les autres motos françaises. Il s'agit du 125 cmc. Terrot à double arbre à cames en tête piloté par Miliani (Nougier) et du 125 cmc. G.I.M.A. du type Bol d'Or, d'une présentation impeccable, piloté par

Nauzières (Bernard Motos); ces machines font honneur à l'ingéniosité de leurs constructeurs.

En finale des 100 cmc., Gache prit la tête dès le départ suivi de près par Maigrot et faillit se voir ravir la première place à la suite d'un télescopage avec un concurrent accidenté.

La finale des 125 cmc. groupait des machines très rapides. Leurs pilotes des plus décidés ne se firent pas de cadeaux. Un duel Guinde-Nauzières qui devait se terminer à l'avantage de ce dernier fut remarquable. Seul Donini ne devait pas être particulièrement inquiet.

Aux deux tiers de l'épreuve, de très nombreuses chutes lui fit perdre quelque peu de son intérêt.

Résultats techniques :

100 cmc., 1^{re} série. — 1. Gache (Avignon), 10 m. 56 s. 4/5; 2. Lauvie (Salon); 3. Rossi; 4. Jacky; 5. Pilati (M.C. Phocéen) à 1 tour.

2^e série. — 1. Bonnet (Salon); 2. Maigrot (Salon) tous deux en 11 m. 43 s.; 3. Large (Moto-Club Phocéen); 4. Roman; 5. Vilhet (Avignon).

3^e série. — 1. Pastergue (Avignon), 11 m. 58 s. 4/5; 2. Lazard; 3. Casteran à 1 tour.

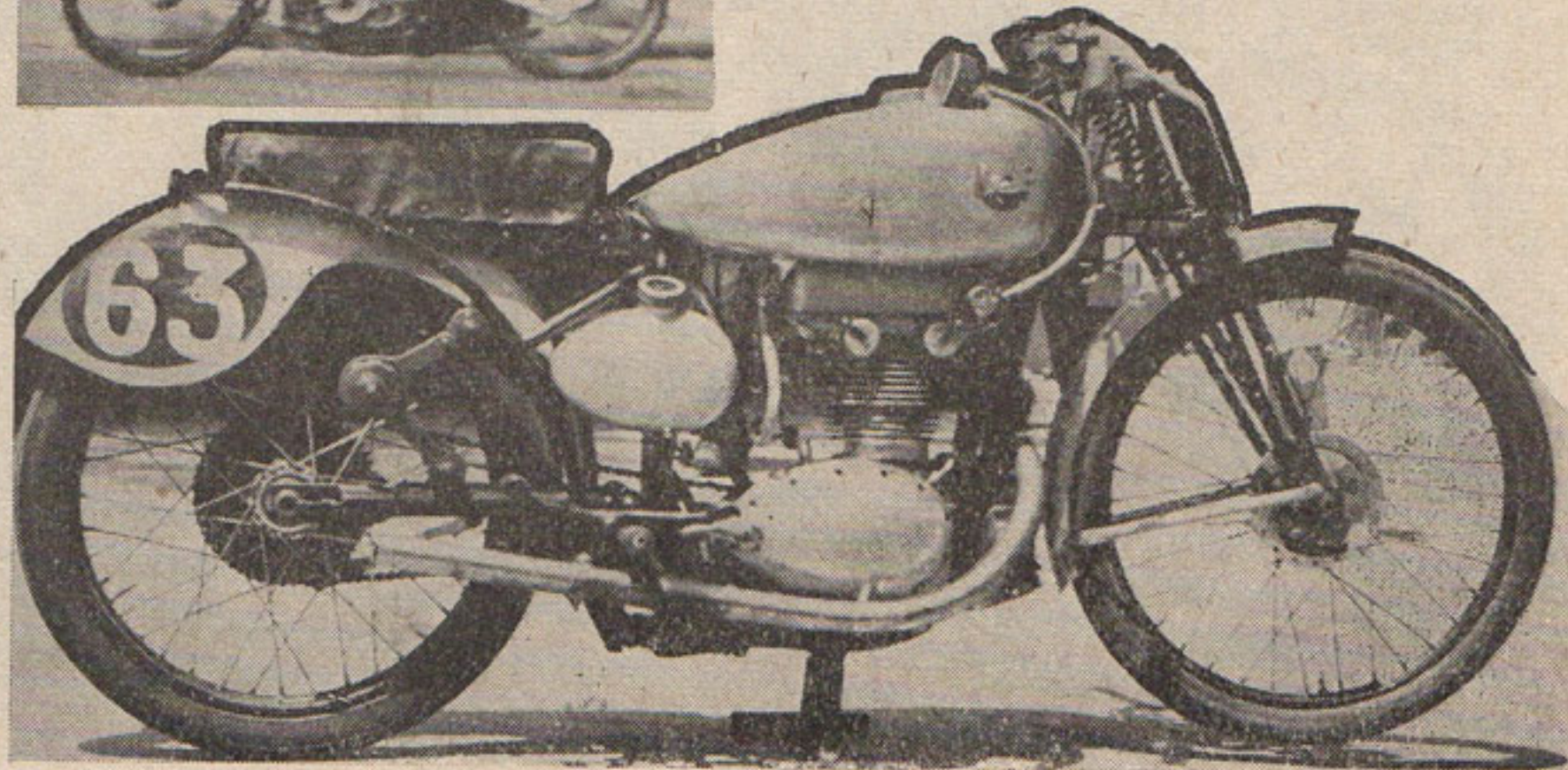
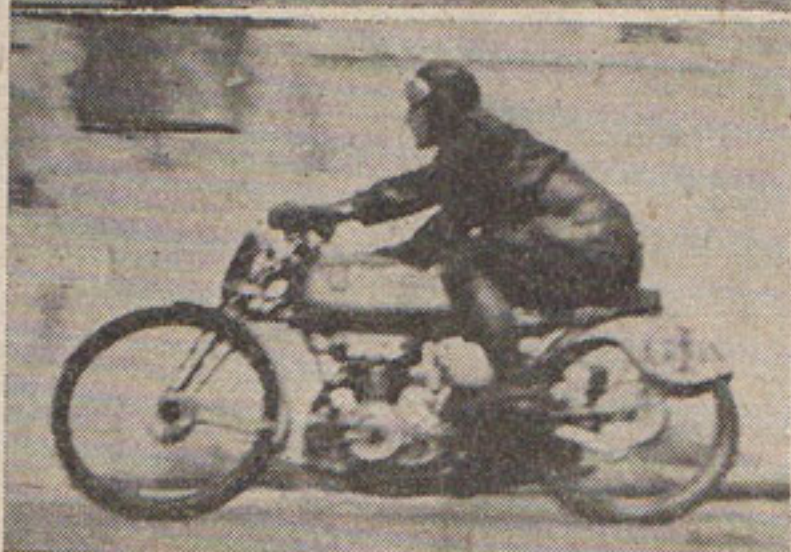
Repêchage. — 1. Jacky; 2. Pilati; 3. Vilhet; 4. Cornut.

Finale. — 1. Gache, 26 m. 40 s. (moyenne 61 km. 875); 2. Maigrot (Salon) à 1 tour; 3. Lauvie (Salon) à 1 tour; 4. Rossi; 5. Lazard; 6. Large; 7. Casteran.

125 cmc., 1^{re} série. — 1. Donini (Grenoble) en 11 m. 02 s.; 2. Guinde (Salon); 3. Martin Jaubert (M.C. Marseille); 4. Mino (Nice); 5. Gastin (Aix).

2^e série. — 1. Peirano (Cannes), 11 m. 10 s.; 2. Vidal (Avignon), 11 m. 12 s.; 3. Miliani (Avignon); 4. Nauzières (M.C. Marseille).

Finale. — 1. Donini en 26 m. 53 s. (moyenne 61 km. 368); 2. Miliani, 27 m. 43 s.; 3. Nauzières à 1 tour; 4. Guinde à 1 tour.

**COUPE DU MONDE DE MOTO-CROSS**

Montreuil, 21 mai 1950

Avant de commencer le compte rendu de cette journée de sport, un grand merci à Ray. Bonin, le très sympathique président de l'A.M.S., pour le spectacle splendide qu'il nous a offert ce jour. Après le mauvais temps subi ces jours-ci, par une chance extraordinaire, cette journée fut favorisée par un soleil splendide assombri dans l'après-midi par quelques nuages en réalité bienfaisants.

Annoncée pour 12 h. 30 la réunion ne commença qu'à 13 h. 15 par la première série 250 cmc. sur 12 tours. A chacune des séries éliminatoires les sept premiers sont classés pour disputer la finale.

1^{re} Course : 250 cmc. (8 tours). — Un homme encore peu connu à Paris, mais de très grande classe, se détache nettement des 14 partants et remportera une belle victoire bien méritée. Derrière lui Mariani, puis ensuite Godey tiennent la deuxième place. Moury, champion de France 1949 de la catégorie, qui monte une nouvelle machine insuffisamment mise au point, surclasse quand même Camus et Loizeau.

1. Barrat (Tours); 2. Godey (Saint-Cloud); 3. Mariani (A.M.S.); 4. Moury (Orléans); 5. Mangnier (M.C.); 6. Camus (A.M.S.); 7. Decoster (M.C. Nord).

2^e Course : 1^{re} série 350 (10 tours). — Dès le départ 2 hommes se détachent très nettement et tout au long des 10 tours occuperont les deux premières places. Frantz et Klym sont deux crossmen de classe et qui montent sans cesse. Martin tient la troisième place pendant 3 tours puis doit s'incliner sur accident mécanique et laisser la place à Melin en grande forme. Bouret, Bernot sont qualifiés quoique finissant à 1 tour.

1. Frantz (Châtillon); 2. Klym (Orléans); 3. Melin (Meaux); 4. Bouret (A.M.S.); 5. Bernot (A.M.S.).

3^e Course : 1^{re} série 500 (12 tours). — Verrechia, servi par une machine puissante et aussi par sa virtuosité, garde la tête du premier au dernier tour. Derrière lui Ladevèze tient longtemps la deuxième place, puis un incident mécanique le met malheureusement hors course. Blat prend ensuite la seconde place pendant 2 tours et un frein bloqué l'oblige à céder la place à Deshaies qui, gêné au départ, fit une remontée splendide passant de la neuvième à la seconde place. Belle course de Thévenet et Lorillère.

1. Verrechia (A.M.S.); 2. Deshaies (A.S.P.P.); 3. Thévenet (A.M.S.); 4. Blat (A.M.S.); 5. Lorillère (A.M.S.); 6. Batisse (A.S.P.P.); 7. Fantuz (A.M.S.) à 1 tour. Tous ces concurrents sont classés pour la finale.

Gache, d'Avignon, vainqueur à Salon sur 100 cmc.

Miliani, sur la 125 Magnat-Debon, représentée ci-dessous.

4^e Course : 2^e série 500 (12 tours). — Guit est en tête au premier tour sur une machine de sa fabrication, mais au tour suivant Mesplède, un coureur de grande classe que nous suivons attentivement depuis la dernière saison, prend le commandement et résistera brillamment à Guit très accrochant, Legrand et Brassine, deux internationaux de valeur.

1. Mesplède (A.S.P.P.); 2. Guit (Toulouse); 3. Brassine (A.M.S.); 4. Brulé Lionel (A.M.S.); 5. Legrand (A.M.S.); 6. Hofstetter (A.M.S.); 7. Adnet (M.C.).

5^e Course : Match poursuite. — Une nouvelle formule mise au point par l'A.M.S. qui met au prise, contre la montre, sur 10 tours les cinq coureurs étrangers inscrits au programme. Les départs se succèdent de 15 secondes en 15 secondes.

Le départ est donné dans l'ordre suivant : Henry Jean (Canadien) C.4; Bonnie Stonerbridge (Australien) AU.3; Joe Cheney (Américain) U.S.2; Meunier (Belge) B.5; H. Lines (Anglais) A.1.

Henry Jean, petit de taille mais très régulier et rapide, est le seul à pouvoir garder sa place, les autres coureurs étant successivement doublés par Lines et Meunier qui sont vraiment formidables l'un et l'autre; enfin de compte après une course empoignante le chronomètre donne les résultats suivants :

1. Lines 10 tours en 15 m. 42 s. 2/5; 2. Meunier 10 t. en 16 m. 04 s. 4/5; 3. Henry Jean 10 t. en 16 m. 23 s. 3/5; 4. B. Stonerbridge, 10 t. en 16 m. 34 s. 1/5; 5. Joe Cheney 10 t. en 16 m. 47 s. 3/5.

6^e Course : Finale 500 cmc. (15 tours). — Les sept premiers de chaque série sont au départ. Verrechia est de nouveau en tête pendant 4 tours, puis sur une chute qui l'envoie en sixième position laisse le commandement à Mesplède qui le suivait comme son ombre. Mesplède tient la tête du cinquième au dixième tour mais finalement doit s'incliner devant G. Brassine dont la machine est beaucoup plus puissante. Très belle course de Blat et Verrechia qui fait une belle remontée et de Deshaies.

1. G. Brassine (A.M.S.); 2. Mesplède (A.S.P.P.); 3. Blat (A.M.S.); 4. Verrechia (A.M.S.); 5. Deshaies (A.S.P.P.); 6. Guit (Toulouse); 7. Brulé Lionel (A.M.S.) à 1 tour; 8. Fantuz (A.M.S.) à 1 tour.

7^e Course : 2^e série 250 (8 tours). — Adnet remporte une victoire aisée dans cette série et ne sera jamais sérieusement inquiété. Chaumette ne passera plus au 4^e tour et laissera la deuxième place à Perry qui fournit un bel effort. Belle course de Besnard et Lemoine.

1. Adnet (M.C.); 2. Perry (Sèvres); 3. Besnard (Melun); 4. Lemoine (A.M.S.); 5. Jacquemart (Reims); 6. Charlot (A.M.S.); 7. Reverretto (M.C.B.N.).

8^e Course : 2^e série 350 (10 tours). — Boisserie remporte une fois de plus une victoire aisée et sans aucunement donner l'impression de pousser garde la tête du premier au dernier tour. Lefèvre le suit dans cette voie en seconde position. Desmoulin, Thibaut et Amédéo luttent pour la troisième place mais une formidable bûche d'Amédéo dans la grande descente le met hors course. C'est le premier accident de la journée.

1. Boisserie (A.M.S.); 2. Lefèvre (A.M.S.); 3. Desmoulin (A.M.S.); 4. Brulé Georges (A.M.S.); 5. Lebonnais (A.M.S.) à 1 tour.

9^e Course : Coupe du Monde, 1^{re} manche (12 tours). — Départ extrêmement rapide et confus. Hommes et machines ne forment qu'un groupe compact et dans la poussière il est difficile de distinguer nettement et sûrement chacun. Au troisième tour, alors qu'il cherchait à passer Meunier en tête, l'Anglais Lines cisaille en bas de la grande descente, perd le contrôle de sa machine et rentre à une vitesse que nous évaluons à plus de 80 à l'heure dans la foule, fauchant barrières et bottes de paille. Il est heureux que le poste de chronométrage ne se trouve plus à cet endroit! Cela aurait fait un beau gâchis. Lines se relève aussitôt miraculeusement presque indemne, seules quelques écorchures aux avant-bras. Malheureusement quatre spectateurs sont blessés et emportés au poste de secours. Lines reviendra quelque temps après au quartier des coureurs, boitant quelque peu et très pâle. Meunier est resté

en tête et ayant une confortable avance n'en ralentit pas pour cela. En deuxième position l'Australien Stonerbridge, un grand diable maigre qui pour ses débuts à Montreuil s'affirme comme un crossman de très grande classe, puis viennent G. Brassine, l'Américain J. Cheney, Ladevèze, le Canadien Henry Jean, Brulé L., Lusseyrand, etc...

1. Meunier (Belge); 2. Bonnie Stonerbridge (Australien); 3. G. Brassine (Français); 4. Joe Cheney (Américain); 5. Ladevèze (Français); 6. Henry Jean (Canadien); 7. Brulé Lionel (Français); 8. Lusseyrand (Français).

10^e Course : Finale 250 (10 tours). — Encore une fois Barrat prend la tête et nanti d'une confortable avance remporte une très nette victoire devant Godey en deuxième position tout au long des 10 tours et Moury passe Adnet au dernier tour, remportant ainsi la troisième place.

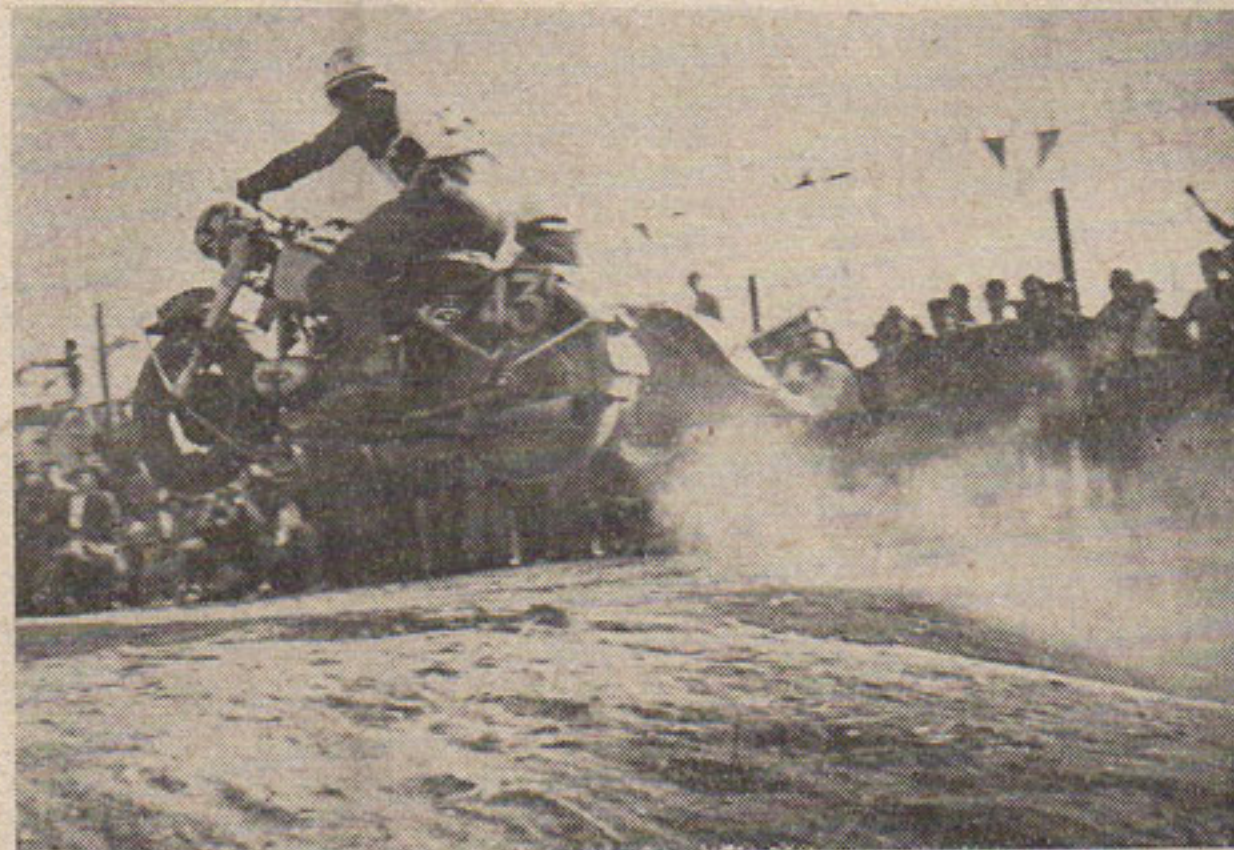
1. Barrat (Tours); 2. Godey (Saint-Cloud); 3. Moury (Orléans); 4. Perry (Sèvres); 5. Mariani (A.M.S.); 6. Adnet (M.C.); 7. Lemoine (A.M.S.); 8. Camus (A.M.S.).

11^e Course : Finale 350 cmc. (12 tours). — Cette finale où l'on pouvait pronostiquer la victoire de Boisserie avec Frantz comme deuxième probable voit au contraire Frantz s'installer au commandement dès le départ et ne plus le quitter. Boisserie, en deuxième place jusqu'au cinquième tour, est accidenté mécaniquement et abandonne. Desmoulin s'octroie la deuxième place devant Klym, courageux et malchanceux.

1. Frantz (Châtillon); 2. Desmoulin (A.M.S.); 3. Klym (Orléans); 4. Brulé Georges (A.M.S.); 5. Thibault (A.M.S.); 6. Melin (Meaux); 7. Lebonnais (A.M.S.) à 1 tour.

12^e Course : Coupe du Monde finale (12 tours à l'envers). — A la surprise générale et aux applaudissements du public Lines prend le départ et avec un brio, une audace et une virtuosité sans égale s'envole littéralement vers une nouvelle victoire. Meunier passe Stonerbridge et se lance à sa poursuite mais en vain. Roger Bonin bûche en haut de la grande descente, se fait hâler avec une corde et repart avec deux tours de retard. Théveney qui a bûché court sans repose-pieds et ne tient en selle que par prodige; il emboutit une balustrade, la foule s'affole sans raison et il repart de plus belle. Brassine dispose assez aisément de Joe Cheney et Ladevèze qui a bûché au départ fait une course splendide mais en vain, Brulé passe Henry Jean. Le spectacle de l'escalade de la grande descente est fantastique. Dans un rugissement infernal les machines montent à toute allure en chassant de droite et de gauche; au sommet, machines et pilotes font des sauts fantastiques mais personne ne tombe et le dernier tour arrive, trop tôt au gré des spectateurs enthousiasmés par tant d'audace et de virtuosité.

1. H. Lines (Anglais); 2. Meunier (Belge); 3. B. Stonerbridge (Australien); 4. G. Brassine (Français); 5. Joe Cheney (Américain); 6. Brulé L. (Français) à 1 tour; 7. Legrand (Français) à 1 tour; 8. Henry Jean (Canadien) à 1 tour; 9. Paul Ladevèze (Français) à 1 tour; 10. Verrechia (Français) à 1 tour; 11. Roger Bonnin (Français) à 2 tours.



La Coupe du Monde, classement par addition de points, est remportée par le Belge Meunier.

Moto-Cross en Algérie

A MAISON-CARRÉE

Empêché une première fois par la pluie, le moto-cross organisé le 14 mai par la section du M.C. d'Algérie de Maison-Carrée a été favorisé cette fois par un temps splendide et c'est devant une foule compacte et enthousiasme, sur un terrain bien choisi, que nos spécialistes ont évolué. Comme dans toutes les compétitions, et suivant la formule consacrée, ce furent les meilleurs qui gagnèrent; il est équitable cependant d'ajouter que certains qui pouvaient prétendre à la victoire ont connu la malchance et ont été contraints d'abandonner, tels entre autres, Visciano en 125 cmc., Aghir sur 250 cmc et Solari en 350 cmc.

Organisation parfaite due à M. Gomez, président de la Section et à ses collaborateurs.

Résultats techniques :

Catégorie 125. — 1^{re} Série : 1. Visciano; 2. Perez; 3. Frison. — 2^e Série : 1. Fraces; 2. Noizette; 3. Lefebvre. — 3^e Série : 1. Paturel; 2. Santucci; 3. Defert. — Finale : 1. Fraces; 2. Santucci; 3. Visciano; 4. Paturel.

Catégories 350 et 500. — 1^{re} Série : 1. Goetz; 2. Bailleux; 3. Ciancio; 4. Gomez. — 2^e Série : 1. Petrus; 2. Aghir; 3. Casalta-Wentzel. — 3^e Série : 1. Mitchell; 2. Andretta; 3. Xicluna. — Finale : 1. Mitchell; 2. Goetz; 3. Petrus; 4. Andretta.

Sidecars. — 1. Santucci; 2. Molines.

A L'A.I.A. DE MAISON-BLANCHE

La plus jeune section du M.C. d'Algérie organisait le 18 mai au Motodrome d'El-Biar son premier moto-cross. Le public algérois qui connaît bien maintenant le chemin qui mène au terrain, était venu nombreux voir les derniers vainqueurs de Maison-Carrée réaffirmer leurs qualités et remporter à nouveau les meilleures places. Si au début de ce sport à Alger les bons crossmen pouvaient se



Santucci, 750 B.M.W.

Goetz, sur 350

à Maison-Carrée.

compter sur une seule main, aujourd'hui les deux n'y suffisent plus, c'est dire tous les progrès qui ont été faits par nos sympathiques motards. Aussi assistons-nous à des empoignades de plus en plus farouches où l'adresse lutte avec l'audace, parfois même avec la témérité. Bravo à tous qui avez acquis par votre volonté, votre ténacité et vos efforts constants cette étoffe où l'on taille les champions.

Résultats techniques

Catégorie 125. — 1^{re} Série : 1. Fraces; 2. Frison; 3. Noizette; 4. Wybo; 5. Duhamel. — 2^e Série : 1. Visciano; 2. Perez; 3. Defert; 3^e Série : 1. Santucci; 2. Coriat; 3. Paturel; 4. Pacou. — Finale : 1. Fraces; 2. Visciano; 3. Santucci; 4. Frison.

Catégories 350 et 500. — 1^{re} Série : 1. Ciancio; 2. Bailleux; 3. Wentzel. — 2^e Série : 1. Mitchell; 2. Goetz; 3. Casalta. — 3^e Série : 1. Solari; 2. Petrus; 3. Aghir. — Finale : 1. Mitchell; 2. Ciancio; 3. Goetz; 4. Bailleux. **Sidecars.** — 1. Santucci; 2. Molines; 3. Casalta.

A ORLÉANSVILLE

La section de Boufarik du M.C. d'Algérie menait cette fois nos crossmen disputer leurs chances devant un public nouveau, organisant le 21 mai un moto-cross à Orléansville où, devant une nombreuse assistance, Fraces, toujours imbattable en 125 cmc., a réaffirmé sa classe, talonné toutefois par Visciano qui voudrait bien faire une fois premier. Aghir sur sa 250 cmc. est enfin récompensé de ses efforts et prend sa revanche de Maison-Carrée en enlevant la première place des catégories 350 et 500 cmc.

Résultats techniques

Catégorie 125. — 1^{re} Série : 1. Wybo; 2. Noizette; 3. Duhamel; 4. Gognalon. — 2^e Série : 1. Fraces; 2. Visciano; 3. Pacou; 4. Lefebvre; 5. Coriat. — 3^e Série : 1. Santucci; 2. Frison; 3. Perez; 4. Defert. — Finale : 1. Fraces; 2. Visciano; 3. Santucci; 4. Frison; 5. Wybo; 6. Noizette.

Catégories 350 et 500. — 1^{re} Série : 1. Goetz; 2. Bailleux; 3. Gastaud; 4. Gasq. — 2^e Série : 1. Wentzel; 2. Mitchell; 3. Azzuno. — 3^e Série : 1. Aghuir; 2. Ciancio; 3. Xicluna. — Finale : 1. Aghuir; 2. Goetz; 3. Mitchell; 4. Ciancio; 5. Azzuro; 6. Wentzel; 7. Bailleux.

Moto-Club de Saint-Cloud

Le 28 mai 1950 le Moto-Club de Saint-Cloud avait organisé un moto-cross au lieu dit « Ile de la Jatte » à Puteaux. Parcours accidenté à souhait, départ au starter absolument parfait. Un seul reproche : parcours trop court et trop étroit, quasi-impossibilité de doubler, le concurrent prenant la tête au départ était certain, sauf le cas d'une chute toujours possible, de la garder de bout en bout.

Programme chargé : 9 courses annoncées.

1^{re} Course, 1^{re} Série 350 cmc. (10 tours). — Epreuve aisément remportée par Martin du M.C. Clodo en 9 m. 45 s. Déplorons encore une fois le peu de courtoisie des coureurs envers les organisateurs et envers le public, en se faisant engager dans une épreuve et en déclarant forfait au dernier moment.

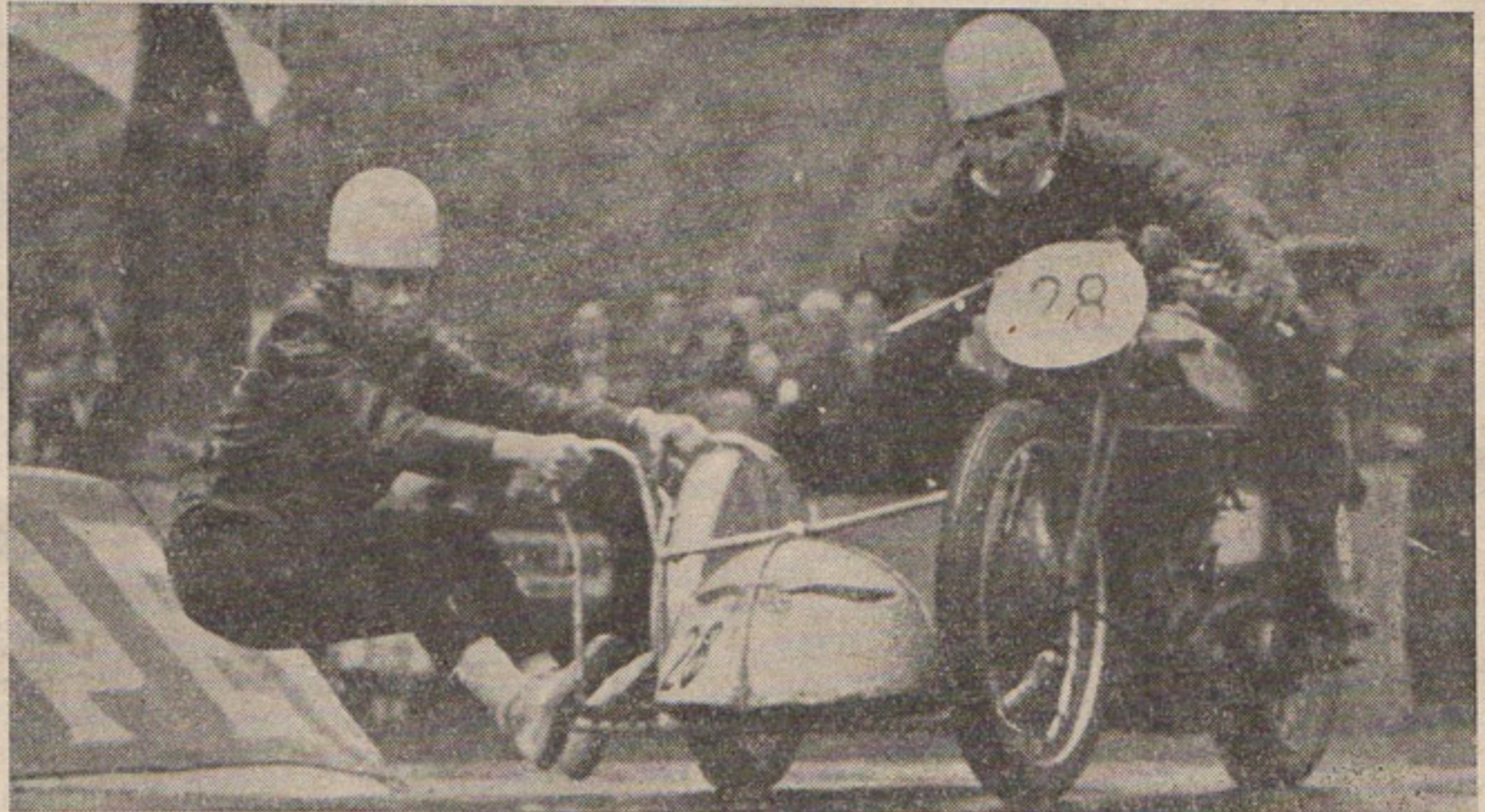
2^e Série 350 cmc. (10 tours). — Remportée par Chaumette en 9 m. 40 s. devant Frantz et Boisserie très près.

1^{re} Série 250 cmc. (10 tours). — Avec sa virtuosité habituelle le champion du M.C. Clodo, Godey, remporte cette série en 9 m. 54 s. tandis que Perrey un autre espoir du moto-cross ne peut mieux faire que de terminer à 1 tour ayant eu divers incidents au cours de l'épreuve, il prendra donc le départ en 2^e série afin d'être qualifié pour la finale.

2^e Série 250 cmc. (10 tours). — Plus heureux cette fois Perrey remporte brillamment cette série devant Manguier et Adnet.

1^{re} Série 500 cmc. (12 tours). — Cette série est gagnée très aisément par Mesplède de l'A.S.P.P. devant Legrand de l'A.M.S. et Cherrier du M.C. de Saint-Cloud.

2^e Série 500 cmc. (12 tours). — Théveney prend la tête dès les premiers mètres devant Deshaies et la course se déroulera dans cet ordre, dans la quasi-impossibilité de doubler sans risquer l'accident.



Vanderschrick et Siva vainqueurs en side.
A gauche Armstrong vainqueur en 350 cmc.
au Grand Prix du Luxembourg.



pilotes d'usine, Armstrong vient au tout premier plan. En 350 il fut très sérieusement inquiété par Van Ryswyk, champion hollandais; tandis que les Belges Ergé et Delabarre luttèrent sérieusement pour la troisième place. Hélas, Goffin ne put réparer ses Norton accidentées à Florefle en temps voulu et son absence fut très déplorée.

Les champions Briggs et Laurent furent également très applaudis. Aucun Français, hélas, n'était présent à moto.

Dans l'épreuve pour moto-sidecar le champion de Belgique régnait en maître n'ayant aucune forte opposition; l'épreuve se disputa presque exclusivement entre Belges. A ce propos, un pilote encore débutant l'an dernier se distingue depuis le début de saison : il s'agit de Deronne dont l'art du pilotage et la rapidité font le deuxième sidecariste belge du moment. Un pilote à suivre et à inviter hors frontière!

Marianne WEBER.

Les classements : Internationaux 350 cmc.

Internationaux 350 cmc. — 1. Armstrong (Vélocette), 15 tours en 29 m. 36 s. 8/10, moyenne 115 km. 009; 2. Van Ryswyk (Vélocette) en 29 m. 55 s. 7/10; A. Ergé (A.J.S.), 30 m. 35 s. 5; 4. Delabarre (A.J.S.), 30 m. 37 s. 2; 5. Moule (Norton), 31 m. 17 s. 7; à 1 tour Rousselle (Vélocette); 7. Rafeld (A.J.S.); 8. Heath (Norton); 9. Philips (Norton); 10. Briggs (Norton); 11. à 2 tours Mernier (Vélocette); 12. Nennig (Benelli) à 3 tours. Tour le plus rapide par Delabarre sur A.J.S. moyenne 123 km. 190.

Sidecars. — 1. Vanderschrick (Norton), 12 tours en 26 m. 58 s., moyenne 100 km. 490; 2. Deronne (Norton), 27 m. 23 s. 3; 3. Verwoegen (F.N.), 28 m. 45 s. 9; à 1 tour 4. Maréchal (B.M.W.); 5. Wyns (H.R.D.); 6. Federspiel (B.M.W.); 7. Beun (B.M.W.). Tour le plus rapide par Vanderschrick à 104 km. 230

500 cmc. — 1. Armstrong (Triumph), 20 t. en 39 m. 13 s. 6/10; 2. Moule (Norton), 40 m. 08 s. 6; 3. Heath (Norton); à 1 tour 4. Briggs (Norton); 5. Laurent (Norton); 6. Van Ryswyk (B.M.W.); 7. Ergé (A.J.S.); à 2 tours 8. Mernier (Vélocette); 9. Delabarre (A.J.S.); à 3 tours 10. Rousselle (Vélocette). Tour le plus rapide par Armstrong à 118 km. 860. AisipiPi

GRAND CIRCUIT AUTOMOBILE ET MOTOCYCLISTE DE DRAGUIGNAN

Sur un circuit particulièrement varié et spectaculaire se déroula à la satisfaction générale d'un nombreux public cette première manifestation de sport mécanique.

Voitures et motos rivalisèrent et tous les conducteurs ont droit à de brillants éloges. Coup d'essai, coup de maître, voilà Draguignan!

1. Theveney; 2. Deshaies; 3. Vouillon; 4. Bonin Roger.

Finale 250 cmc. (12 tours). — Cette finale émaillée d'incidents comiques, tel un coureur qui tenait les brides de son casque entre les dents le perd en cours de route et le récupère au tour suivant, est menée de bout en bout par Godey devant Perrey, Mangnier puis Adnet.

1. Godey (M.C. Clodo); 2. Adnet (M.C.); 3. Manguier (M.C.); 4. Perry (Sèvres).

Finale 350 cmc. (15 tours). — Remportée par Frantz devant Martin, Boisserie et Chaumette très malchanceux. Toujours la question de l'étréoussé de la piste la victoire devait revenir au premier qui passerait le premier virage, ces hommes étant de valeur égale.

1. Frantz (M.C. Châtillon); 2. Martin (M.C. Clodo); 3. Boisserie (M.S.); 4. Chaumette (M.C. Clodo).

Finale 500 cmc. (15 tours). — Théveney prend la tête et mène pendant cinq tours et bûche d'une manière curieuse, ce qui permet à Mesplède de passer en tête, Bonin Roger passe en seconde position devant Deshaies qu'il refuse obstinément de laisser passer bien qu'étant moins rapide. Théveney est en quatrième position devant Legrand.

1. Mesplède (A.S.P.P.); 2. Bonin Roger (A.M.S.); 3. Deshaies (A.S.P.P.); 4. Théveney (A.M.S.); 5. Legrand (A.M.S.).

ANGLAIS ET BELGES SE PARTAGENT LES FLEURS A LUXEMBOURG, LE JOUR DE L'ASCENSION, SOUS UNE PLUIE BATTANTE

La journée de l'Ascension fut, hélas, manquée par la pluie. Luxembourg vit la supériorité d'Armstrong dans les deux courses s'affirmer très nettement. Si on excepte les

ACHATS

CHERCHE épave Triumph allem. 250 cmc. — LABAUME, MONT-BOUCHER (Drôme).

MOTOCONFORT 250 culb. ou B.S.A., Terrot 1933, 34, 35. — MAHOUS, 12, rue de la Juiverie, ETAMPES (S.-et-O.). Tél. : 640.

CHERCHE épave B.M.W. 2 cyl. ss papiers, ou éch. ctre Zundapp 500 culb. en rég. — FARGEREL, 25, rue E.-Lefranc, GRANVILLE (Manche).

MOTO course 250, 350 ou 500. — MOTO-CLUB, 53, rue Max-Braun, SARREBRUCK (Sarre).

ÉPAVE Dresch 250 av. roues même ss mot. — HOUDELETTE, 16, rue de Paris, CHARENTON (Seine).

VENTES

A VENDRE moteur B.S.A. type M. 20 complet, avec carburateur M.A.G. Lucas et sa boîte 4 vit., sélec. Px 35.000 fr. Une roue AR. Ariel avec pneus, gross. 27,4. Px 15.000 fr. Roues Matchless, les deux, px 20.000 fr. et B.S.A. Le tout état neuf. — THUILLIER, 23, pl. Air-FEURRÉ, AMIENS.

GNOME-ET-RHONE 500 culb. type D. 4 et side Bernardet roue suspendue, pneus et chambre neufs. Px 100.000 fr., à débattre. — M. SALAUD, 4, av. de Paris, VINCENNES (Seine).

350 D.K.W.-N.Z. état de neuf. — DECUYPER, SOURDEVAL (Manc.).

KÆL. ESC. 250 cmc. Exc. ét. méc. pn., chaînes nfs, tansad. — REIX, Tél. : Ely. 98-93.

HARLEY-DAVIDSON 42 W.L.A. équipée grand luxe. Pare-brise, phares, sacoches, klaxons. A enlever. Px 200.000 fr. — LAMY, 12, rue Félicien-David, PARIS.

ROYAL-ENFIELD, Salon 1949, 350 cmc. culb., neuve, avec équipé luxe.

ROYAL-ENFIELD 1949, 500 cmc. culb. com. neuve, avec équipé compl. — ARIS, 11, rue de la Ferme, NEUILLY-SUR-SEINE.

MATCHLESS télescopique G.3 L. impeccable, origine. — VIGNE, 3, rue Jaffeux, GENNEVILLIERS (Seine).

B.S.A. 4 CV. culb. b. ét. p. origine. — LEPETIT, 11, rue Michelet, PARIS (6°). Tél. : Odé. 96-76.

PEUGEOT P. 110 S., rév. tans., bne oc. Tél. : Tro. 15-18.

PEUGEOT P. 110 3 CV. bn ét. — FOROT, 9, r. du Grand-Prieuré, PARIS (11°).



PETITES

ANNONCES

La ligne de 36 lettres,
signes ou espaces :

100 francs

DELAIRE

4, Impasse de la Gâté, PARIS-14°

Tél. Dan. 55-63.

ACHAT COMPTANT

- toutes motos, vélomoteurs -

MOTOCONFORT 125 culb. susp. AR. compt. montre, sac. 1.100 km. — S'adresser ELECTRICITE, 48, rue de Montreuil, PARIS (11°).

MATCHLESS 350, f. tél. susp. AR. t. pièces orig. — **PUCH 125** susp. AR. — **VÉLO** à mot. Roussey 2 vit. déb. — **ÉPAVE JAMES 125** av. papiers. — ROBAIL, 35 bis, rue Auguste-Buisson, LA GARENNE-COLOMBES. Tél. : Déf. 17-26.

MOTOBÉCANE 125 culb. ét. nf. — PARIER, 19, rue Neuve-des-Boulets, PARIS. Tél. : Roq. 82-02.

ZUNDAPP 350 culb. 4 vit. sél. imp. — SALASCA, 17, av. Léon-Gambetta, MONTROUGE.

GNOME-ET-RHONE 350 tr. bn ét. — S'adresser CARON, 49, r. Léon-Frot, PARIS (11°).

TERROT 100, 3 vit., klaxon, compt. tr. bn ét. Px 45.000 fr. — Epave **R.-GILLET 750**. Px 15.000 f.

— Remorque 2 roues. Px 7.000 fr. — VILLENEUVE, 14, r. du Capitaine-Ménard, PARIS (15°).

PEUGEOT 125 P. 56, 4 vit. sél. 1° main. impecc. compt. K.M. Urgent. Px 75.000 fr. — BOURRAQUI, 15, av. Rapp, PARIS (7°).

GILLET 100 mod. 1948, bn ét. — Tél. : Dan. 72-85.

MOTOCONFORT 4 CV. parf. ét. méc. écl. pns, tans. Mérat, poig. tour. Essai 100 km. — POLYCARPE, 13, villa Madeleine, CHATILLON-SOUS-BAGNEUX (Seine). A part. de 18 h.

F.N. av. side, en ét. de marche. — BILLOT, 24, rue C.-Périn, SOISSONS (Aisne).

NEW-MAP 150 2 temps, 4 vit. sél. 5.000 km., sortie 49. Et. nf. Px 80.000 fr. — ROUSSELLE, 14, r. Traversière, THIERS (P.-de-D.).

TERROT 500 culb. R.S.S.E. comme nve. — LETRESTE, 27, bd de Verdun, COURBEVOIE (Seine). Vis. ts l. jrs.

JONGHI 125 cmc. sél. 3.000 km. équip. — DOLE, tél. : Opé. 87-37.

Pour vos vacances, machines garanties : **500 TRIUMPH** tél. 1948 et 46. — **D.K.W.** 350 susp. AR. 125 M1. — **TERROT** 500 sup.-cul. av. side. — Scooter **BERNARDET** bas prix. — Sidecars solos et attelés. — 38, rue Saussure, (métro Villiers), PARIS (17°).

TRÈS BELLE MOTO 350 culb. chr. et ém. imp. Mot. à roder, pns nfs. Px tr. modéré. — LAMBERT, 15, r. Jules-Verne, PUTEAUX (Seine).

MOTOCONFORT 350 rem. à nf. Px 90.000 fr. — PAIRET, 143, r. du Plessis, FRANCONVILLE (S.-et-O.).

VICTORIA 350 superbe. Sup.-cul. 4 vit. sél. Et. gén. nf. Orig. int. à vdr ou éch. ctre voiture 6 CV. même ét. — Ec. pr R.-V. CORBIERE, 38, r. de Versailles, CHE-NAY (S.-et-O.).

M.R. 100 mot. ref. factures. Tr. bn ét. — ANDURAND, 230, r. de Rueil, COLOMBES (Seine).

JAWA 250 sport. — Tél. : Klé. 56-66.

TANDEM suisse imp. av Cucciolo 4 tps culb. tt nf. Comp. équip. trans. spéc. Px tr. avantag. — CHABERT, 29, rue de Seine, PARIS (6°). Apr. 20 h.

D.K.W. 500 bi-cyl. ent. orig. — RIVIERE, 10, r. de Marseille. Tél. : Bot. 72-30.

SIDE 500 Motobécane gd sport. — MONTEL, 21, r. Notre-Dame-de-Nazareth. Tél. : Arc. 67-06.

D.K.W. 198 ét. nf. 3.000 km. pns nfs, tans. — 90.000 fr. — BOUCHER, 41, r. du Colisée, PARIS. Tél. : Bal. 46-78.

URGENT 350 angl. O.S.A., side Bernardet sport, sac. Px 90.000 fr. — LAPOSTOLLE, 109, av. Gambetta, MAISONS-ALFORT.

JAMES 197 cmc. 3 vit. sél. mot. Villiers, com. nve. Px 130.000 fr. —

INDIAN 47 « lig chief » 1.200 cmc. parf. ét. b. équip. — FOURNEAUX, 102, av. Kléber, PARIS (16°). Tél. : Cop. 34-84, Pas. 83-49.

URGENT. Cède boîte v. 10, emb. 2, delco 8, phare 1, cof. out. 5, pns 400x18 3,5, transm. compt. 8, jante 5, ma ch. av. 2, bouton 3.

HARLEY M.P. — Ecrire COLIN, C.A.G., NOGENT-SUR-MARNE.

MOTEUR boîte Saroléa 600. — Side all. orig. civ. — FARGEREL, 25, r. E.-Lefranc, GRANVILLE (Manche).

VENDS ou éch. ctre voit. 6 CV. max. sup. Triumph 350 ang. culb. 3.787 milles orig. — CHARLES, DONVILLE (Manche).

MOTOCONFORT av. side et Motoprester. Tr. bn ét. marche, cse dble emp. — PAGES, Huissier, SEVRES (S.-et-O.).

N.S.U. 250 sup.-cul. 4 vit. sél. tans. nbx acc. exc. ét. cse dble empl. — LABOUR, 19, av. Porte-Brunet, PARIS (19°).

125 C.Z. 3 vit. sél. f. tél., ét. nf. — MARC. Tél. : Lou. 42-10.

PEUGEOT P. 56, 125 cmc. 4 vit. sél. au pied, compt. — PIAU, 71, av. d'Italie, PARIS (13°).

A.M.C. 150 pas imm. **MOBY-CLUB** av nbx acc — **TRI PEUGEOT**. — **SOYER** 350 parf. ét. méc. — Tél. : Gra. 24-32.

DARMONT 3 R. 3 vit. méc. imp. bne prés. Joint photo. Px int. — WARTELLE, 61, r. Hoche, ROUBAIX.

SEGMENTS DE PRÉCISION

BoHee

Compression
Économie,
Durée

B.S.A. twin nve f. tél. Px imbat. cse départ. — JAMA, 5, r. Bernier, JOINVILLE-LE-PONT. Tél. : Gra. 20-42.

F.N. 350 dern. mod. 1950 de luxe, siège AR. c. nve, rais. santé. — RAYMOND, 64, rue de Tolbiac, PARIS.

SIDE AX. 2, ét. nf. Px 120.000. — A. BRIEND, 52, r. Vinchon, LAON (Aisne).

MOTOBÉCANE 125 culb. f. tél. ent. équip. Px 100.000 fr. — MAZAUREIN, 200, av. d'Orléans, MASSY (S.-et-O.).

TRIUMPH speed twin f. tél. susp. AR. roulé 18.000 km. prés. méc. exc. Px 240.000 fr. — DE ROUX, 13, r. Roux-de-Brignolles, MARSEILLE.

ALCOYON 100 cmc. 3 vit. bn ét. pns et ch. à air ét. nf. AV. 600x65, AR. 25x3. Px 40.000 fr. — Ec. pr R.-V. KIRCH, 8, rue Aubert, SAINT-DENIS (Seine).

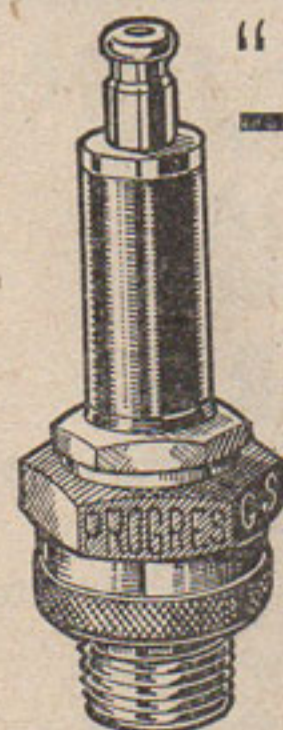
MOTOCONFORT 250, 2 temps, mot. nf, side lég. ét. nf. Px 68.000 fr. — LHOTELLIER, 20, r. des Gravilliers, PARIS (3°). Tél. Arc. 18-78.

INDIAN 500 mot. ref. peint. nve. Px 100.000 fr. — Tél. : Pas. 07-90 g. trav.

TERROT 500 culb. R.G.A.S. 4.000 km. av. side Bernardet der. mod. imp. — GRUSS, 104, r. des Hanots, MONTREUIL. Le dim.

BOUGIE 100 % MICA

"PROGRÈS"



Rien de mieux pour votre moto c'est l'avis de votre Agent.

BESSIÈRE

164, r. Gabriel-Péri, VI'RY (Seine)

MOINS de PERLES !

AUX BOUGIES avec le **BRENNUS-“E”** !

Essayez-le dans 60 litres d'essence ordinaire pour 120 fr. en timbres adr. au Service Vente, 31, Rue Chèvre, ANGERS. (Conditions aux revendeurs)

SURPUISSANCE • ÉCONOMIES • AGRÉMENT • ENTRETIEN

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES *Velocette*

MOTOBÉCANE

TERROT

BERNARDET

toujours prêt à vous satisfaire

78, AVENUE DES TERNES
PARIS-17° GAL. 78-95

TERROT 350 culb. ét. nf. Px 110.000 fr. Remorque camp. ét. nf. Px 15.000 fr. — CARNEIRO, 15, r. Veuve-Aublet, ROMAINVILLE.

MOTOCONFORT 350 lat. bloc mot. tans. bn ét. Px 50.000 fr. — Vis. Garage LUNEVILLE, rue de Lunéville, PARIS (19°). Tél. : Bot. 49-44, le soir. H. bureau, Mol. 52-70, poste 13-55.

GILLET-HERSTAL 350 sup. Sp. Tél. : Anj. 04-61 de 9 à 12 et de 13 à 17 h., ou 87, av. P.-V.-Couturier, GENTILLY (Seine).

INDIAN 500 2 cyl. ét. nf. Px tr. int. — LANDIER, VIVOIN (Sarthe).

AFFAIRE UNIQUE : bel ens. nf. jamais roulé. 175 culb. A.M.C. plus side lég. Buffier, gar. moins cher taxe. — COMBE, 10, r. Maupassant, CLERMONT-FERRAND, (P.-de-D.).

SCOOTER Bernardet luxe, ét. nf. Px 110.000 fr. — LEMONDE, MELLECEY (S.-et-L.).

D.K.W. 2 cyl. 2 temps av. ou ss side. Px 110.000 fr. — 93, r. du Château, BOULOGNE. Tél. : Mol. 06-29.

ARIEL 350 nve. — **VICTORIA** 200 à remonter. — **D.K.W.** 125 parf. ét. — **RAVAT** 100 bas px. — **PUCH** 250, 4 vit. sél. Px tr. int. — 1 lot boîtes Staub 3 vit. ét. marche ar. et div. pièces pour boîtes. — **SUTRA**, 41, r. d'Anjou, VERSAILLES (S.-et-O.).

Mosquito

POUR VOTRE VÉLO

D I E M

POUR VOTRE TANDEM

POUR LE TOUT

— UN SPÉCIALISTE —

SENECHAL

83, Av. de la Grande-Armée
PARIS-16°

PARIS PROVINCE

B.S.A. 500 culb. 4 vit. sél. — **MOBYCLUB** 125 culb. susp. AR. parf. ét. méc. — GEORGES, 7, av. de l'Union, ASNIERES. Tél. : Gré. 45-72.

Grand choix motos occasion : **TERROT** 500 lat. 4 vit. ét. imp. Px 135.000 fr. — **ARIEL** 350 culb. 4 vit. tr. propre. Px 130.000 fr. — **GNOME-ET-RHONE** 750 culb. Px 120.000 fr. — **KOLLER-ESCOFFIER** 350 mot. Mag. Px 65.000 fr. — **MONET-GOYON** 350 lat. Px 85.000 fr. — **GNOME-ET-RHONE** 750 lat. av. side Bernardet. Px 120.000 fr. — **MONET-GOYON** ét. nf. 500 culb. 4 vit. side Simard. Px 190.000 fr. — **RENÉ-GILLET** mot. 750 ét. nf. Px 15.000 fr. — **FRADKIN**, 128, av. Clemenceau, MONTPELLIER.

NORTON 16 H. d'orig. 1^{re} main. Bn ét. 15.000 km. Px 110.000 fr. av. acces. — **COSTES**, 20, r. des Sorbiers, PLESSIS-ROBINSON ou Mic. 19-25.

SAROLÉA 350, 1947, ét. nf. — C.P.D.M., 4, r. Chaptal, LEVALLOIS (Seine).

CYCLECAR cond. int. surb. tank à l'av. aérod à l'ar., mot. ar. 2 cyl. op. 4 CV. fr. Lockheed, qq. trav. à term. Bs px. — Tél. : Mol. 11-50.

SIDE Précision imp. susp. Neimann, pn nf, caisse alu. orig. gde malle. Px rais. — **CONC.**, 20 bis, rue Pétrarque, PARIS (16°).

JONGHI 100 sél. 5.000 km. tt équip. Px 45.000 fr. — **VERBERT**, 119, r. Belliard, PARIS (18°).

HARLEY 750 lat. Px 140.000 fr. — **HARLEY** 750 bleue, chr. imp. Px 220.000 fr. — **HARLEY** 750 lat. Px 150.000 fr. — **HARLEY** 750 com. nve gar. Px 300.000 fr. — **HARLEY** 1.200 lat. com. nve gar. Px 350.000 fr. — **MOTOS DANTON**, 14, r. Danton, LEVALLOIS-PERRET. Tél. : Per. 19-11.

M.R. Mot. Sachs accidenté. Bas Px. — **DEBON**, 77, bd de la Marne, LA VARENNE (Seine).

ALCYON 100 tr. bn ét. mécanique guidon, saker. Px 45.000 fr. — **LE COEDIC**, 12, rue Clovis-Hugues, SAINT-DENIS (Seine). Vis. à part de 18 h. et sam. apr.-midi.

HARLEY 750 bn ét. gén. Px int. non luxe. — **CHOTARD**, 38, r. Dombasle, PARIS (15°).

MOTOBÉCANE 175 sortie mai 50, livrable de suite. Px taxe. — **DUTILLEUL**, 82, r. Folie-Méricourt, PARIS, Samedi, ou Tél. : Opé. 88-35.

B.M.W. R. 71 exc. ét. — **SELLE**, 16, rue des Ecoles, PARIS. H. repas. Tél. : Ode. 59-88.

MATCHLESS 350 f. tél. 4 vit. Px 140.000 fr. — **MONET-GOYON** 500 4 vit. susp. AR. Px 100.000 fr. — **TERROT** 125 f. tél. Px 80.000 fr. — Side **MATCHLESS** 1.000. Px 120.000 fr. — **KIENNE**, 72, q. du Point-du-Jour, BOULOGNE. Tél. : Mol. 64-02.

M.A.R.C. 4 CV. av. side léger. Px 65.000 fr. — **CHAFFENET**, 2, r. Saint-Jean, PONTOISE.

D.K.W. 198 ét. nf, nbx acc. — Tél. : Vau. 57-57.

MONET-GOYON 500 mot. mag. f. tél. nve. Px 55.000 fr. — Tél. : 25-75, LE RAINCY, de 9 à 18 h.

ALMA 150, 4 vit. sél. 1.200 km. Px. Px 90.000 fr. — **BERGER**, FOURS (Nièvre).

B.M.W. R. 66 imp. Px 270.000 fr. — **DESCROIX**, 1, r. J.-Gauthier, NANTERRE. Tél. : Mal. 13-09.

TRIUMPH T.100 imp. tél. Px 240.000 fr. — **BECHERET**, 1, r. Francisque-Sarcey, NANTERRE. Tél. : Mal. 19-38.

MOTOBÉCANE 1 CV. 2 tps, 3 vit. — R. IEHL, 20, r. du Docteur-Foucault, NANTERRE. Tél. : Mal. 27-17.

CUCCILO av. vélo ens. bn ét. frs tamb. roues nfs. Px 30.000 fr. — **BAUMANN**, 33, av. du Parc, BOURG-LA-REINE. Tél. : Rob. 21-30.

REMORQUE Fulgur 100, ét. nf. Px 10.000 fr. — **DELILE**, 10, r. V.-Hugo, PANTIN.

INDIAN 500 bicycl. ét. nf. — Ec. **MAC-NAB**, 26, r. de Pontoise, SAINT-GERMAIN-EN-LAYE (S.-et-O.).

HARLEY 750 ét. nf. selle bi-pl. — **LEGER**, 10, r. L.-Rouquier, LEVALLOIS.

CUCCILO 1.300 km. susp. AV. et AR. — Tél. : Inv. 01-80. Soir.

ZUNDAPP 3 CV. type D.B.K. 250 ét. nf. tte équip. Px 115.000 fr. — **FAIDHERBE**, 1, place de Vaucelles, TAVERNY (S.-et-O.).

TERROT 250, 4 vit. sél. susp. AR. f. tél. ét. imp. Px à déb. — **LENIN-GER**, 33, rue Sadi-Carnot, NANTERRE.

PEUGEOT 350 sél. tans. mot. ref. nf. Px 50.000 fr. — **LOUDOT**, 3, r. E.-Gilbert, PARIS (12°).

250 anglaise culb. 4 vit. sél. prés. ét. méc. imp., pns nfs. Px int. — Tél. : Klé. 98-47.

B.M.W. 750, side Précision, ét. nf. — Tél. : Mén. 45-57. Sauf lundi.

MOTOBÉCANE 5 CV. culb. gd sport, rlé 15.000 km. — **BOIVIN**, 12, rue L.-Sampaix, PARIS (10°).

NORTON course 500 cmc. cul. bronze c. nve, 160 km.-h. Px 180.000 fr. — **ROBBES**, 52, bd Gabriel-Péri, MALAKOFF (Seine).

PEUGEOT P. 135, 4 CV. culb. tr. bn ét. sac. tans. Px à déb. — S'adresser **TINTORRET**, Garage **ASNIERES**. Tél. : Gré. 42-08.

T.W.N. 3 CV. Hérisson, gar. ét. nf. sél. 4 vit. Px 150.000 fr. — Tél. : Mai. 75-84, repas.

MOTOCONFORT 125, 4 tps, revend. s'abs. — **HOMET**, 47, av. Hoche, PARIS (8°).

HARLEY 1.300, 4 vit. buddy dern. mod. sirène. 2 sonab. Pns U.S.A. 500x16, 3 ph. sacoches. Vds cse dble empl. Px 300.000 fr. à déb. — **MILLON**, 84, rue Hauteville. Tél. : Mail. 02-40.

ZUNDAPP K. 500, 5 CV. 2 cyl. présent. impec. réelt. nve. Px 130.000 fr. — **HOFF**, 5, r. Elie-de-Beaumont, PARIS (17°) (Porte Champerret).

ÉCHANGES

D.K.W. 500 S.B. 2 cyl. com. nve, 4.500 km., ctre **TERROT** 125 f. tél. ou 150 **PEUGEOT** ét. nf. av. retour. — **BRANGER**, 11, rue Doriole, LA ROCHELLE-PALICE (Char.-Mar.)

ECHANGE ou vends camion-benne 4 t. 5 avec moto ou voiture. — **NIRONI**, 91, bd Marceau, COLOMBES (Seine).

BUGATTI ctre moto. — **LASLANDES**, 111, av. Victor-Hugo, PARIS (16°).

DIVERS

CASQUE GENO, dessus selle caoutc. ét nf, sacoches tout cuir. — 44, rue J.-Dulud, NEUILLY-SUR-SEINE.

CANOE ARMOR nf. — Tél. : Dan. 72-85.

ÉTS BONNET

80, Aven. Général-Leclerc

BILLANCOURT

Livrent rapidement

LA NOUVELLE 175 cc.

GULLER

à bloc-moteur A. M. C.

LARGES FACILITÉS DE PAIEMENT

Métro Billancourt

C.P.D.M. 4, rue Chaptal, LEVALLOIS. Tél. : Per. 09-13 : Réalésage, rectification d'embellages. — Réalésage cylindres. Disponibles : embellages et cyl. Peugeot P. 105, 107, 108, 109, 110, 111, 112, etc. et toutes marques. Pièces pour : Chaise, Peugeot, Terrot, Motobécane, etc... Embellages toutes marques. Culasses Peugeot, Automoto A. 12 et toutes marques. Catalogue N° 12 sur demande. Fourniture exclusive aux Agents seulement.

MACHINE A TRICOTER long. 40 cm. — **FARGEREL**, 25, r. E.-Lefrant, GRANVILLE (Manche).

COMMERÇANT en cycles et motos recherche firme spécialisée pour vente à crédit. — Ec. **COMPTEUR DU CYCLE**, 3, r. P.-Semard, AVION (P.-de-C.).

A LOUER petit garni : cuisine, 1 ou 2 chambres, juin, juillet, septembre. — Chambres : juin à fin septembre. Px modérés. — **CUNY**, villa « Favorite », GERARDMER (timbre pour réponse.)

DEMANDE D'EMPLOI

JEUNE HOMME, tr. sér. 28 ans, bne connais. méc. cherc. trav. petit garage réparations motocycles. En éch. ach. 350 ou 500 de préf. étrangère. — Ad. cond. à **BERRARD**, 32, rue Cavé, PARIS (18°).

MAGASINIER français, 38 ans, sér. méticuleux, méthodique, ordonné, organisateur fichier, stock, commandes, connaissant service achats, cherche emploi stable, moto, vélo ou autre. — **ROGEZ**, 16, rue André-del-Sarte, PARIS (18°).

LEICA — FOCA ROLLEIFLEX KODAK

disponibles à

“ASNIÈRES-PHOTO”

78^{bis}, Avenue de la Marne

ASNIÈRES-PARIS

GRÉ 49-18

Ouvert le Dimanche matin



Moto-Club de l'Aisne

Depuis sa création, vieille d'un an à peine, le Moto-Club Laonnois n'a cessé de se fortifier et de s'étendre. Il est parvenu à déborder les murs de Laon. Par ses réalisations et sa propagande, il s'est fait connaître au loin et il a recueilli des adeptes dans tout le département, des sections se sont créées à Tergnier, puis à Soissons et à Chauny, une section est en formation à Villers-Cotterets.

Il fallait que ce grand mouvement qui réveillait petit à petit le monde motocycliste du département prenne nom : « Moto-Club de l'Aisne ». C'est maintenant chose faite et c'est la raison de cette bruyante manifestation de Soissons, qui a réveillé la ville dans sa douce torpeur de matinée dominicale. Si nous tenons à nous excuser auprès de ceux qui ont pu être incommodés par le bruit, nous sommes persuadés que la plupart de ceux qui ont assisté au défilé des 31 machines représentant les différentes sections de notre jeune club ont éprouvé une certaine satisfaction, mêlée de quelque fierté, à constater que le département de l'Aisne se réveille quand il veut et qu'il ne se résigne pas irrémédiablement à l'arrière-plan dans le domaine du sport et du tourisme que l'étranger monopolise chaque jour davantage.

Nous rendrons hommage tout particulièrement à M. Parfum, fondateur du Moto-Club, président toujours enthousiaste et dynamique; à M. Grière qui a déjà fait un si bon travail depuis la création toute récente de la section de Chauny; à M. Thierry, fondateur et vice-président de la section de Soissons qui, avec Mme Thierry, se dévoue sans compter.

En effet, c'est M. Thierry qui conduisit le bruyant défilé dans les grandes artères de la ville et l'amena au pied des vieilles tours de Saint-Jean-des-Vignes, pour une visite historique qui laissa à chacun le meilleur souvenir.

Autour d'un apéritif amical, il fut promis de se retrouver bientôt pour une prochaine randonnée qui viendra sceller cette chaleureuse prise de contact.

Ligue Motocycliste de l'Île-de-France

La Ligue Motocycliste de l'Île-de-France informe les participants du 2^e Circuit Motocycliste de l'Île-de-France, épreuve de tourisme disputée le 7 mai dernier, que la distribution des récompenses aura lieu le samedi 17 juin 1950, à partir de 21 heures, au siège social de la Ligue : Café « Aux Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli, Paris (4^e) (salle du sous-sol), place de l'Hôtel-de-Ville de Paris.

Tous les concurrents ayant terminé cette compétition sont instamment invités à bien vouloir être présents à ladite distribution des prix.

Moto-Club Châtillonnais

TOURISME - SPORT - CAMPING

Au cours de la dernière réunion bimensuelle, le calendrier touristique du club a été ainsi fixé pour juin et début juillet :

18 Juin. — Participation à la Fête des Fraises à Bièvres. Rassemblement au siège à 15 heures. Regroupement au siège de la section locale, Café Ponthier, 6, rue de Paris, Bièvres. Présentation de la section des Motobigophones. Gymkana et jeux motocyclistes.

25 Juin. — Participation à la Concentra-

tion de la Ligue de l'Île-de-France dirigée sur Provins pour assister à la Foire médiévale. 2 départs : pour les campeurs samedi matin, r.-v. à 8 h. 30 au siège; pour les touristes : le dimanche, r.-v. au siège à 7 heures. Départ à 7 h. 30. Itinéraire : Croix-de-Berny-Choisy-Villeneuve-Saint-Georges-Lieusaint, à gauche vers Guignes-Rabutin (regroupements avec les clubs de la L.M.I.F.). Pique-nique et restaurant au choix (inscriptions pour le déjeuner à la réunion du 15 juin).

2 Juillet. — Concentration autos-motos sur Orgères-en-Beauce (E.-L.). Départ du siège à 7 h. 30. Itinéraire : N. 20 jusqu'à Toury (regroupement). Pique-nique et restaurant. Engagements à la réunion du 15 juin.

Rappelons à nos sociétaires ayant participé au 2^e Circuit Motocycliste de l'Île-de-France de bien vouloir assister à la distribution des prix qui aura lieu le samedi 17 juin, à 21 heures, 66, rue de Rivoli, Paris. En outre dans la nuit du 17 au 18 juin le M.C.C. assurera le contrôle parisien de l'épreuve d'endurance Saint-Etienne-Paris et retour.

Prochaine réunion bimensuelle le jeudi 15 juin à 21 heures au siège social, Café Roulant, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux. Renseignements et adhésions reçus tous les jours à l'adresse ci-dessus.

SAINT-ETIENNE-PARIS-SAINT-ETIENNE les 17-18 juin 1950

Cette épreuve en une étape va rassembler cette année, un nombre important de pilotes parisiens, lyonnais, stéphanois, moulinois et foréziens.

Les changements avec le concours de l'an dernier sont les suivants :

Création d'un nouveau groupe pour la catégorie 250 cmc. Il y aura désormais :

Le groupe Bleu n° 1, moyenne 45 km., groupant les motos de 100, 125 et 175 cmc.

Le groupe Blanc n° 2, moyenne 50 km., groupant les motos de 250 cmc.

Le groupe Rouge n° 3, moyenne 55 km., groupant les motos de 350 cmc.

Le groupe Or n° 4, moyenne 60 km., groupant les motos de 500 cmc. et au-dessus.

La participation des sidecars est également assurée dans les deux groupes 50 et 55 km.-h.

De plus, le parcours a été allongé de 60 km.

Et enfin, si le classement de base est toujours effectué sur les points de pénalisation aux contrôles fixes, l'attribution d'incidences de côte dans la montée de la Valla, à la Croix de Chaubouret, permettra de répartir les coupes et les prix spéciaux.

Enfin, l'arrivée aura lieu au vélodrome de Saint-Etienne où une réunion-gala motocycliste aura lieu en attendant l'arrivée des concurrents.

Le programme sera de tout premier choix, avec la participation en course motos des champions : Toto Marnay, Paulot, Fernand Meynier et Thomas; des acrobates : Dauzat et Lombardy, et de bons pilotes clermontois, provençaux et foréziens en motos de 125 cmc.

Le 2^e Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne Motocycliste sera un événement sportif de toute première importance et, comme l'an dernier, le départ sera donné série par série de la place Jacquard, le 17 juin, entre 17 h. et 23 heures.

Moto-Club Aiglou

La sortie annuelle primée est fixée cette année au 18 juin sur Neufchâtel-en-Bray. L'année dernière 94 motos et vélomoteurs étaient à notre sortie sur Yvetot.

La centaine de participants sera dépassée. De nombreux prix récompenseront les arrivants.

La Ligue Motocycliste de l'Île-de-France groupant actuellement une quarantaine de clubs de la région de l'Île-de-France, poursui-

vant ses efforts en vue du développement du tourisme motocycliste, organisera le dimanche 25 juin 1950 sa 2^e Concentration Auto-Motocycliste qui sera dirigée sur Provins, avec la collaboration et le concours du Moto-Club Provinois.

Le rassemblement général de tous les clubs de la L.M.I.F. aura lieu sur la N. 19 à Guignes-Rabutin. Rendez-vous à partir de 9 heures. Départ de la colonne derrière auto-pilote à 9 h. 30 précises. Parc fermé et gardé installé à la Distillerie de Provins mise gracieusement à notre disposition. Le pique-nique général de tous les clubs participants sera installé sur les promenades d'Aligne entre le « Trou-du-Chat » et le Stade municipal.

L'après-midi les participants pourront assister aux réjouissances de la 2^e Foire médiévale annuelle où un spectacle inédit et inoubliable les attend.

En outre les motards-campeurs pourront également camper à partir du 22 au soir sur le terrain de la « Fontaine-Riante » qui sera aménagé en conséquence.

Clubs de la L.M.I.F. vous assisterez avec des effectifs nombreux à cette sortie de propagande en faveur du Tourisme Motocycliste Régional.

Vélocycle-Club Parisien

TOURISME - SPORT - CAMPING

Sortie promenade 24-25 juin sur Provins, 2 départs. — Campeurs : Porte de Charenton 9 heures; touristes : Porte de Charenton 8 h. 15. Regroupement Guignes-Rabutin 9 h. avec Ligue Motocycliste Ile-de-France.

2 juillet, sortie sur Orgères-en-Beauce. — Rendez-vous porte d'Orléans 7 h. 30. Départ 8 heures. Regroupement Toury 10 heures.

Les réunions du V.C.P. ont lieu les 1^{er} et 3^e mardis de chaque mois à 21 heures au siège social, Tabac du Châtelet, 8, rue Saint-Denis, Paris (1^{er}) (salle du sous-sol).

Pour tous renseignements, s'adresser à J.-L. Gaumont, 16, avenue des Courlis, Le Vésinet (S.-et-O.).

Amicale Motocycliste Hyéroise

LE RALLYE-CONCENTRATION DE L'A.M. HYEROISE

Cette Concentration-Gymkana du 7 mai 1950 a groupé : 20 clubs, 276 machines, 392 participants des deux sexes.

Défilé impeccable en ville avec dépôt d'une gerbe au Monument aux Morts.

Grand gymkana l'après-midi, avenue Gambetta.

Journée excellente pour le sport motocycliste.

Sidecar-Club de France

Depuis les éliminatoires du Bol d'Or qui ont marqué la reprise de l'activité sportive du S.D.F., le programme des compétitions auxquelles ont pris part nos coureurs a été très chargé.

Cependant les espoirs n'ont pas été déçus, et à chaque occasion nos pilotes ont eu à cœur de défendre, sinon toujours avec succès, du moins avec brio, les couleurs bleu-blanc-jaune. Et si la victoire n'a pas toujours récompensé comme il se devait leurs méritoires efforts, il n'en faut accuser que les défaillances mécaniques, inévitables aléas de la course.

Le 30 avril 1950 : Grand Prix de Paris, disputé à Montlhéry. — Catégorie 350 cmc. : Cherrier est 6^e au classement général et 1^{er} des amateurs, en outre, il détient le record du tour; malchanceux, a été privé de la victoire par suite de la rupture de sa chaîne à l'avant-dernier tour alors qu'il était en tête. Foulon est 7^e au classement général et 2^e des amateurs. — Catégorie 500 cmc. : Cherrier 2^e classement général et 1^{er} amateurs; Méry 6^e classement général et 3^e amateurs.

Le 7 mai : Grand Prix du Cinquantenaire à Roubaix. — Catégorie 350 cmc. : Cherrier 8^e classement général et 1^{er} amateurs.

Le 14 mai : Circuit de Vitesse Amateur de Châteauroux. — Catégorie 350 cmc. : Lamontagne 1^{er}, record du tour; Foulon 4^e.

Le 21 mai 1950 : Circuit de Vitesse Amateur d'Orléans. — Catégorie 350 cmc. : Lamontagne 1^{er}.

Le 21 mai : Circuit de Vitesse de Bergerac. — Catégorie 350 cmc. : Cherrier 3^e.

Le calendrier des prochaines manifestations sportives auxquelles sont inscrits nos pilotes est le suivant :

Le 28 mai : Circuit de Vitesse Amateur à Dijon.

Le 4 juin : Circuit de Vitesse Amateur à Moulins.

Le 11 juin : Circuit de Vitesse Amateur à Bourges.

Le 18 juin : Circuit de Vitesse Amateur à Clermont-Ferrand.

Par contre, le programme touristique du mois de juin permettra aux nombreux adeptes des plaisirs de plein air et des sorties en groupe dans une atmosphère de saine camaraderie et de franche gaieté d'effectuer les déplacements suivants :

4 juin : Rozay-en-Brie.

11 juin : Montereau.

18 juin : Etangs de Hollande.

25 juin : Participation à la Sortie-Concentration de la Ligue Motocycliste de l'Île-de-France sur Provins.

Nous rappelons que nos réunions ont lieu les 1^{er} et 3^e mercredis du mois au siège social : « Café Le Balagny », 79, avenue de Saint-Ouen, à Paris (17^e).

Moto-Club de Beauvaisis

FESTIVAL DE LA MOTO

Le Moto-Club du Beauvaisis organise le dimanche 2 juillet 1950 à la Chapelle-aux-Pots (Oise) un Festival de la Moto, et invite les Clubs régionaux à participer à cette fête qui se déroulera ainsi :

10 heures : Concentration à Beauvais.

11 heures : Défilé à la Chapelle-aux-Pots, réception par la Municipalité et les Sociétés locales, vin d'honneur offert aux motocyclistes.

14 h. 30 : Grand gymkana à la portée de tous. Démonstration de moto-cross. De 18 h. à 22 heures, Bal de la Moto.

Prix en nature et participation aux bénéfices pour les concurrents.

Pour tous renseignements et engagements, s'adresser à M. Grisot, 27, rue de Châteaudun, Paris (9^e). Tél. : Trudaine 75-04.

Moto-Club de Montluçon

Le Moto-Club de Montluçon communique que son circuit qui devait avoir lieu le 25 juin est annulé pour cette date.

Actuellement privés de Municipalité, nous nous sommes heurtés au mauvais vouloir d'un fonctionnaire ayant apparemment une haute conception des devoirs de sa charge.

A.S.P.P.

En présence de M. le commissaire Poirier, chef de la Brigade motorisée de la Préfecture de Police et de M. l'Inspecteur principal motocycliste Vanot, président de la Section de moto-cross de l'A.S.P.P., le lundi 15 mai à 21 heures a eu lieu au Bal des Fleurs, boulevard de l'Hôpital, la loterie de l'A.S.P.P.

La B.S.A. A7 vertical twin 2 carbu. a été gagnée par le n° 3983.

La B.S.A. A7 vertical twin 1 carbu. a été gagnée par le n° 4802.

La B.S.A. 350 cmc. B32 monocylindre a été gagnée par le n° 1959.

Après la loterie, une séance récréative eut lieu, où le gardien Falaise obtint un franc succès dans son numéro de prestidigitation. La soirée se poursuivit par un bal et tout au long de la soirée régna la plus franche gaieté et la meilleure camaraderie.

MISE AU POINT

Afin de couper court à certaines réflexions tendancieuses émises par des spectateurs mal informés, mais certainement de bonne foi, concernant le matériel mis à la disposition de nos coureurs, je tiens à apporter les précisions suivantes :

1^o L'A.S.P.P. est un club civil, au même titre que n'importe quel autre club.

Le Directeur-Gérant : MAX ENDERS.

2^o L'équipe de moto-cross n'est qu'une des vingt-sept sections composant l'A.S.P.P.

3^o Les machines dont nous disposons ont été achetées par l'A.S.P.P. et non par la Préfecture de Police, qui n'y participe en rien.

4^o Les coureurs s'entraînent en dehors des heures de service et diffèrent leur permission hebdomadaire afin de pouvoir courir le dimanche.

5^o Aucune dispense de service ne leur est accordée.

6^o Les machines sont réparées et mises au point par des mécaniciens qui travaillent également en dehors de leur temps de service.

7^o Les prix gagnés au cours des compétitions sont versés pour une large part à la trésorerie du club, en remboursement de l'achat du matériel.

Vous voyez, chers amis sportifs, que les motards de l'A.S.P.P. ne sont pas plus favorisés que n'importe quel autre coureur. Par leur sportivité, ils ont acquis la sympathie du grand public et leur seule ambition est de représenter dignement le club qui a engagé de grosses dépenses pour leur acheter du matériel moderne.

Le Président de la Section de moto-cross de l'A.S.P.P.
M. VANOT.

Motor-Club

Le Motor-Club rappelle à ses adhérents et à tous sympathisants que ses réunions ont lieu tous les vendredis à 21 heures à son siège social : Brasserie « Le Savoie », 15, place de la République, Paris (3^e). La prochaine réunion mensuelle aura lieu le vendredi 9 juin.

Le Motor-Club a encore prouvé son activité et son éclectisme le dimanche 21 mai avec sa participation au Moto-Cross de Montreuil, au Circuit des Aiglons où les trois premiers 500 sans pénalisation, Maisonneuve, Lecourt et Engel, sont membres du Motor-Club. A Orléans où le 1^{er} en 500 Guérin, les 2^e et 3^e en 350 Belkechout et Daoust, le 1^{er} en 250 Saint-Vanne sont autant de coureurs de l'écurie Tango et Vert. Ces victoires apportent à notre dévoué président Voyer la récompense de ses efforts incessants. Nul doute qu'à nos réunions nombreux seront les auditeurs. Pour les isolés qui cherchent une ambiance sportive en un club où règne la plus parfaite camaraderie, un conseil, assistez à nos réunions des vendredis.

AUTO-MOTO-COURSE

Association sportive de l'Automobile-Club du Midi et de l'Union Motocycliste du Midi organise, pour le 25 juin, un Circuit de vitesse motocycliste sur la piste du vélodrome du Stadium municipal de Toulouse.

Cette épreuve, courue sur une piste remarquable, la plus rapide de France, sera ouverte aux catégories 125, 175, 250, 350 et 500 cmc.

Auto-Moto-Course invite les coureurs motocyclistes à se renseigner à son siège, 81, boulevard Carnot, à Toulouse, sur le règlement de cette épreuve.

Moto-Club Carcassonnais

Le jeudi 18 mai, jour de l'Ascension, pour la première fois dans le « Languedoc-Roussillon » le Moto-Club Carcassonnais avait organisé un match de motoball international — France-Belgique — au stade Albert-Domec.

Ce match obtint tout d'abord un succès populaire car le stade était comble, un succès sportif ensuite car tout le monde se retira satisfait.

Ce match conquiert son droit de cité. Les départs rapides, descentes d'avants-centre, envolées des ailiers, les belles combinaisons des Français, les passes, les shoots, les arrêts des gardiens de but, la science des arrières et la technique des avants tinrent le public constamment en haleine.

La France gagna par 3 buts à 1, grâce surtout à sa meilleure technique, mais le score fut acquis pendant la deuxième période, alors que des ennuis mécaniques handicapaient les Belges.

Nous ne saurions passer sans féliciter les organisateurs de cette réunion et que les Blanquier, Bonnafous et Capis sachent que pour un coup d'essai ce fut un coup de maître.

Amicale Motocycliste Hyéroise

TROISIÈME CONCENTRATION DE LA COTE D'AZUR

Journée magnifique, 20 clubs représentés; 276 motos, vélomoteurs, sidecars et scooters; 392 participants des deux sexes.

Défilé impeccable en ville avec dépôt d'une gerbe au Monument aux Morts.

L'après-midi grand gymkana, fort goûté du public hyérois et des environs, qui fut remporté par Romano, de Marseille, précédant de quelques points seulement les 25 autres concurrents.

Prix de la Concentration :

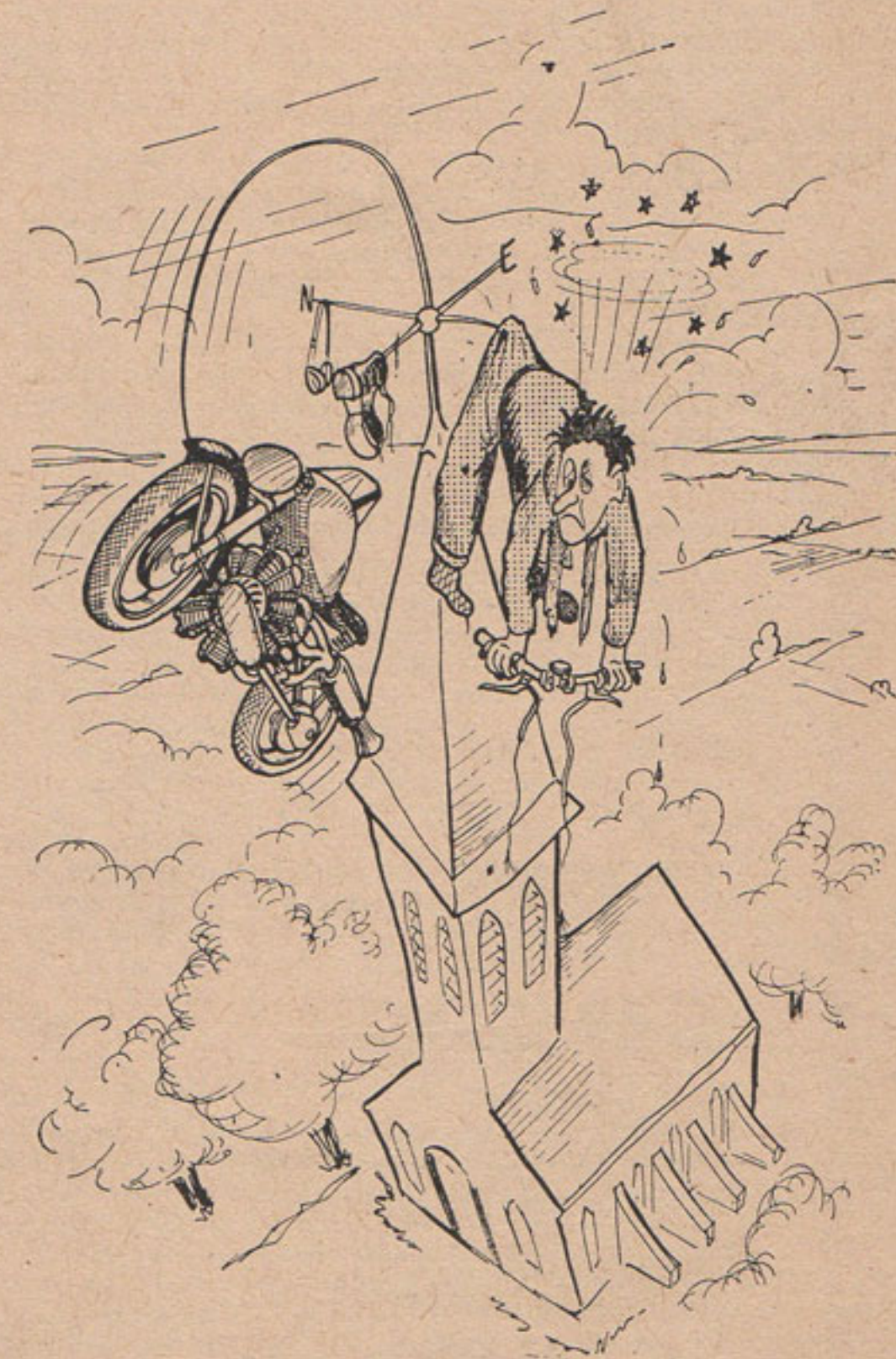
Coupes remportées par : Moto-Sport Nimois, Motocycle-Club de Nice, Moto-Club Phocéan, Moto-Club de Marseille, Moto-Club de Monaco.

Plaquettes remportées par : M.C. Monaco, M.C. Phocéan, M.C. Marseille.

En résumé excellente journée pour le sport motocycliste, en souhaitant pour l'année prochaine une plus belle, plus grande et plus importante manifestation.

Moto-Club de Romainville

Romainville. Un nouveau club est né : la Section Motocycliste de l'Association Sportive Municipale de Romainville, dont voici la composition du Bureau : Président d'honneur : M. le Maire de Romainville; Président : A. Freisse; Secrétaire : M. Dumez H.; Secrétaire adjoint : Boulaudat R.; Trésorier : Couteau P.; Trésorier adjoint : Hégon J.; Directeurs sportifs : Legrand G. et Dela-herche M.; Directeur touristique : Lecourt E.



— Je crois que j'ai eu tort d'adapter un moteur d'avion sur ma moto.

Imp. HERBERT, 66, rue Kléber, Levallois.

GARREAU

DISTRIBUTEUR POUR LA FRANCE DE

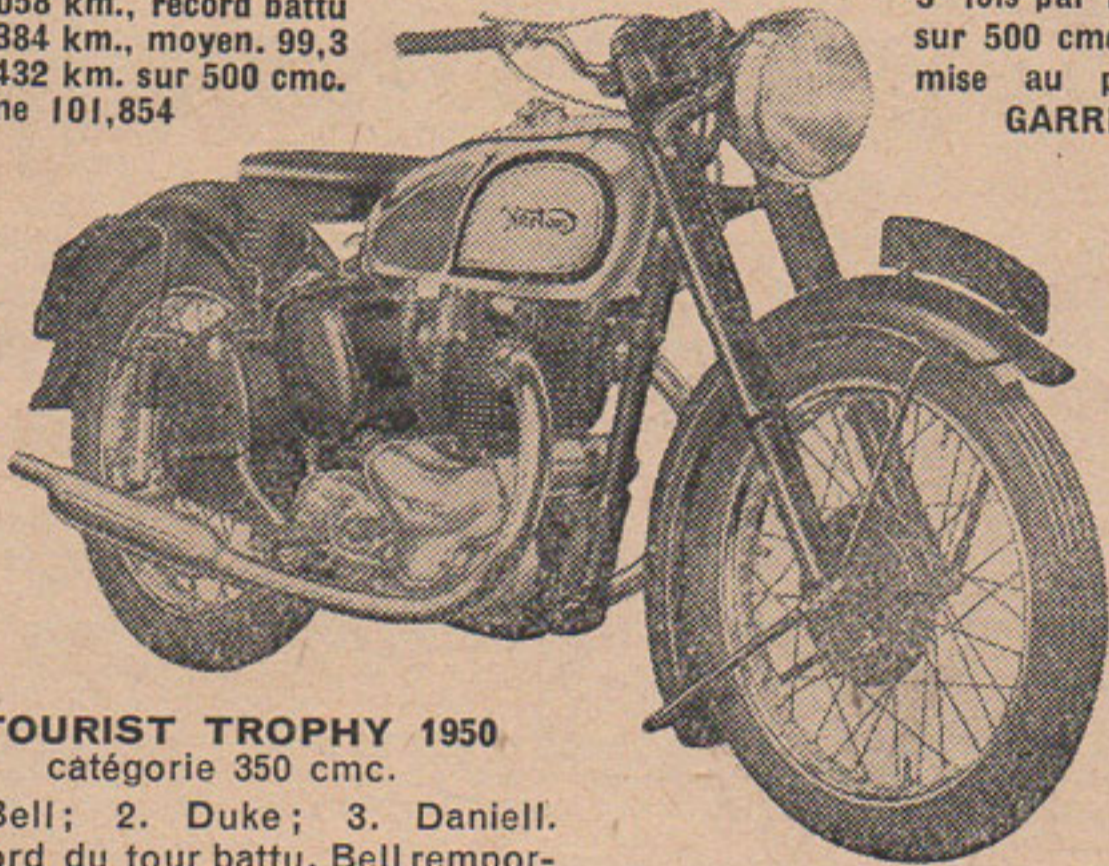


VINCENT H.R.D. - EXCELSIOR - SCOTT-INDIAN

BOL D'OR

1947 - 2.058 km., record battu
1949 - 2.384 km., moyen. 99,3
1950 - 2.432 km. sur 500 cmc.
moyenne 101,854

Record battu pour la
3^e fois par LEFÈVRE
sur 500 cmc. Norton.
mise au point par
GARREAU



TOURIST TROPHY 1950
catégorie 350 cmc.

1. Bell; 2. Duke; 3. Daniell.
Record du tour battu. Bell remportant le Manufacturers Team Prize.

Nous livrons immédiatement les **DOMINATOR**, rapides, deux cylindres, à la tenue de route formidable, au prix de..... 335.000 fr.

NORTON

ES 2.....	290.000 fr.	Manx 30 ou 40	460.000 fr.
Inter 30	350.000 fr.	500 Trials Cross ..	270.000 fr.

« SECOND HAND »

16 H 500 latérales à partir de 140.000 fr.
18. 500 culbuteurs à partir de 200.000 fr.

VINCENT

Rapide Série C....	455.000 fr.	Grey Flash	
Black-Shadow C...	545.000 fr.	Racing 500 cmc.	460.000 fr.

EXCELSIOR

Roadmaster R2 197 cmc. avec éclairage batterie	155.000 fr.
Talisman 250 cmc., 2 cylindres, éclairage batterie	195.000 fr.

LIVRAISONS RAPIDES DANS L'ORDRE DES COMMANDES

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE ASSURÉES
A NOS ACHETEURS

Pièces détachées pour ARIEL, B.S.A., MATCHLESS, TRIUMPH

NOUS POUVONS FOURNIR TOUS LES PNEUS COURSE
SPÉCIAUX CROSS - TOURISME pour jantes de 19-20 et 21
EN PNEUS NEUFS ANGLAIS

SACOCHE CUIR CHROMÉ

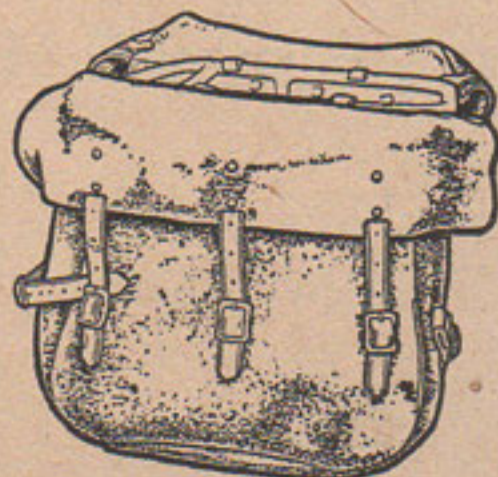
Attention, nombre limité.

Luxe. La paire	6.000 fr.
Standard. La paire.....	4.900 fr.

PRIX PAR QUANTITÉS

Il ne sera répondu qu'aux lettres
contenant timbre pour réponse.

ATTENTION : FERMÉ LE LUNDI



22, rue Robert-Lindet, Paris-15^e - YAU. 07-09

SACOCHE

Entièrement bordées - Renforcées

GRAND LUXE

La paire..... **5.850**

5% aux Membres de clubs motos

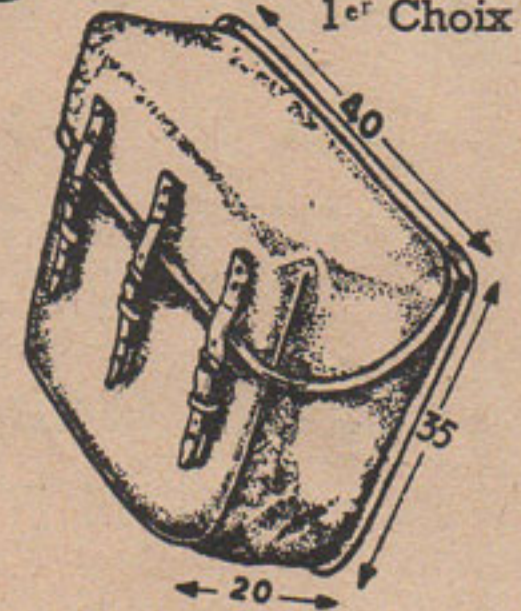
Prix par quantités

BRAUN

Artisan - Fabricant

89, rue de la Glacière - PARIS-13^e

VACHE LISSE
1^{er} Choix



ADAPTABLES
SUR TOUTES MOTOS

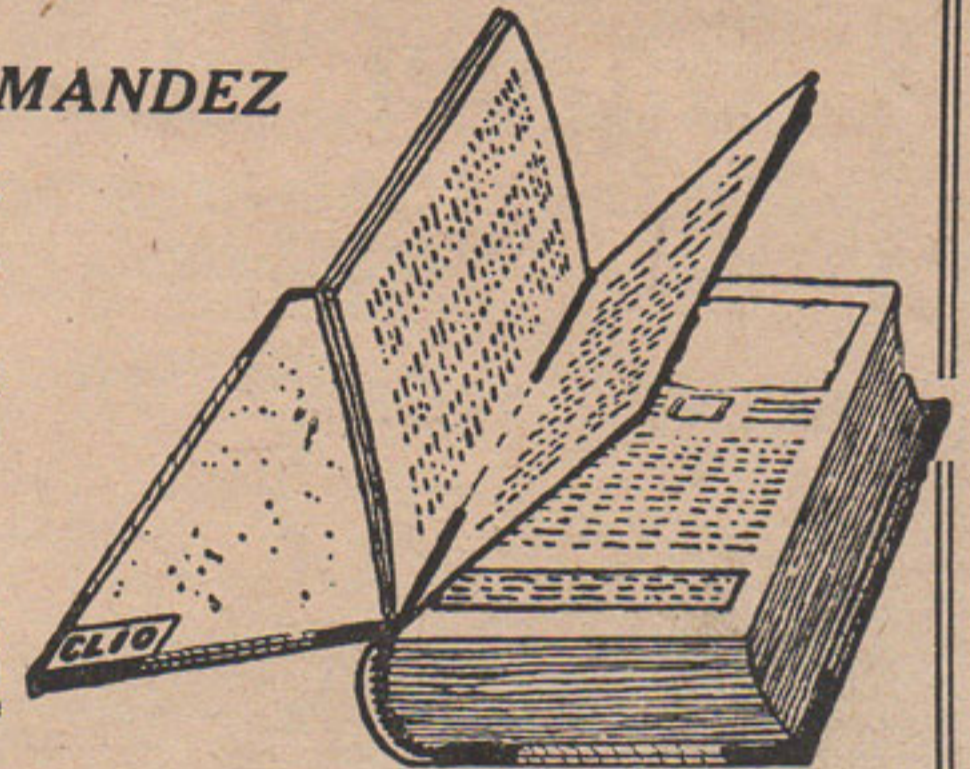
COMMANDEZ

VOS RELIURES

“ **MOTOCYCLES** ”

Elles vous permettront
de conserver intacte
votre collection de
“ **MOTOCYCLES** ”

Envoi contre 250 frs à
verser au C. C. du Journal
Paris 2834-83 ou contre
mandat.



BULLETIN D'ABONNEMENT

MOTOCYCLES

14, Rue Brunel — PARIS (17^e)
ÉTOILE 08-80

• • •

UN AN : 16 NUMÉROS

NOM : _____

Adresse : _____

L'Abonnement partira du N° _____

MONTANT DE L'ABONNEMENT POUR 16 NUMÉROS :

France et Union Française 400 fr.

Étranger. 600 »

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

Belgique - Grand Duché 100 fr. belges

C. C. P. 387.660, Marianne WEBER, Bruxelles.

L'abonnement donne droit à une insertion de 5 lignes de
petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement!

Toutes Pièces "PEUGEOT"

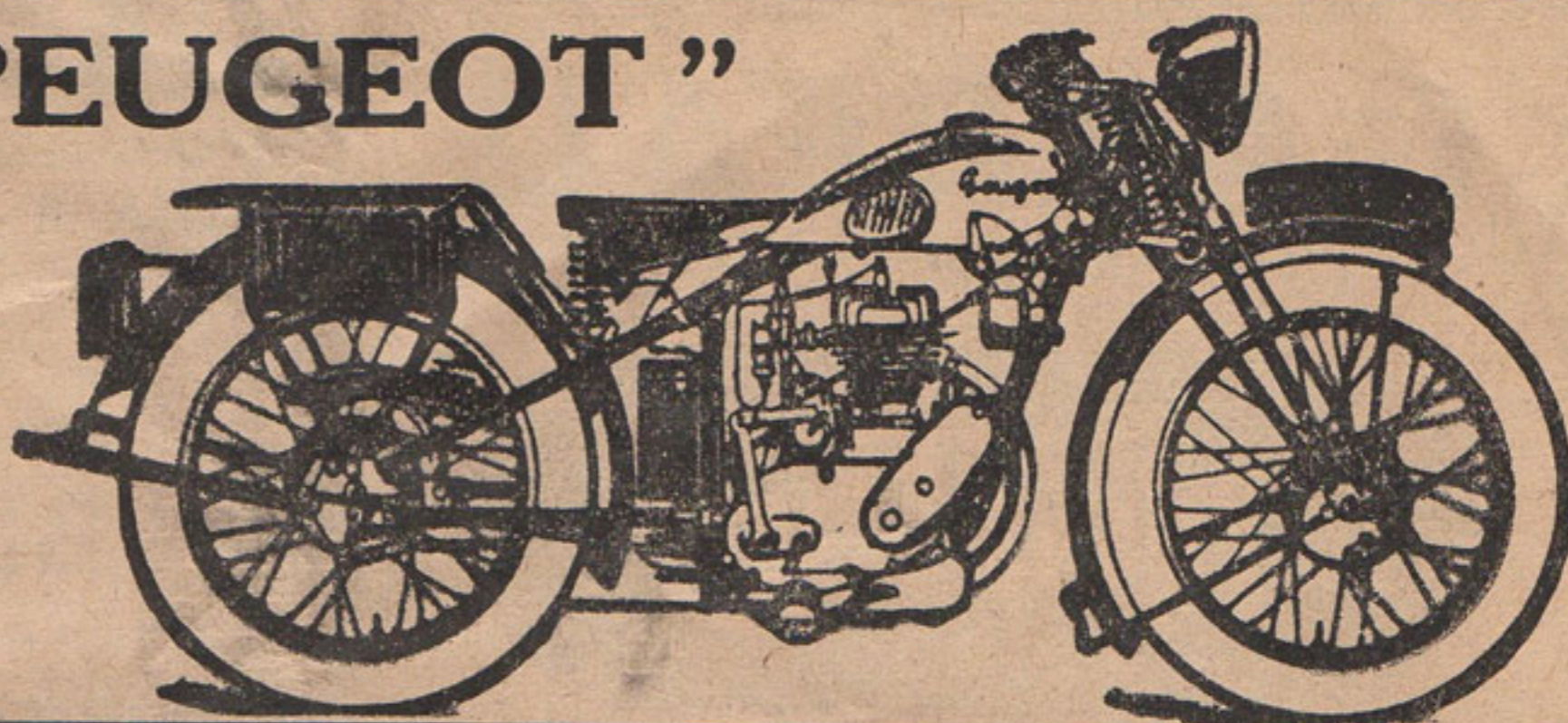
de P. 50 à P. 112

D'ORIGINE ET ADAPTABLES

Établ^m Gilbert CUENIN

BOITE POSTALE 15

AUDINCOURT (Doubs) - TÉL. 149



Marcel FLORET

Agent de MAGNAT-DEBON - MONET-GOYON - JONGHI
M. R. - GNOME-ET-RHONE - MOTEUR VAP

VENTE - ACHAT - RÉPARATION

VENTE A CRÉDIT

40, rue Louis-Castel, GENEVILLIERS (Seine)

"GAITÉ MOTOS"

Ouvert Dimanche toute la journée

TERROT - MOTOBÉCANE - GNOME-et-RHONE
MONET-GOYON - JONGHI - GUILLER
DERNY - NORTON - TRIUMPH - B.S.A.

Expéditions dans toute la France

VÉLOMOTEURS - MOTOS LIVRABLES DE SUITE

Vente à crédit : Occasions, Épaves toutes marques

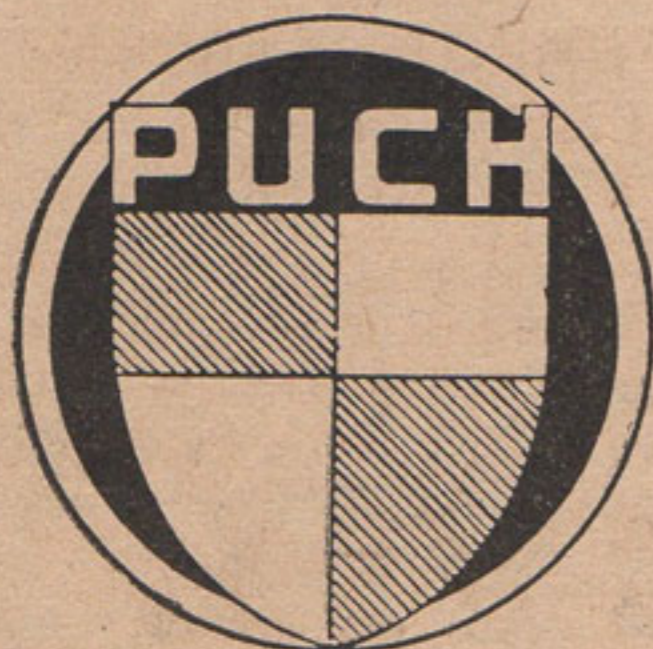
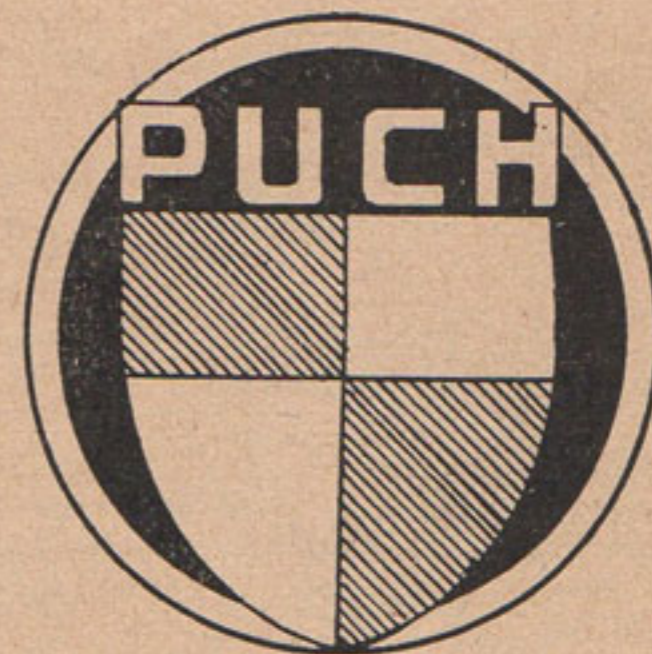
4, Impasse de la Gaité, 4 -:- DAN. 55-43

MOTOCYCLETTES

ETABL^{TS} PIERRE HUMBLLOT

72-79-81, Rue du Faubourg Saint-Jacques - PARIS-14^e

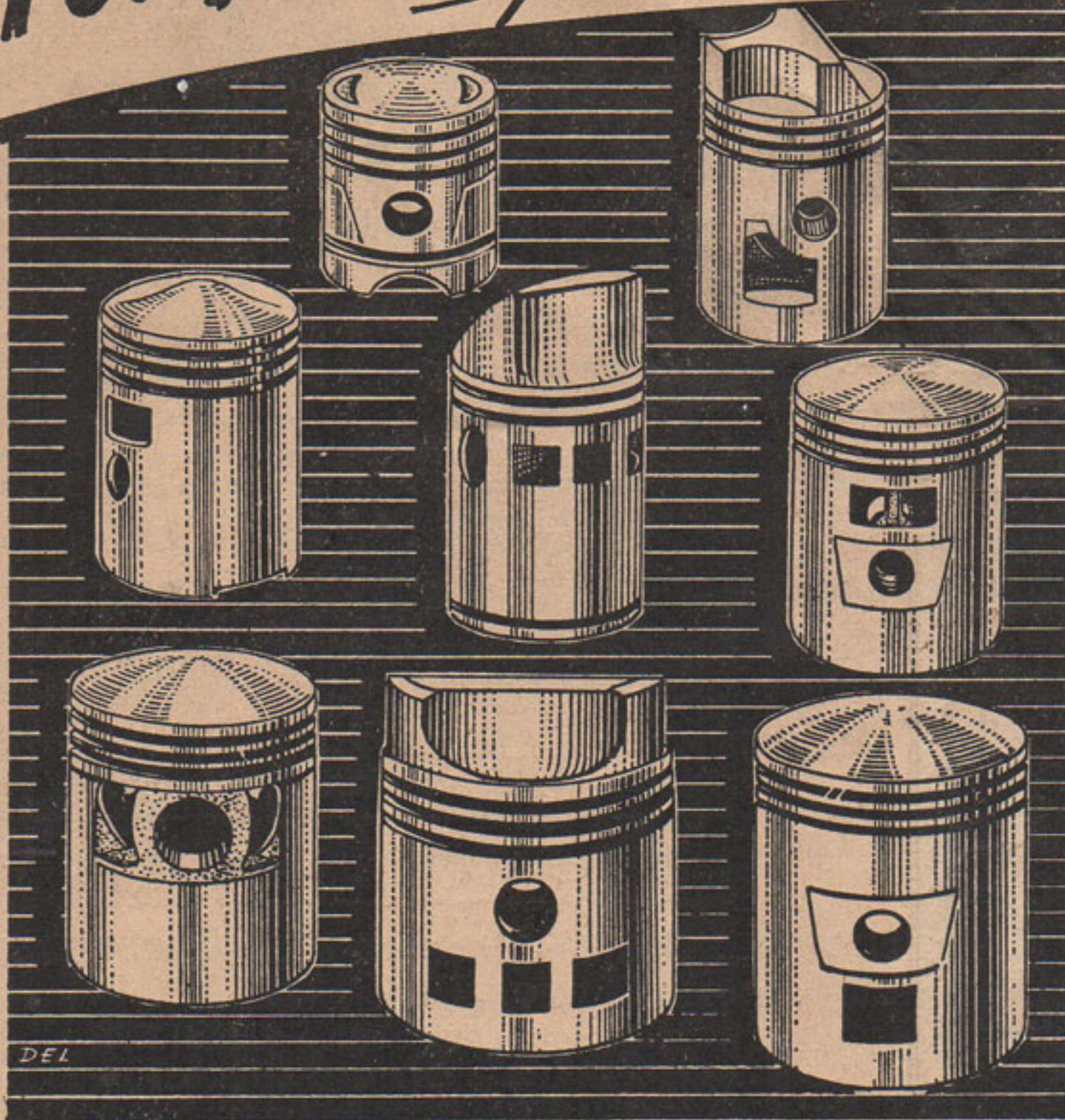
Téléphone : GOBelins 24-32 - 31-24



— IMPORTATEUR-AGENT GÉNÉRAL —
POUR LA FRANCE ET LES COLONIES

AGENCES PROVINCE DEMANDÉES

TOUS LES PISTONS
présentent..



UN NOUVEAU MÉTAL



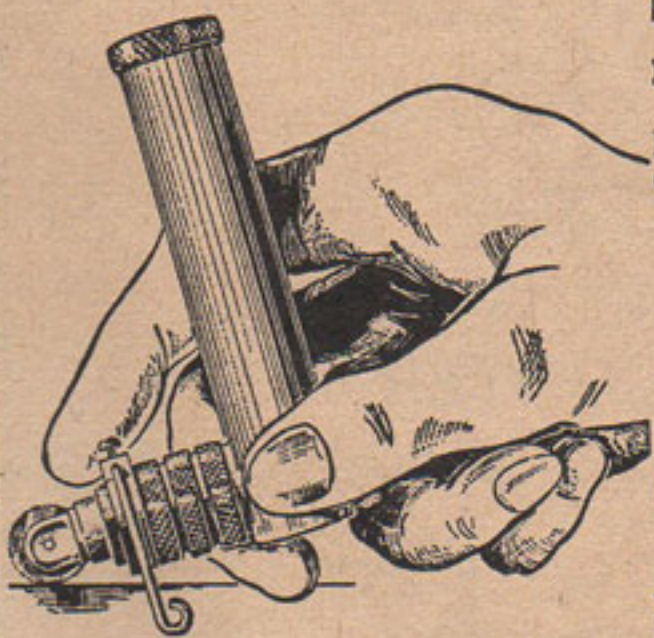
**FAIBLE DILATATION
PISTON RIGIDE**

Ce métal à haute teneur en silicium donne les meilleurs résultats et est absolument garanti contre les risques de serrage malgré la faible tolérance d'usinage donnée pour la dilatation.



**H. GOËTZ 40, RUE CASTAGNARY
PARIS XV' - TÉL. VAU. 21-88**

MOTORISTES, F.L. VOUS FEREZ DES FILETS
avec l'appareil **COMME** avec UN CRAYON



Breveté S.G.D.G. Fonctionnement garanti

Modèle B (1 molette au choix)
largeur : 0,5, 1, 2, 3 mm.... **1.500 fr.**
Molette supplémentaire **550 fr.**
Complet, 4 molettes **3.100 fr.**

Contre mandat ou remboursement
frais à la charge du destinataire
Envoyer timbres-poste pour réponse

Adressez-vous à votre grossiste ou à défaut à

LEFÈVRE

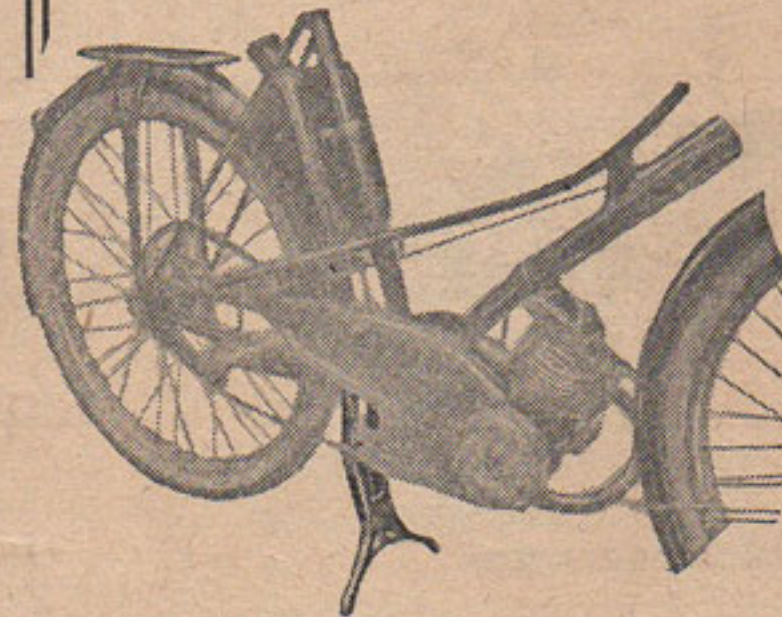
11 bis, Pl. de l'Église, RUEIL-MALMAISON
(S.-et-O.)

Téléph. : MAL 26-64

On demande Agents région. et Représentants sérieux

LES ACCESSOIRES L.Q.

12, r. Hector-Carlin, SAINT-PRIX (S.-et-O.)



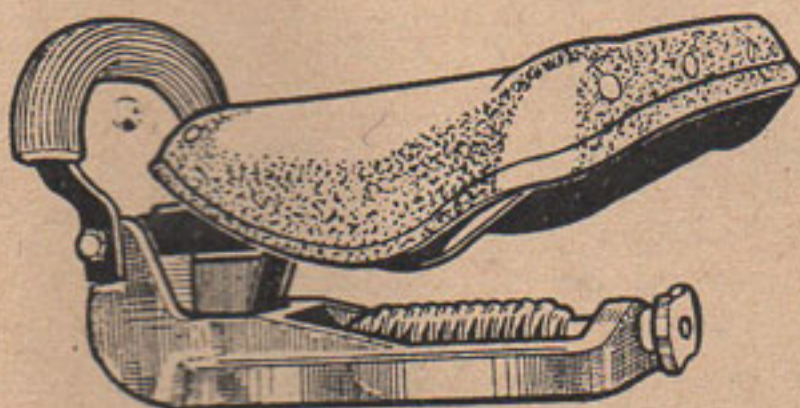
**BÉQUILLES
renforcées**

adaptables sur
MOBYLETTE M.B.
VÉLOSOLEX
TOUS LES VÉLOS

Établissements NORDT & BERNY Frères

97, Rue des Fauvelles — COURBEVOIE (Seine)
Marque NORBER brevetée et déposée

TAND-SAD en métal léger à tension réglable



SELLES ADAPTABLES
MOTOBÉCANE, GIMA, etc.
métal léger et tension réglable

Fabrication garantie contre
tout vice de construction.

ÉCONOMISEZ TEMPS ET ARGENT
par la **CERTITUDE** de trouver aux
PRIX LES PLUS BAS

tous les **ACCESSOIRES** les plus modernes
tous les **ÉQUIPEMENTS** vestimentaires et
protecteurs les plus étudiés.

Les seuls spécialistes depuis plus de 20 ans

REVIL

82, Av. des TERNES - 225, Boul. PEREIRE - PARIS
Étoile 15-53 (Membres des clubs, faites-vous connaître.)



M C A *Le Spécialiste
des Enjoliveurs*

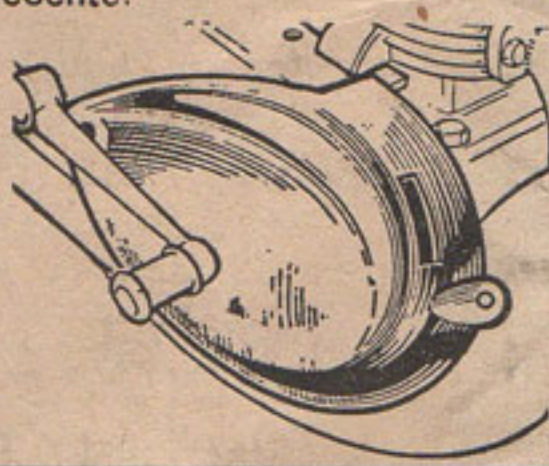
F. LUCARINI

36, Rue Paul-Bounin, NICE (A.-M.)

présente:

CACHE VOLANT
pour 125 et 150

PEUGEOT
TERROT
MAGNAT-DEBON



SABOT
cyclo-moteur
avec
CATADIOPTRE

PERTUISOT

23, Rue des Acacias, 23 - PARIS — ÉTO. 12-46

SPÉCIALISTE DE

**RÉPARATIONS D'EMBIELLAGES
RÉALÉSAGE DE CYLINDRES
TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES**

●
VENTE EN GROS

AGENT GÉNÉRAL : STAUB

RENAULT & CAMUS

LIVRENT RAPIDEMENT

ALMA - GNOME - MOTOBÉCANE

Réparations et Mise au point toutes marques

TOUS LES ACCESSOIRES — PIÈCES DÉTACHÉES

Toujours de bonnes occasions

CRÉDIT 6 ET 12 MOIS

2 bis, Rue du Troisy, CLAMART (Mairie) - MIC. 06-35

DRESCHMOTOR

MOTOS DRESCH D.F.R. GRIMPEUR

Pièces détachées d'origine. Tous réalésages et pistons. Embiellages

Toutes marques motos aux meilleurs prix et qualité. Livraison rapide

DRESCHMOTOR, 7, Rue Praban, ÉTAMPES (S.-&-O.) Tél. 497

DYNAMIC-SPORT

MOTOBÉCANE - Scooter VALLÉE - TERROT

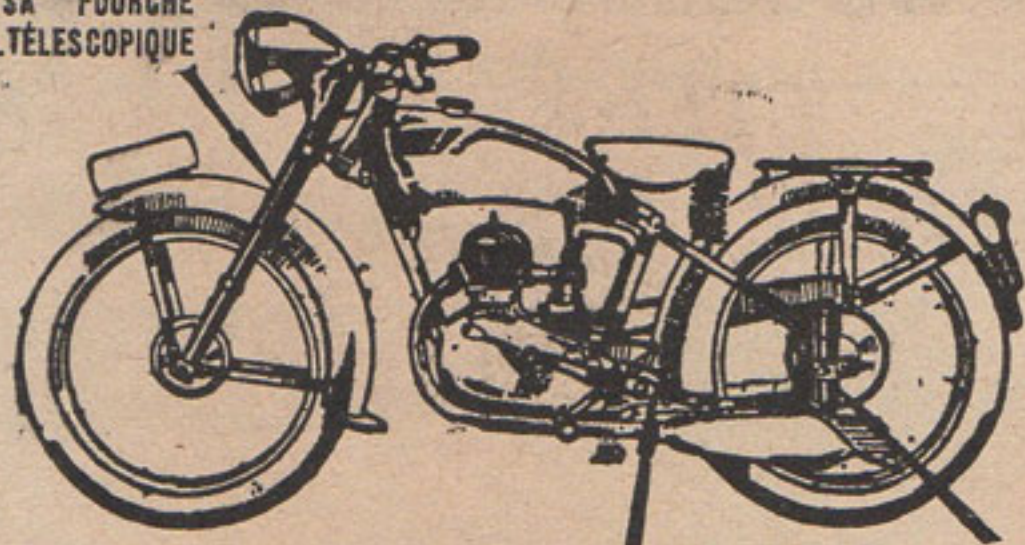
GULLER (Moteur AMC) - Tous modèles exposés - Livraison rapide

Reprise toutes machines — CREDIT

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

6, Rue St-Augustin (Métro Bourse-4 Septembre) - RIC. 42-68

SA FOURCHE
TÉLESCOPIQUE



SON SÉLECTEUR SA SUSPENSION AR

ADAPTABLES SUR TOUS VÉLOMOTEURS
ET TOUS ACCESSOIRES

AGENCES DIRECTES

MOTOBÉCANE

GNOME-RHONE

KELLER-ESCOFFIER

- JONGHI -

GULLIER - M.R. - SCOOTER A.G.F.

Et la fameuse « **MOBYLETTE** » à 36,000 francs.

SPÉCIALISTES :

— RÉVISION DE MOTEURS SUR DEVIS —

PIÈCES DÉTACHÉES ANCIENS & NOUVEAUX MODÈLES, ADAPTABLES SUR TOUTES MARQUES

FOURCHE TÉLESCOPIQUE

adaptable sur tous vélomoteurs
jusqu'à 175 cmc.

ÉLÉGANTE — POSE RAPIDE — LIVRABLE DE SUITE :

13.500 francs

— RÉALÉSAGES — EMBIELLAGES — CHEMISAGES —
RÉVISIONS VOLANTS MAGNÉTIQUES - MAGNÉTOS - DYNAMOS
SPECIALISTE DE SACOCHES CUIR POUR VÉLOMOTEURS ET MOTOS
MODÈLES SPLENDIDES A PARTIR DE 2.500 FRANCS LA PAIRE

SOCIÉTÉ DU GARAGE JARDILLIER

Directeur : Charles BELLISSENT, Ex-Champion d'Europe de Dirt-Track

88, Avenue Paul-Doumer - PARIS - 16^e - Tél. : AUT. 18-42



Robert KIÉNÉ

AGENT OFFICIEL

Magasin d'Exposition et de Vente

Livraison rapide — Expédition dans toute la France

RÉPARATIONS ET TOUTES PIÈCES DE RECHANGE ASSURÉES

— Agent des grandes marques françaises —

VENTE A CRÉDIT 73, Quai du Point-du-Jour, BILLANCOURT

Téléphone : MOLitor 64-02



MOTOS NEUVES DISPONIBLES
ATELIER SPÉCIAL DE RÉPARATIONS
PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE

AGENCE OFFICIELLE

F. DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart, PARIS-9^e

MOTO-RECORD

G. BONNARDEL — J. MURIT

TOUTES MARQUES Françaises et Étrangères

Spécialiste BMW

151, Rue Marcadet - PARIS (18^e) — MON. 24-40

VOTRE SÉCURITÉ EST ASSURÉE

par

“LE CASQUE GENO”

en métal extra-léger

HAUTE RÉSISTANCE

IMPERFORABLE AU CHOC

VENTE EN GROS :

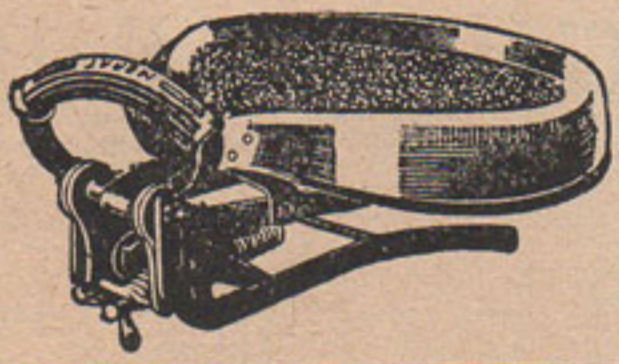
Étab^{ts} GUENEAU, 6, Faub. St-Honoré



SIÈGES ARRIÈRE
MERAT

Breveté France et Étranger

Le seul qui
procure un confort parfait



30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)

CONSTRUCTEURS, Confiez la fabrication de

VOS BOBINAGES

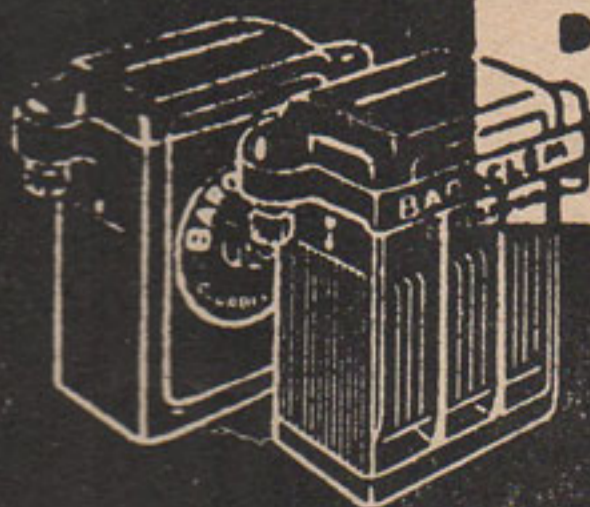
à des Spécialistes :

LA RUCHE
INDUSTRIELLE



35, rue Saint-Georges
PARIS-9^e

Téléph. : TRUdaine 79-44



DÉPT. MOTO

BAROCLEM

la Batterie de Qualité



USINES A COURBEVOIE (SEINE)

BOL D'OR

ÉCLATANTES VICTOIRES DES MOTOS

JAWA et C. Z.

Catégorie 250 cmc. **1^{er} GILLARD sur JAWA**
bat le record du BOL D'OR à 79,480 de moyenne
et **4^e du CLASSEMENT GÉNÉRAL**
2^e CAUCHY sur JAWA

Catégorie 350 cmc. **2^e HERVÉ sur JAWA**
et **3^e du CLASSEMENT GÉNÉRAL**
7^e JEANNIN sur JAWA

Catégorie 125 cmc. **5^e ALONZO sur C. Z.**
7^e MARASINIA sur C. Z.

Agent général pour la France et l'Algérie :

Établissements POCH

127, Avenue de Neuilly, 127 - NEUILLY-sur-SEINE — Sab. 61-70

MOTOS DISPONIBLES IMMÉDIATEMENT

STATION SERVICE SPÉCIALISÉE

Pièces Détachées Origine

NIEL GARAGE . 8, rue Fourcroy . PARIS (17^e) WAG.: 52-62



JAWA AGENT

STATION SERVICE

ET TOUTES
MARQUES FRANÇAISES

MÉTRO
PORTE DE VERSAILLES

CHEZ **L. JEANNIN**

EX-COUREUR JONGHI - GRAND PRIX D'EUROPE 1933

11, Avenue de la Porte-de-la-Plaine - PARIS-15^e - LEC. 80-62

Silencieux SPIROSS



LE DERNIER MOT DE LA TECHNIQUE DU SILENCE
Absorption intégrale des explosions - Evacuation des gaz par dépression

Représentants demandés pour toute la France

8, Av. du Général-Leclerc, BOURG-LA-REINE (Seine)

VOUS POUVEZ ACHETER UNE MOTO ANGLAISE

l'incomparable EXCELSIOR 197 cm³

Fourche télescopique, suspension AR, sélecteur, éclairage accus, compteur lumineux, au prix de **155.000 fr.**

Marcel PERRIN

vous présente aussi *Recordman du monde*

la 500 NORTON "DOMINATOR" 2 cylindres

Livraison rapide — CRÉDIT — Toutes les marques françaises

50, Avenue Edouard-Vaillant, BOULOGNE

Métro : Porte St-Cloud

Téléph. : MOLitor 29-62

LA PIÈCE DÉTACHÉE "SOYER"

2, Passage Moitrier (46, Boul. de a Somme) — PARIS-17^e
GALvani 86-30

Toutes Pièces d'Origine : **SOYER, ALBION**
Adaptables : **JAP, CHAISE, STURMEY**
RÉALÉSAGES - EMBIELLAGES - ACCESSOIRES

**PISTON
MAHLE**

RECORD du MONDE
de VITESSE en MOTO

DESORMAIS DISPONIBLES

pour B.M.W. - D.K.W. - N.S.U.
PUCH - TRIUMPH - ZUNDAPP, etc.

STOCK IMPORTANT
Montés en série par les constructeurs

16 ter, Rue Étienne-Marcel
PANTIN NORD 99-40

AGENCE OFFICIELLE :



14, B^d
Soult

PARIS
XII^e

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
EMBIELLAGE, RÉALÉSAGE
ÉCHANGE STANDARD MOTEURS
MOTOS RECONSTRUITES ENTIÈREMENT D'ORIGINE

30 Avril 1950

CIRCUIT DE HAUTE NORMANDIE (MOTOCYCLISTE)

Catégorie 175 cmc } **1^{er} VALEYRE**
Catégorie 250 cmc }

SUR MOTO

G U I L L E R

Moteur **A.M.C.** - Pneus **DUNLOP**

Chaine **YELLOW**

GUILLER Frères, Constructeurs
1, Place Puy-la-Vau - **FONTENAY-LE-COMTE**
(Vendée)

1^{er} - 2^{ème} - 3^{ème} prix!
 AU DERNIER CONCOURS
 DE SILENCIEUX DU T.C.F.
 SUR UNE TRENTAINE DE CONCURRENTS

SILENCIEUX WILMAN

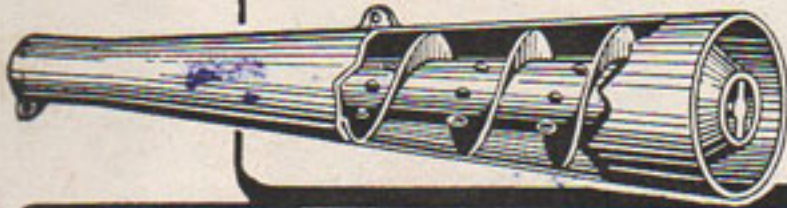
**SILENCIEUX A PASSAGE LIBRE
DES GAZ D'ÉCHAPPEMENT**

AUGMENTATION
DE PUISSANCE
MEILLEURES REPRISES
ÉCONOMIE D'ESSENCE
SILENCE PARFAIT
POUR 4 TEMPS 250 A 1000 cm³



SILENCIEUX "TROMBLON"

MODELE A SPIRALE
DÉMONTABLE POUR
2 ET 4 TEMPS



**SUPER SILENCIEUX
TORPILLE
POUR MOTOS
2 ET 4 TEMPS**



SILENCIEUX A SORTIE CINTRÉE

POUR 100 & 125 cm³
2 ET 4 TEMPS



3, RUE D'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)

BOTTES EN CUIR

pour Motocyclistes

MARCY

1 et 3, Place de la Bourse
(entre les rues Réaumur et 4-Septembre)

Tél. : SENTier 83-11 (2 lignes)



ACTUELLEMENT

Référ. 7655

Botte box couleur 3.950
Article soigné

La plus importante spécialité française

Trois étages de vente :

CHASSE - ÉQUITATION - MONTAGNE

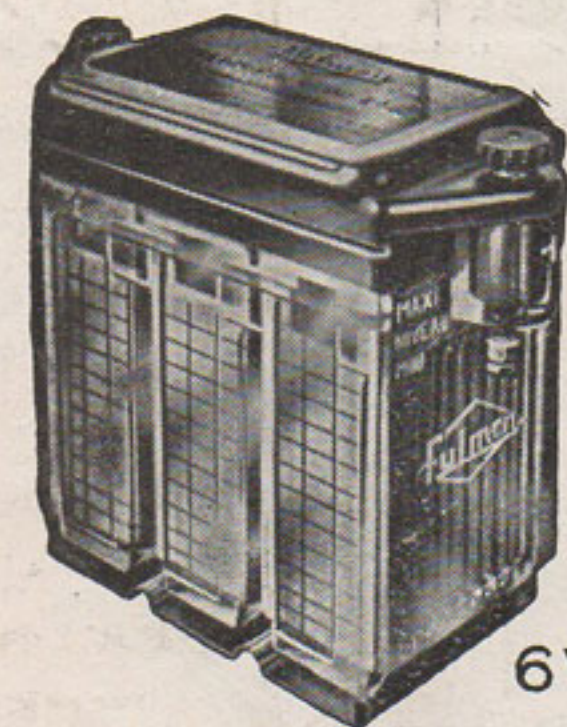
*Conçue et fabriquée spécialement
pour la moto*



6V.14AH

La batterie **Fulmen-moto**
a pour qualités essentielles

Étanchéité absolue
Inattaquable à l'essence et à l'huile
Contrôle facile des niveaux de l'électrolyte
Pas de démontages pour vérifier les niveaux.
Plaques protégées contre les trépidations.



6V.24AH

6V.7AH



Équipez votre moto, et partez tranquille avec une

Fulmen-moto

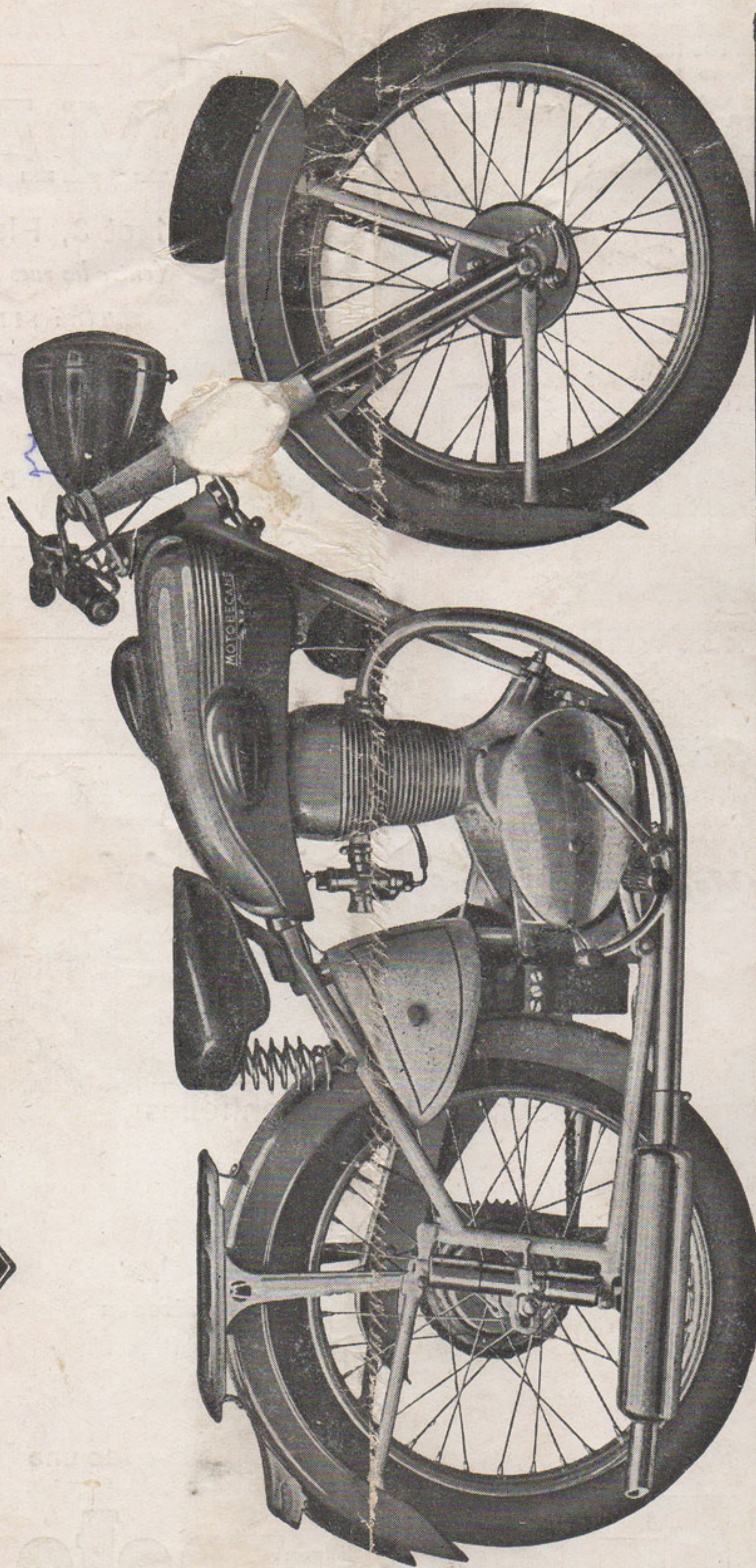


6V.7AH



LA MOTOCYCLETTE 2 cv. 175 cmc.

TYPE Z 2 C



FOURCHE TÉLESCOPIQUE - SUSPENSION ARRIÈRE

TENUE DE ROUTE IDÉALE

ATELIERS DE LA MOTOBÉCANE : 18, Rue Lesault - PANTIN (Seine)