

5^e ANNÉE - N° 56

REVUE
BIMENSUELLE

15 JUILLET 1951

MOTOCYCLES

ADTEUR : R. LAJEUNESSE

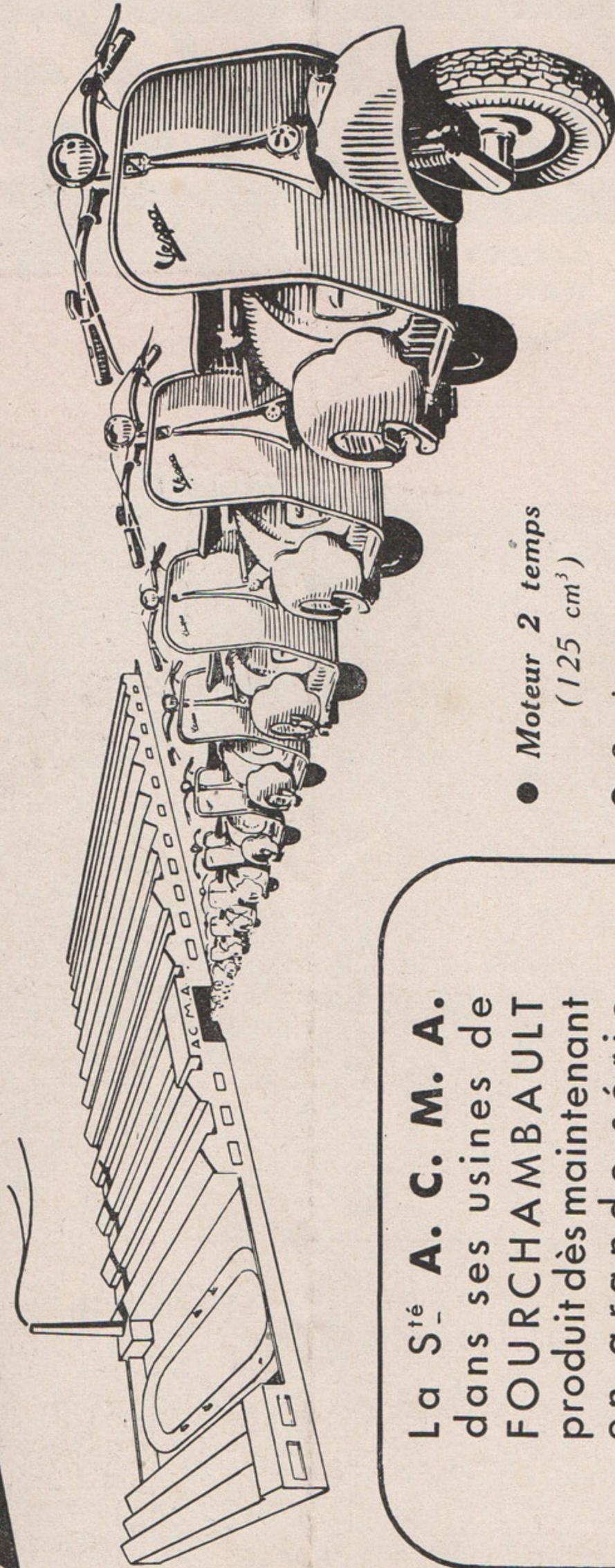
14, RUE BRUNEL - PARIS-17^e

DIRECTEUR :
MAX ENDERS



40^{F.}

Vespa



La S^{té} **A. C. M. A.**
dans ses usines de
FOURCHAMBAULT
produit dès maintenant
en grande série

le **Vespa**
SCOOTER

de renommée mondiale

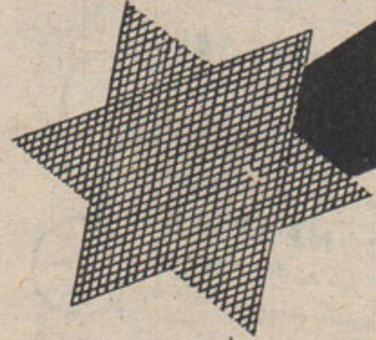
USINES A FOURCHAMBAULT (NIÈVRE)
SIÈGE : 5, RUE DE TILSITT - PARIS-VIII.

- Moteur 2 temps
(125 cm³)
- 3 vitesses
(commande au guidon)
- Suspension élastique AV & AR
- Vitesse maximum 70 km/h
- **SANS PERMIS DE CONDUIRE**

Ets **SUFFREN**, 40 ter, Avenue de Suffren — Ets **S.N.A.C.**, 152, Avenue des Champs-Élysées
GRAND GARAGE DIDEROT, 60, Bld Diderot — **GARAGE BOCQUET**, 62, Bld Magenta
Pour la Province : S'adresser à la Sté **A.C.M.A.**, 5, Rue de Tilsitt - Tél. **WAGRAM 49-54**
qui communiquera l'adresse de ses agents distributeurs

la nouvelle
200 cm³
 légère

SHOOTING-STAR



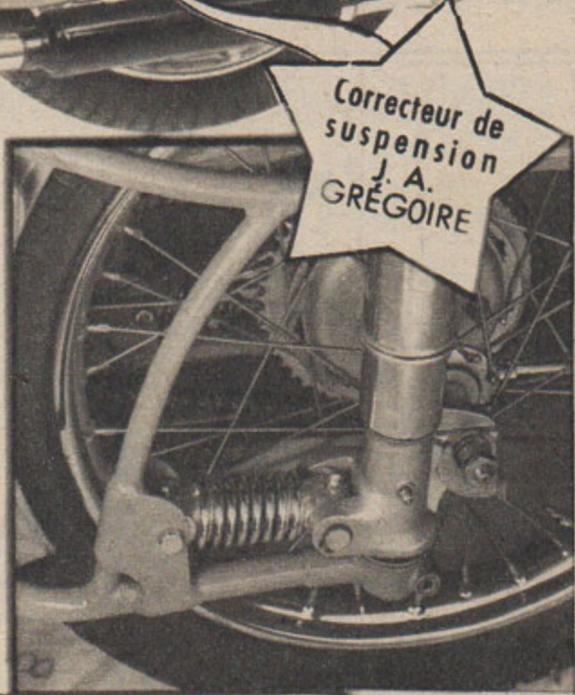
Compteur
 incorporé
 dans le
 phare.

Avertisseur,
 redresseur
 ou dynamo,
 batterie.

Suspension
 arrière.

Moyeu
 à
 broche

Fourche
 télescopique.



Correcteur de
 suspension
 J. A.
 GRÉGOIRE

VITESSE & CONFORT

95 km. à l'heure pour une
 consommation qui n'excède
 pas 3 litres aux 100 Kms.

Une tenue de route et un confort incomparable grâce à la fourche télescopique et à la suspension arrière munie du correcteur J.A. GRÉGOIRE. Moteur 2 temps licence VILLIERS, sélecteur au pied, présentation grand luxe.

Détails de la suspension arrière et du correcteur de suspension J. A. GRÉGOIRE →

Autres modèles :
VÉLOMOTEUR 100 cm³
 Moteur 2 temps, licence VILLIERS. 3 vitesses commandées à main ou par sélecteur au pied. Réservoir contenance 12 litres. Double échappement.
VÉLOMOTEUR 125 cm³
 Moteur 2 temps, licence VILLIERS. Sélecteur au pied, 3 vitesses. Suspension arrière. Sur demande et en supplément fourche télescopique et correcteurs de suspension J. A. GRÉGOIRE, avant et arrière.

Monet Goyon



USINES ET BUREAUX : 44, RUE RAMBUTEAU A MACON (S.-&L.)
 SUCCURSALE A PARIS : 49, RUE DESRENAUDES (17^e)

Koehler Escoffier



POUR
VOTRE MOTO



YELLOW

LA
CHAÎNE FRANÇAISE
DE QUALITÉ



Ces **3** qualités indispensables

PRATIQUE
ne s'enfile pas 

IMPERMÉABLE
Doublage INDUXYL 

CONFORTABLE
Grande aisance 

Dans la pluie
dans le vent
par tous les temps

MACOMBYNN

B. S. G. D. G. FRANCE et ÉTRANGER

Survêtement du motocycliste

Se met et se défait instantanément
sans s'enfiler.

Seul Fabricant ETS CHANTRIEUX-LEFEVRE
2, rue de la Plumette - Amiens

Vente en
prix imposé
chez les
principaux
motoristes

Scooters

BERNARDET

Une belle production française



104, Av. de la République, CHATILLON-sous-BAGNEUX (Seine) - ALÉ. 24-20

Renseignez-vous et demandez un essai à nos distributeurs officiels



TRIUMPH

PAR L'ENVOL DE SES
THUNDERBIRD

CHEZ SES AGENTS
*vous fait espérer
de belles vacances*

IMPORTATEUR EXCLUSIF: **TRIUMPH-FRANCE**
6, Boulevard Pershing — PARIS

522-525
300
400
610
121
"F"
391
86
"P"
722-723
600

ACCESSOIRES
POUR
MOTOCYCLETTES-VELOMOTEURS-CYCLONOTEURS

SAKER
ET^S ANDRE PORTERIE

263
270
251

SAKER LEVALLOIS **SAKER LEVALLOIS**

BOUCHONS
de RESERVOIR
au 1/4 de tour
pour motos

LE BOZEC & GAUTIER

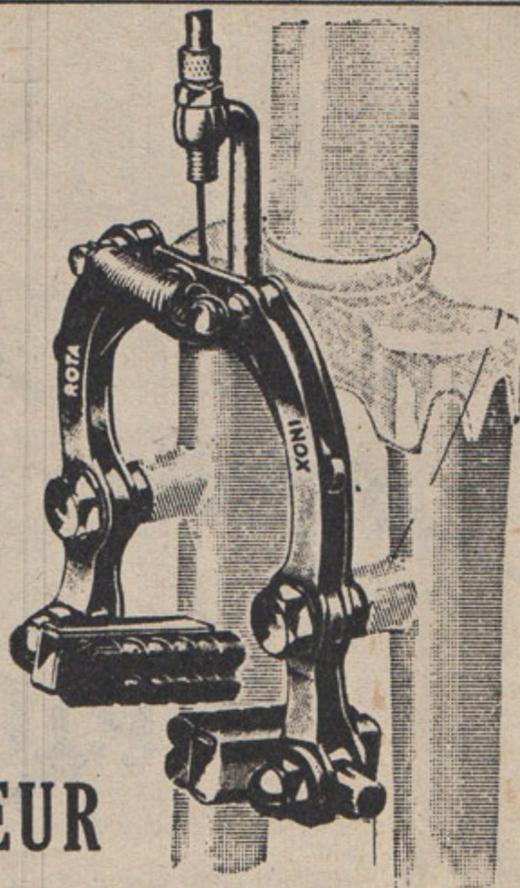
28 Rue Carle Hébert
COURBEVOIE . Seine

ROBINETS TIROIR
toujours
étanches

Le Frein

en acier
inoxydable
au chrome

**TYPE
SPÉCIAL
pour
CYCLOMOTEUR**



ROTALUX INOX

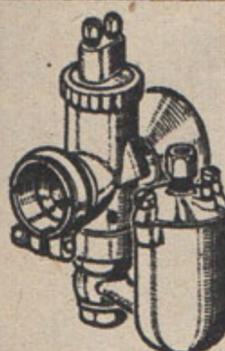
En vente : CHEZ TOUS LES COMMISSIONNAIRES
MEMBRES DU GROUPEMENT ÉCONOMIQUE

" L'EMBOUTISSAGE INDUSTRIEL "

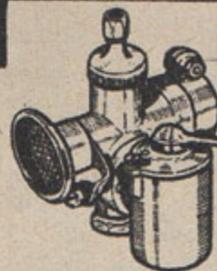
Victor SIMON, 22, rue Olivier-de-Serres, VILLEURBANNE (Rhône)

AMAC

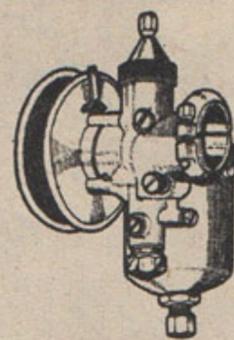
AMAC



Type MOTO

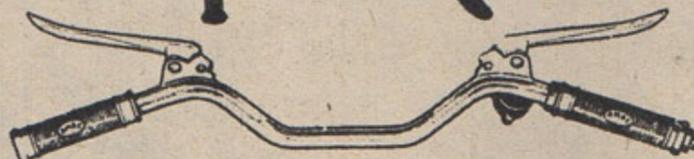


Type BABY
(pour moteurs
auxiliaires)



Type
VELOMOTEUR

AMAC



GUIDON MODELE 1951
nouvelle poignée tournante



COFFRET
pièces de
rechange

En vente
chez tous les spécialistes

Catalogue et documentation
à MM. les Agents
sur demande.

STATION-SERVICE-AMAC

21, r. Collange - LEVALLOIS - Tél. PER. 06-02

RENÉ GILLET

MOTOCYCLETTE

250 cc. - 4 vitesses

— TYPE A 51 —

105 km. heure

Consom. 3,5 l. aux 100 km.

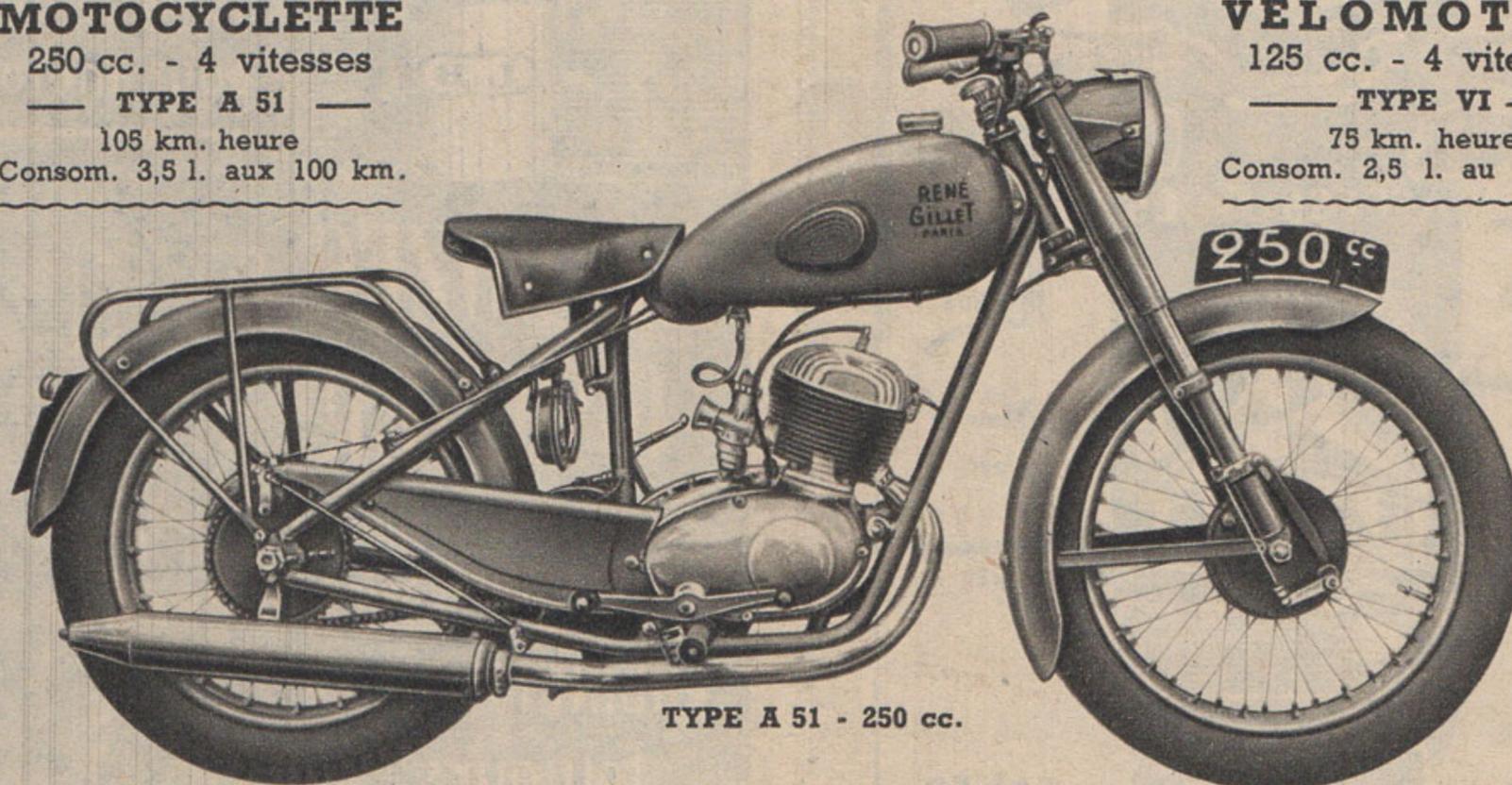
VÉLOMOTEUR

125 cc. - 4 vitesses

— TYPE VI —

75 km. heure

Consom. 2,5 l. au 100 km.



TYPE A 51 - 250 cc.

Éts **RENÉ GILLET**, 126 bis, Avenue Aristide-Briand, MONTROUGE (Seine)



DEPUIS 1903...

les

RUSTINES



Fabriquent :

RUSTINES A BORD MINCE

Réparation rapide et impeccable grâce au bord aminci. Appliquées avec la DISSOLUTINE elles se vulcanisent au roulement. Pratiques, économiques, sécurité totale.

DISSOLUTINE

Dissolution spéciale suractivée. Puissante, adhésive, la DISSOLUTINE est une dissolution concentrée, nettement supérieure aux produits similaires.

ATTACHES PORTE-BAGAGES

Mode de fixation élastique pour bagages de toutes espèces. D'une souplesse et d'une résistance éprouvées, ces attaches sont pratiquement inusables.



Mais exigez les vraies Rustines,

Celles qui portent la marque :

RUSTINES
 AUTO MOTO VÉLO

Manufacture RUSTINES, 19, rue Castérès, CLICHY (Seine)

Après leurs succès dans le
 CIRCUIT DE HAUTE-NORMANDIE 1951

les MOTOS

GUILLER - A.M.C.

Pneus DUNLOP — Volant magnétique SAFI

trionphent dans le

**CIRCUIT MOTOCYCLISTE
 DU SUD-OUEST**

13 Mai 1951 - 3 étapes - 1.344 km.

Catégorie 175 cmc.

**1^{ers} ex æquo VALEYRE
 BONNIN**

**GUILLER Frères, Constructeurs
 FONTENAY-LE-COMTE (Vendée)**

BOL D'OR 1951

CATÉGORIE 175 cmc.

**1^{er} MATHIEU sur MOTO
 D.S. MALTERRE**

avec moteur **A. M. C.**

1.800 km. 390 en 24 heures

Moyenne **75 km. 016** **RECORD BATTU !**
 de 262 km. 150

**D. S. MALTERRE BAT SON PROPRE RECORD DE 1950
 A MONTLHÉRY DE 116 KM.**

4^{me} CAMUS 6^{me} DAOUST

9^e du classement général

avec **PNEUS ENGLEBERT
 CHAINE BRAMPTON
 GRAISSAGE REDEX**

Établissements MALTERRE Frères

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

Téléphone : DIDerot 55-38

LE SCOOTER



Lambretta



EST LE MEILLEUR

Etudiée spécialement pour la moto,
elle TIENT et elle DURE la

BOUGIE ISOLANT MICA ALLUMAGE
MICASTELL

DEMONTABLE · SANS JOINT · INCASSABLE

ADOPTÉE PAR DE NOMBREUX CHAMPIONS MOTOCYCLISTES

Un simple essai vous convaincra !

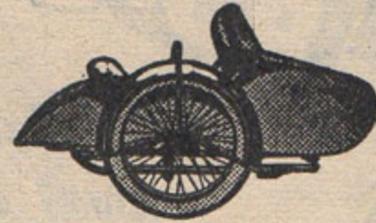
En vente chez tous Motocistes. Documentation technique à :

D. C. A., 16, rue Octave-Mirbeau, PARIS-17^e
— Tél. : GAL. 65-32 —

SIDE-CARS LÉGERS POINARD

ROUE SUSPENDUE — ATTACHES A ROTULE
— POSE COMPRISE —

Prix :
pour Vélocycleurs
43.560
à
48.950



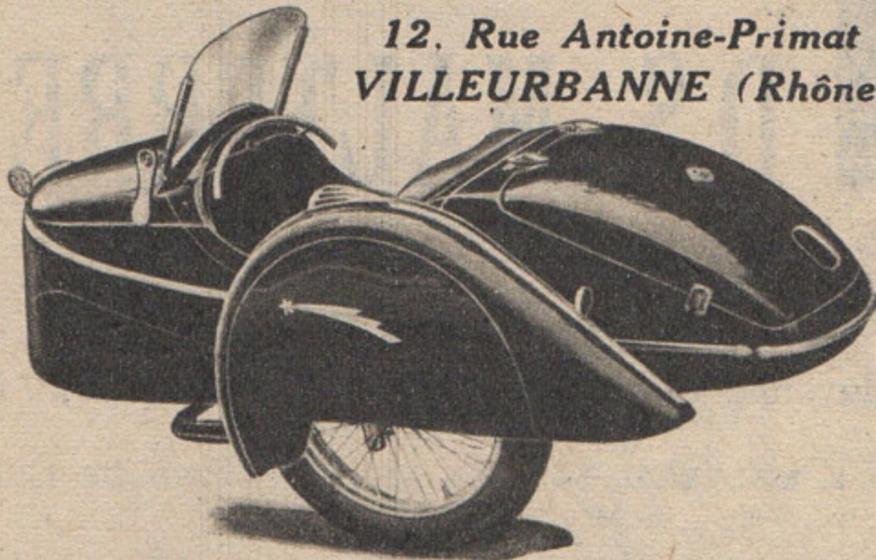
Prix :
pour Motos
49.610
à
59.400

POINARD - 54, Rue Et.-Dolet, CACHAN (Seine)
— Tél. : ALE. 34-41 —

Aucune marque de SIDECARS au monde ne peut vous assurer
les perfectionnements techniques qu'ont réalisés pour vous :
LES ÉTABLISSEMENTS

Louis SIMARD & Fils

12, Rue Antoine-Primat
VILLEURBANNE (Rhône)



Roue suspendue « tirée » à ressort enfermé, tenue de route et confort incomparables. Suspension de la roue sur double roulement à billes, aucune usure ni réglage. Moyeux de roue à double roulement Timken, garantie totale et réglage progressif. Suspension de carrosserie réglable suivant la charge par ressort enfermé. Carrosserie grand luxe, avec grand coffre à bagages ouvrant, appuie-pieds, double main-courante, pare-brise rabattable, dossier incurvé intérieur, sellerie grand luxe avec accoudoirs et poches, peinture deux tons cellulosique vitrifiée, accessoires et enjoliveurs de luxe.

Vous choisirez donc un « SIMARD »
LE SIDECAR SANS CONCURRENCE
FACILITÉS DE PAIEMENT SUR DEMANDE
Quelques Agences disponibles

Avec la Super-Culasse MAUCOURANT

Refroidissement nettement supérieur

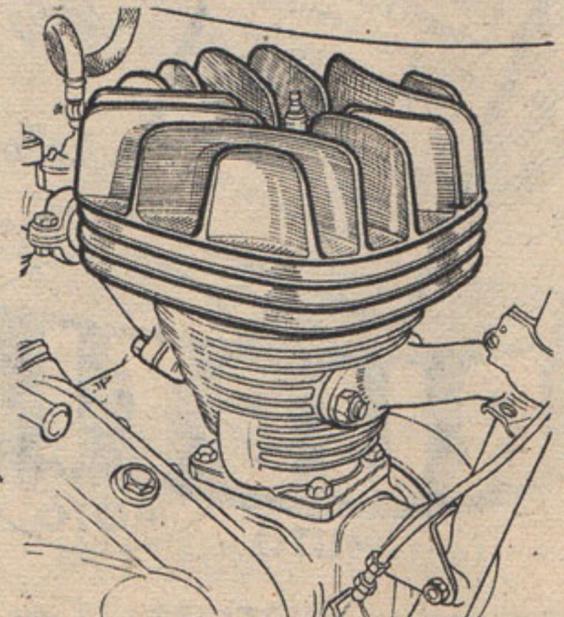
Plus de perles à la bougie

Performance améliorée

EN VENTE :
chez tous
les Motoristes

et
147, B^d Ney
PARIS-18^e

Tél. : MARcadet 46-78



Avec les pneus **MOTO** et **SCOOTER**

Firestone

vous roulez
plus agréablement
sans fatigue et sans ennuis

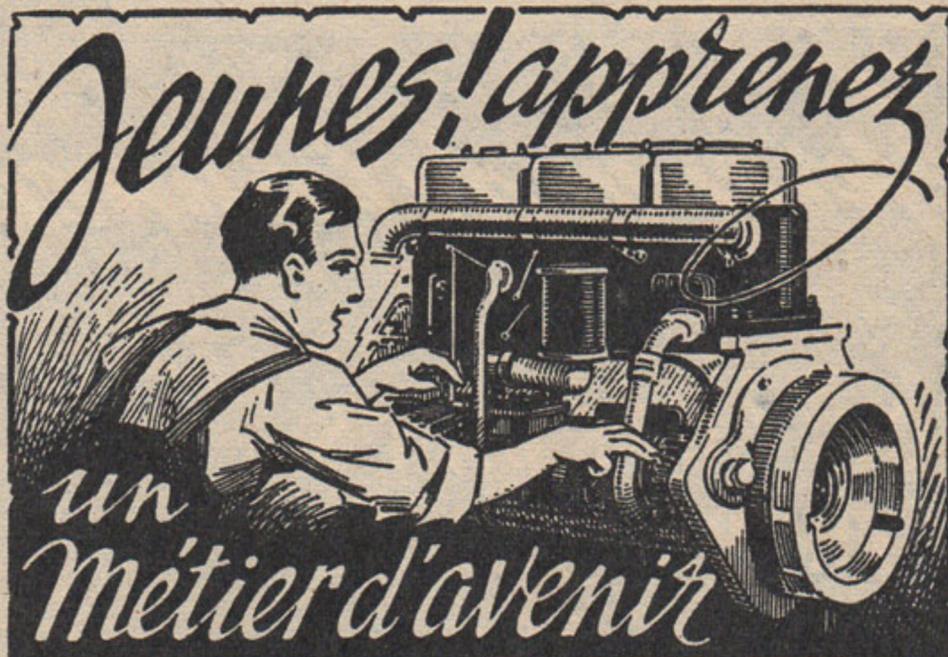
LEUR SCULPTURE TIENT FERME
SUR TOUTES LES ROUTES ET PAR TOUS LES TEMPS

SERVICE GÉNÉRAL
DU PNEU

Concessionnaire exclusif
pour la France

12, Boul^d Bineau
LEVALLOIS - PERRET
(Seine)

Tél. PER. 39-72



Ne laissez pas passer votre chance!...

Après quelques mois d'études faciles **PAR CORRESPONDANCE** vous pouvez vous créer une situation intéressante dans l'Industrie ou le Commerce de l'Automobile comme Technicien ou Mécanicien-Electricien.

Préparation au Service Militaire **ARMÉE MOTORISÉE - AUTORAIS - P.T.T. - MOTOCULTURE**, etc...

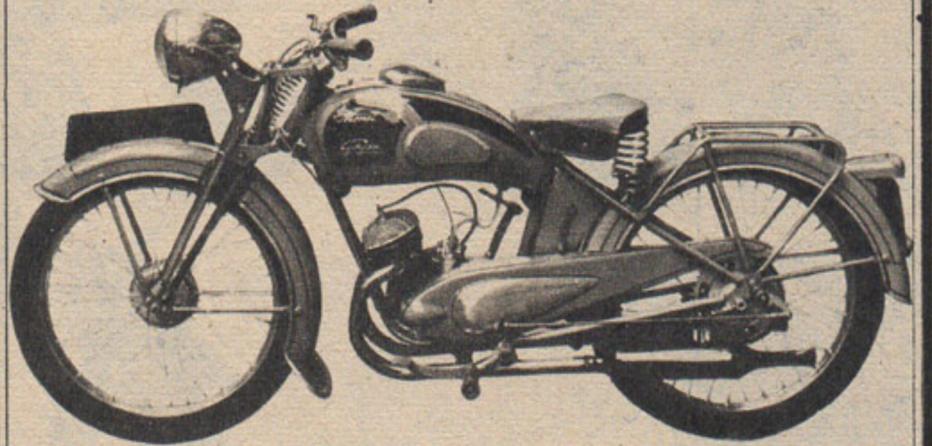
Enseignement spécialisé. 16 années de succès.

COURS TECHNIQUES AUTO

Rue du Docteur CORDIER, SAINT-QUENTIN, (Aisne)
Renseignements gratuits sur demande

Une 100 cmc.
donnant les performances d'une 125 cmc.

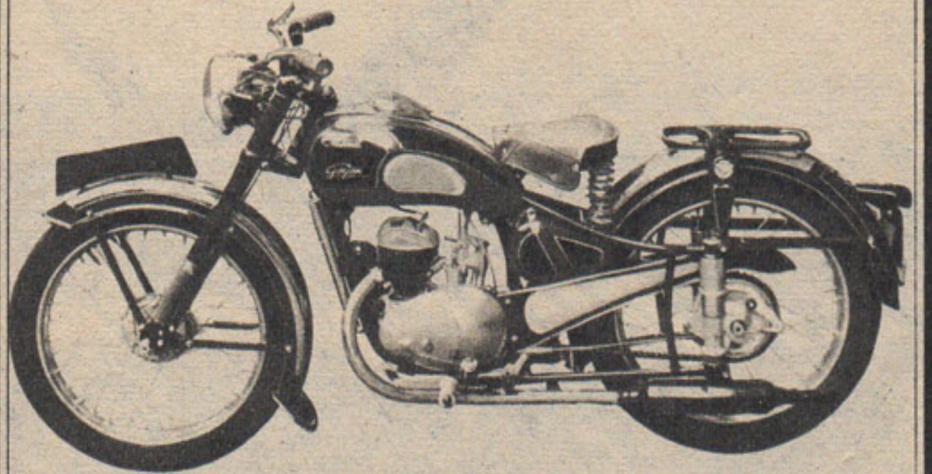
La 100 cmc. MONET-GOYON



à sélecteur,
moteur Villiers **72.200**

Une 125 cmc. française
qui concurrence les 125 cmc. étrangères

La 125 cmc. MONET-GOYON



à fourche télescopique, suspension arrière et sélecteur,
équipée du célèbre
moteur Villiers.. .. . **106.500**

Livrable de suite - Crédit 6, 9, 12 mois

chez **G. MONNERET**

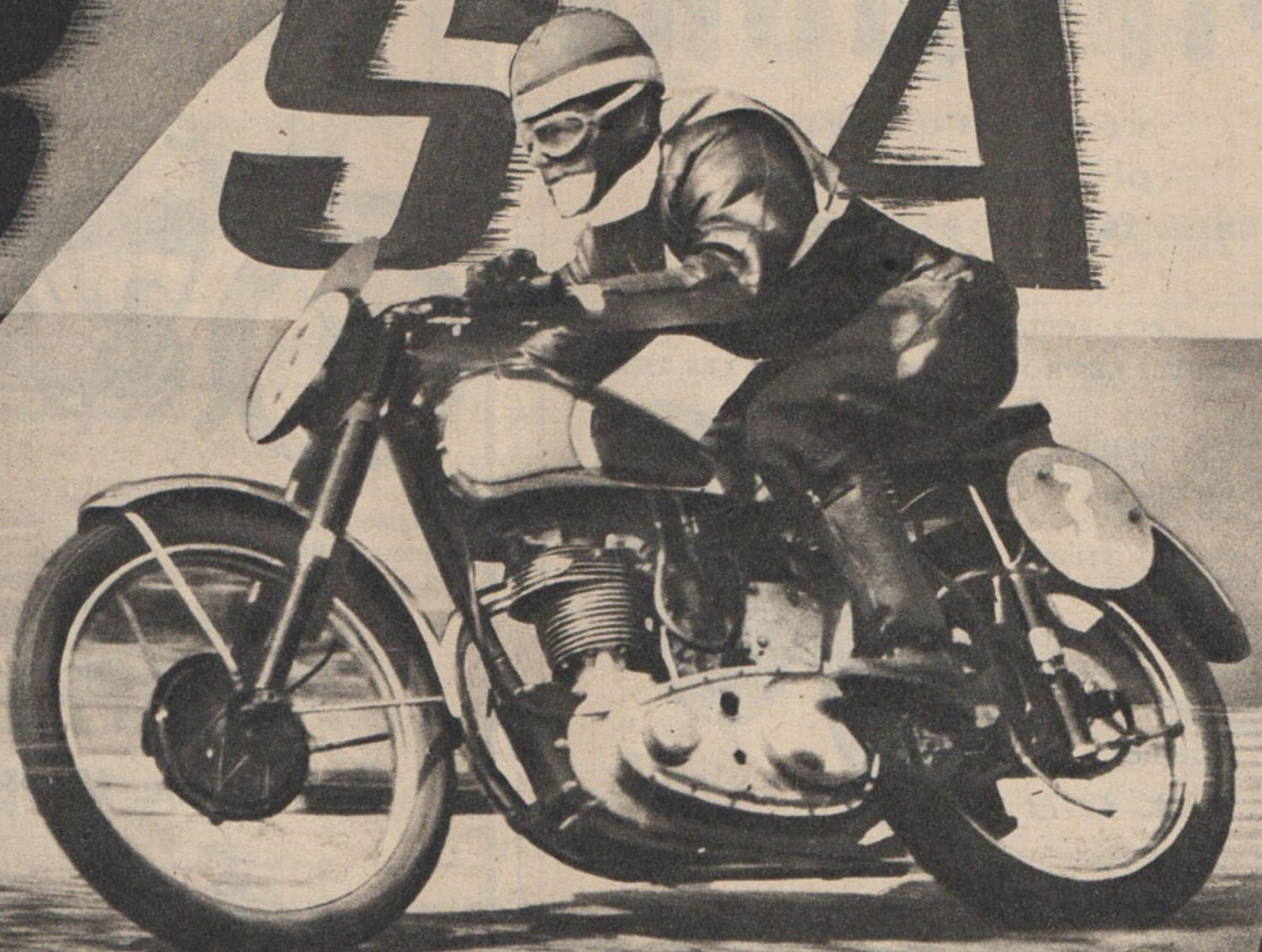
Adresser toute Correspondance :

138, Rue de Tocqueville — PARIS-17^e

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES ET ACCESSOIRES -- EXPÉDITION EN PROVINCE

Seul le Magasin de la Bastille sera ouvert au mois d'Août

BSA



La plus grande épreuve de l'année

LE JUNIOR CLUBMAN'S TOURIST TROPHY 350^{CMC.}

est remportée par BSA

1^{er} **BRYAN PURSLOW**, âgé de
18 ans, sur BSA (moyenne 121,17 km. h.)

RECORD BATTU

*C'est la 3^e année consécutive que le
Junior Clubman's est gagné par BSA*



20 MODÈLES DIFFÉRENTS
250 AGENTS A VOTRE SERVICE

MOVÉA

IMPORTATEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE
79, AVENUE DE LA GRANDE-ARMÉE, PARIS-16^e

Tél. : COP. 27-23 et 40-65

Anniversaire

MOTOCYCLES

a cinq ans!



Chaque anniversaire nous reporte, comme en pèlerinage, vers notre premier éditorial ; face à lui, nous nous demandons si nous tenons toujours bien notre promesse, faite alors, d'œuvrer pour le motocyclisme avec la foi, le cœur et l'esprit.

Ce retour sur nous-mêmes nous révèle nos défaillances et nous incite, dans la mesure du possible, à les corriger.

Il nous fait voir également le chemin parcouru et, si nous pouvons être satisfaits de l'incessante ascension de MOTOCYCLES, nous n'oublions pas, pour autant, que nous ne sommes pas les seuls artisans du succès, la fidélité et la sympathie de nos lecteurs y a contribué pour une bonne part.

C'est grâce à leur constante confiance et à leur nombre sans cesse croissant — plus de soixante-dix mille aujourd'hui — que nous avons pu réaliser notre ambition d'améliorer sans cesse la présentation : aborder dès octobre dernier l'impression en héliogravure et, cette saison, réaliser définitivement la parution tous les quinze jours.

Ces résultats, très encourageants, il ne faut pas considérer qu'ils nous ont amenés au but définitif ; nous ne sommes parvenus qu'à une étape d'où nous repartons à la recherche de l'« encore-mieux ».

Enders Max.

MOTOCYCLES
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

MOTEURS AUXILIAIRES
SIDE CARS
CYCLE CARS

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR
D. LAJEUNESSE

DIRECTEUR
MAX ENDERS

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

Sommaire

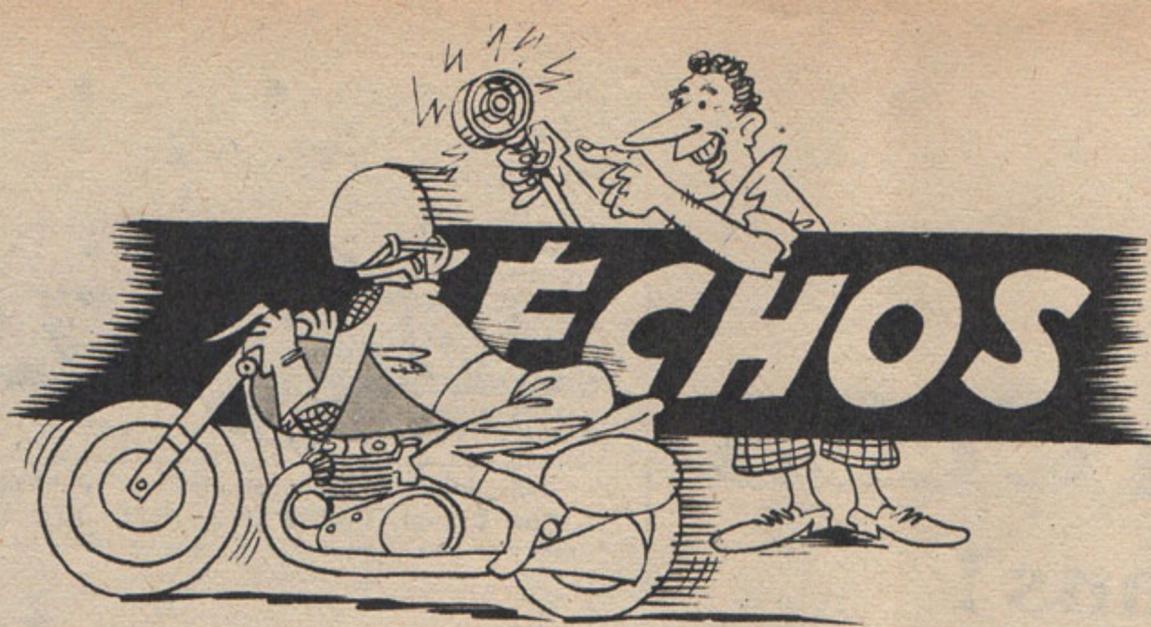
5^e ANNÉE - N^o 56 - 15 JUILLET 1951

	Pages
● LES ÉCHOS	10
● RALLYE-POKER DES SCOOTERS	12
● COURRIER DES LECTEURS...	14
● NOUS AVONS VU POUR VOUS .	15
● CAMPING SUR CYCLOMOTEUR.	16
● SPORT ET CLUBS	18

NOTRE COUVERTURE



Un beau passage de concurrents
du Rallye-Poker des Scooters.



Un cyclecar à l'horizon.

Nous avons sous les yeux le prospectus d'une voiturette de lignes élégantes, si l'on en juge d'après la photo, et qui est annoncée en plusieurs cylindrées : 125 cmc., sans permis de conduire, 175, 250 et 350 avec permis.

Cette voiturette se présente sous la forme d'un cabriolet deux-trois places.

Espérons que cette fois-ci nous ne serons pas déçus par l'annonce prématurée de sa réalisation commerciale.

Les 24 Heures du Mans.



Après avoir rendu un juste hommage à l'équipe Walker-Whitehead, dont la Jaguar termina en tête à plus de 150 de moyenne, battant le record de 1950, de 146 kilomètres, il y a lieu de considérer

également le classement à l'indice de performance dont les deux premières places reviennent l'une à la Monopole 614 cmc. Panhard pilotée par de Montremy et Hémar, la seconde à la Dyna-Panhard de Gaillard et Chancel.

Si nous faisons cette intrusion dans le sport automobile, c'est que ces deux voitures ont de commun avec nos motos un moteur à deux cylindres opposés, refroidissement par air.

Ce moteur réédite d'ailleurs son exploit de l'année dernière; on voit par là que, même en voiture, la technique moto a du bon.

Par contre, deux de nos grands champions du guidon, faisant équipe à bord d'une quatre cylindres, ont eu des ennuis mécaniques et durent abandonner.

Nos élus et l'automobile.



Il y a, parmi les multiples groupes de la Chambre des Députés, un parti parmi les partis, celui des Amis de l'Automobile.

Nos confrères de la presse spécialisée ont signalé durant la campagne qui précéda les élections, ceux d'entre eux qui avaient défendu l'automobile contre leurs collègues qui prennent toujours nos véhicules motorisés comme un superflu luxueux méritant toutes les taxes, impôts, et toutes les tracasseries administratives.

Des affiches avaient même été apposées dans les garages pour mettre en garde les électeurs contre les agissements néfastes de députés autophobes.

Nos voitures et nos motos, non seulement sont indispensables à d'innombrables Français, mais ces deux industries

font vivre un nombre considérable d'ouvriers; il est donc équitable qu'on ne les considère pas comme juste bonnes à être pressurées.

Caoutchouc au lait sucré.



Nous avons signalé, il y a quelque temps, les achats massifs de whisky destiné au traitement du caoutchouc synthétique.

Voilà qu'on nous annonce un caoutchouc à la fois synthétique et

naturel réalisé à l'aide de deux composés extraits du lait et du sucre de canne.

Si le caoutchouc se met à absorber nos propres aliments, qu'allons-nous devenir?

En somme, nous n'avons rien à dire, ou sinon nous, tout au moins les Américains qui, au caoutchouc, ont de leur côté, emprunté le chewing-gum pour la plus grande satisfaction de leur palais et de leurs mâchoires.

Que deviennent les racers 500 cmc?



Ce fut un mouvement enthousiaste au début. On se souvient d'une exposition en plein air, derrière le Grand-Palais, durant un Salon où maints prototypes, dont certain déjà glorieux montraient leurs lignes

racées et leur technique poussée.

Puis, il y eut quelques apparitions en compétition et, depuis, le silence semble s'être fait.

La formule serait-elle abandonnée? Ce serait grand dommage. Mais pourquoi l'impulsion du début n'a pas donné l'élan escompté?

La difficulté de trouver des moteurs 500 et le prix élevé de tout organe mécanique en sont peut-être la cause.

Il est de fait qu'une fabrication en séries forcément très limitées, est actuellement horriblement chère.

Quoi de nouveau?

Il circule pas mal de bruits autour de ce cyclomoteur, un des premiers sortis en France et du nouveau modèle qui serait présenté au prochain Salon.

Les gens bien avertis ont déjà diminué le diamètre de ses roues, ce qui est vrai, mais donnent sur l'emplacement du moteur des renseignements tous puisés, soi-disant, à bonne source, ce qui ne les empêchent pas d'être généralement contradictoires.

Le mieux est d'attendre, n'est-il pas vrai?

Pétrole marin.



Il y a de la bagarre pour le pétrole, donc pour notre essence quotidienne. Ce liquide domine le monde, le gouverne et comme un raz de marée bouscule tour à tour l'un et l'autre continent.

Ici des puits se tarissent, là d'autres se forment.

Du pôle Nord au Sahara, sous les glaces ou sous les sables, on est à la recherche de cet élément désormais indispensable à notre existence.

Les laboratoires cherchent et trouvent des produits de remplacement, sans parvenir encore à la double condition de la quantité et du prix, le produit extrait du sol restant jusqu'alors le seul convenable, sans doute parce qu'on est parti de lui pour l'étude et la réalisation de nos moteurs.

On continue à creuser le sol sur tout le globe et l'on cherche même à découvrir des gisements et des nappes au fond des océans.

Cette entreprise nous rappelle le carburant à l'eau de mer, que révèlent périodiquement les journalistes en mal de copie. L'essence sous-marine, c'est peut-être là le fin mot de l'histoire.

Les motos suiveuses au Tour de France.



Le Tour de France cycliste est un des meilleurs bancs d'essai pour les véhicules qui le suivent. Cette année dans la caravane motocycliste qui suivra « la grande boucle », le pourcentage des mar-

ques sera changé. B.M.W. qui détenait le record avec 80 % des motos suiveuses, aura cette année avec B.S.A. et surtout N.S.U. en 350 cmc. suspension AV. et AR., une concurrence sérieuse.

Cette marque qui a fait un gros effort pour s'imposer dans cette épreuve, sera aux mains d'excellents motards qui pourront dire ensuite, et en connaissance de cause, le bien et le mal qu'ils en pensent.

On considère donc le Tour de France et les courses cyclistes suivies par les « Motards de Presse », non seulement comme un véritable banc d'essai, mais aussi comme un excellent marché!

De toute cette compétition commerciale, nous pouvons prévoir dès aujourd'hui le vrai vainqueur : le Motard qui se sert d'une moto comme l'ouvrier de son outil.

Pneus vérifiés grâce aux ultra-sons.



La revue internationale « Ingeniers Digest » fait état, dans son supplément « Techniques Mondiales » d'une méthode qui consiste à détecter des cavités au moyen des ultra-sons, et, par conséquent, de

vérifier s'il existe des fentes dans les pneus destinés à être rechapés.

L'explication du procédé est d'une technique quelque peu hors de notre compétence en cette matière; toujours est-il que les résultats sont indéniables.

Lorsque le pneu ne présente pas de fissure, une lumière verte apparaît, mais la moindre cavité est enregistrée par un microphone.

Ventes à crédit.

Parmi les différentes formules de vente à crédit, il en existe une connue sous le nom de Crédit différé.

Les sociétés qui pratiquent ce crédit demandent à leurs clients d'effectuer des versements préalables qui, joints aux versements libératoires des clients antérieurs, constituent le fonds réparti mensuellement par tour de rôle entre les participants, candidats acheteurs d'un article quelconque, moto ou autre.

Cette méthode ayant prêté à quelques abus, l'Assemblée Nationale s'en est préoccupé et, entre autres décisions, a pris celle de n'autoriser ce genre de transactions que pour des prêts destinés à l'achat de propriétés immobilières à usage d'habitation.

L'activité de ces sociétés sera d'ailleurs contrôlé par les ministères compétents.

Graissage du deux-temps.

Partisans et adversaires du graissage séparé ou du graissage par mélange continuent à s'affronter.

Parmi les reproches que l'on fait au second, c'est la corvée de la fabrication de ce mélange.

Or, nous avons vu que le spécialiste d'une marque d'automobiles allemandes à moteur deux-temps a réalisé pour ces voitures un doseur-mélangeur huile-essence.

Nous allons lui demander si ce principe peut convenir à la moto et, dans l'affirmative, le présenterons ici.

Joints plastiques.



La même revue traite également d'un produit appelé « permasil anaérobie » qui permettrait de supprimer le contre-écrou; il suffirait de quelques gouttes sur le filetage pour rendre les écrous indessérables. Un

réel effort sur la clef serait nécessaire pour le dévissage.

Ce même produit pourrait être employé pour rendre étanche les raccords filetés, les produits de fonderie poreux, etc...

Il s'agit peut-être d'un produit similaire au Blue-Stop récemment introduit en France.

Miss Lodge a repris sa moto.

Nous avons parlé à plusieurs reprises de Miss Lodge, cette ardente animatrice en Australie d'un club motocycliste féminin.

Victime d'un grave accident par la faute d'un camion, elle dut rester longtemps alitée, mais sans perdre pour autant son enthousiasme pour la moto.

Elle correspond avec un de nos lecteurs qui nous envoie régulièrement de ses nouvelles.

C'est ainsi que nous avons eu le plaisir d'apprendre que Miss Lodge était à peu près rétablie, qu'elle pilote à nouveau son sidecar Panther 600, mais avec un levier de vitesse à main, ne pouvant encore se servir du sélecteur au pied.

Elle a également repris son club en main, et nous espérons avoir bientôt

une de ces belles photos de randonnées en forêt, nous montrant l'adresse de ces amazones.

Vacances chez un motard.



M. Paget est un des membres sportifs du M.C. de Touraine; il est également restaurateur et dirige l'Hôtel de la Liberté sur le passage de la route Bordeaux-Paris.

C'est un coin à retenir pour les vacances; la Touraine est un beau pays où l'on pratique la bonne table et déguste le bon vin.

M. Paget est tout prêt à réserver le meilleur accueil à ses camarades motocyclistes, soit qu'ils soient de passage, soit qu'ils veuillent faire un séjour dans le « Jardin de la France ».

Meeting motocycliste à Saint-Quentin.

Le 15 juillet a lieu à Saint-Quentin un grand défilé motocycliste, suivi au Stade municipal d'un match de moto-ball, et de courses sur cendrée, avec participation de champions du Nord et de la région parisienne.

Cette fête est faite au bénéfice de l'Orphelinat Mutualiste des polices de France et d'outre-mer.

L'heure tardive à laquelle nous avons eu connaissance de cette manifestation ne nous a pas permis, à notre grand regret, de l'annoncer plus tôt.

Nous espérons néanmoins que cette annonce sera vue à temps par nos lecteurs de la région qui voudront bien apporter leur contribution à cette journée d'entraide.

Pneus anglais.

Les pneus Avon qui, pour les motos, sont réputés en Angleterre, sont désormais introduits en France. On les trouve déjà au détail et dans les cotes courantes, chez certains agents motocistes. Aris en a en ce moment un certain stock pour les motos de sport ou de tourisme et doit en recevoir prochainement pour les machines de cross.

Hirondelles et police.

Après de longs essais comparatifs et une sévère sélection, la Préfecture de Police de Paris vient de passer un marché important à la marque Triumph pour l'acquisition de 650 cc. « Thunderbird » dont la rapidité et la maniabilité sont bien connues.

Nous pourrions donc voir, sous peu, les agents motocyclistes d'escorte, et du contrôle de la route montés sur ces belles machines.

De nouvelles importations.

Les Établissements Ladevèze nous communiquent qu'ils sont importateurs pour la France des motocyclettes « Victoria » de Nurnberg. Ils nous signalent également la possibilité d'importer des pièces détachées pour les anciens modèles 100, 125, 250 et 350 cc., circulant en France.

Prudence!



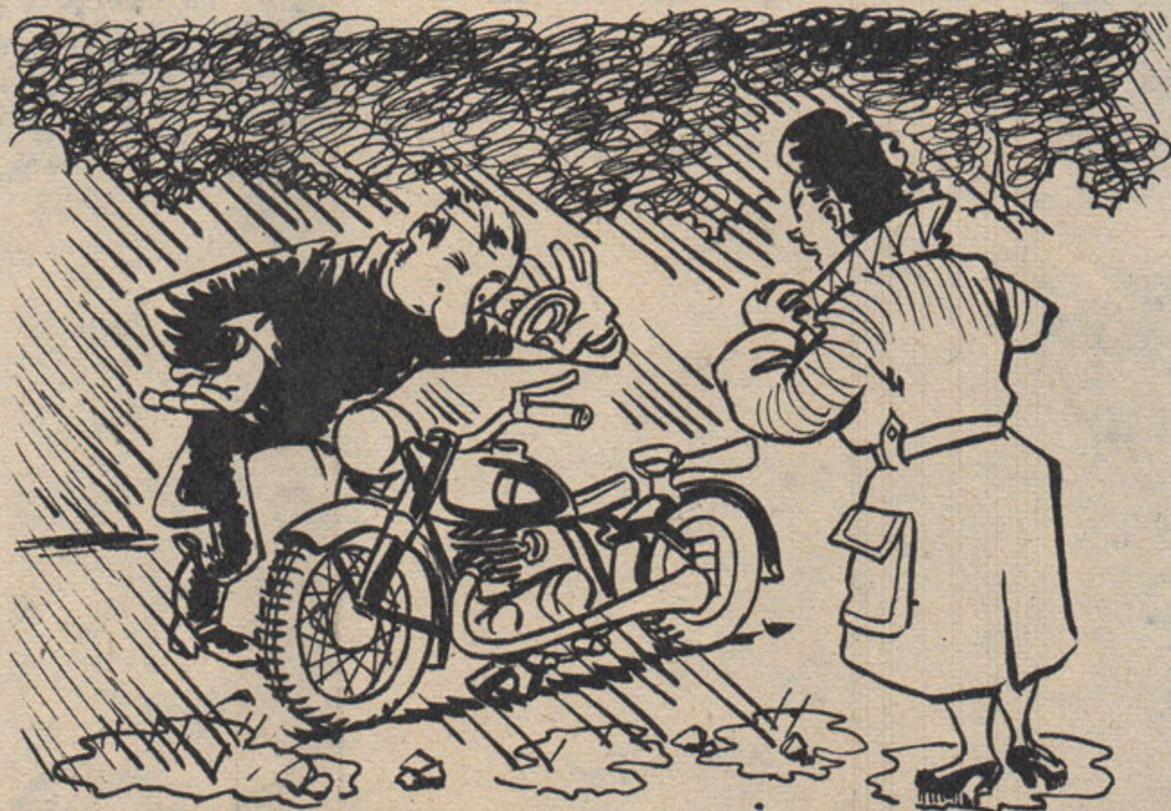
Un automobiliste trop pressé, ou maladroit, ou inconscient, dépasse en pleine ville les voitures en troisième position, se rabat, et accroche une aile ici, un pare-choc là, et s'arrête contre un bec de gaz.

Et comme on lui faisait remarquer en termes plutôt violents, mais mérités, la pancarte « Prudence » collée à sa vitre arrière, il eut cette réponse : « Comment voulez-vous que je la voie? Je lui tourne le dos; elle n'est pas pour moi, mais pour les autres. »

Une vieille marque rajeunie.

Il s'agit d'un vélomoteur qui eut, avant 1939, une ère de succès. C'était à l'époque un des plus rapides, et la seul à posséder déjà un changement de vitesses par sélecteur au pied.

Après une éclipse, cette marque reparaît sous le même nom, à une lettre près. Mais elle est maintenant spécialement orientée vers le cyclomoteur.



RALLYE-POKER DES

SCOOTERS DE L'ILE-DE-FRANCE

ORGANISÉE par la *Revue Technique Motocycliste* en collaboration avec le Vélocoteur-Club Parisien, cette manifestation obtint un succès sans précédent.

A partir de 9 heures la place Carnot était prise d'assaut par une nuée de scooters, qui donnaient au Vésinet un petit air transalpin. Le beau temps aidant on n'enregistra peu de forfaits et 86 concurrents s'élançèrent vers l'Isle-Adam.

L'originalité du règlement résidait dans la manière de départager les con-

currents. A chacune des cinq étapes, les conducteurs choisissaient une carte qui devait leur permettre d'établir la meilleure combinaison possible. Les vainqueurs des deux classements solo et tandems étaient évidemment ceux dont la combinaison avait le plus de valeur. On put donc assister à un vrai départ de course, chaque concurrent ayant à cœur d'arriver dans les premiers afin d'avoir plus de choix dans les cartes. Il fallut même interdire, sous peine de mise hors course, le dépassement des agents motocyclistes du service d'ordre afin de limiter la vitesse.

Le scooter a prouvé qu'il se jouait des mauvaises routes, des virages et des côtes. Les scooters A.G.F. notamment ont fait une démonstration de rapidité, de maniabilité et de tenue de route en enlevant, avec Ménard, le prix de régularité. Les Bernardet ont fait apprécier leur confort et leur sûreté de marche : 10 au départ, 10 à l'arrivée.

Les Lambretta parfaitement au point également groupèrent 12 concurrents à l'arrivée comme au départ. Un Premier prix d'élégance fut attribué à M. Jean Dalsace, sur Lambretta.

Vespa avait un très grand nombre d'engagés : 48, et parmi eux les plus téméraires, ce qui explique le chiffre de 37 arrivants. M. et Mlle Grandemange apportèrent à la marque le premier prix d'élégance des couples.

Le seul Tamoto engagé fit une excellente démonstration; mais la révélation du rallye fut certainement l'équipe des 38 cmc. Scoto.

Silencieux, impeccables ces 5 scooters dont 2 étaient pilotés par des jeunes femmes, effectuèrent le parcours avec

une facilité et une régularité qui étonna tous les assistants.

Cette première épreuve a été véritablement une réussite et nous a prouvé l'engouement très net du grand public pour le scooter. Félicitons sans réserve tous les concurrents, pour la belle présentation de leurs véhicules et pour l'élégance de leur tenue vestimentaire, ils ont bien contribué à l'excellence de la démonstration. Complimentons également les organisateurs qui, par leurs efforts de toute nature, ont doté la saison d'une aussi agréable journée sportive.



- ★ Ci-dessus : les concurrents escaladent la côte du Pecq.
- ★ Ci-dessus à droite : Une partie de l'équipe Vespa.
- ★ A droite : L'équipe A.G.F.
- ★ En bas à droite : les cinq Scoto avant le départ.
- ★ En bas à gauche : une charmante conductrice de Vespa.



De gauche à droite : l'équipe Lambretta et l'équipe Bernardet. Une partie des concurrents photographiée devant le chateau de Versailles; et enfin le groupe des vainqueurs.

CLASSEMENT GÉNÉRAL

Catégorie Tandem. — 1. (81) Jacob, 40.000 fr.; 2. (29) Haberer, 20.000 fr.; 3. (34) Gall, 10.000 fr.; 4. (47) Vois, 1.000 fr.; 5. (15) Grandemange, 1.000 fr.; 6. (70) Lonidoff, 1.000 fr.; 7. (53) Cotteaux, 1.000 fr.; 8. (73) Bonnes, 1.000 fr.; 9. (4) Zambaux, 1.000 fr.

Catégorie Dames solo. — 1. (87) Mme Savoye; 2. (43) Mme Vinger; 3. (42) Mme Persson.

Catégorie Messieurs solo. — 1. (55) Urbini, 20.000 fr.; 2. (27) Bouillon, 10.000 fr.; 3. (51) Faisan, 5.000 fr.; 4. (71) Glauber, 1.000 fr.; 5. (2) Monjarret, 1.000 fr.; 6. (66) Ménard, 1.000 fr.; 7. (36) Nuwendam, 1.000 fr.

Premier Prix d'Elégance duo (Coupe R.T.M.). — M. et Mlle Grandemange (n° 15) sur Vespa.

Premier Prix d'Elégance solo. — M. Jean Dalsace (n° 62) sur Lambretta.

Prix de Régularité. — M. Ménard (66) sur A.G.F.





La TRIBUNE des Lecteurs

FOURCHES ET GRAISSAGE

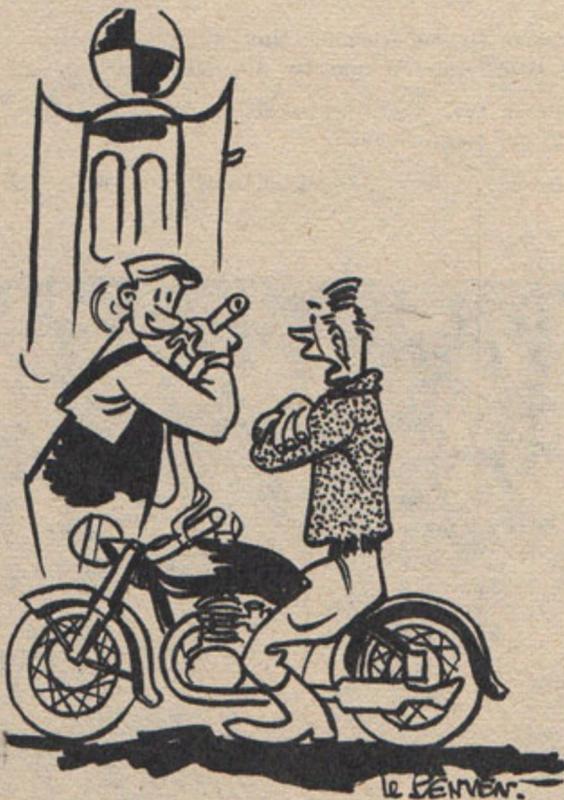
J'ai lu dans *Motocycles*, numéro du 15 juin 1951, l'opinion d'un usager dans la « Tribune des Lecteurs ». Ses considérations sur la fourche télescopique sont très justes. La question du débattement sur le modèle en question reste à étudier sérieusement.

Si l'on veut vraiment que la fourche télescopique procure un réel confort, il faut l'usiner d'une toute autre manière; un seul ressort à boudin ne suffit pas. Cependant, il ne faut pas généraliser les défauts; certaines fourches télescopiques ont été mieux étudiées. La roue tirée a elle aussi des inconvénients; la machine parfaite dans ses moindres détails viendra. La perfection est un joli mot, techniquement parlant, que la réalité se charge de démentir...

La fourche à parallélogramme, à mon avis, donne plus d'élégance à la machine et c'est bien plus efficace qu'une télescopique de qualité médiocre. Le commerce des accessoires est là, il faut vendre!!!

Quant au graissage par mélange, il est préférable à tout autre système; la lubrification se faisant au mieux pour l'embellissage et cylindre, piston. Notez bien qu'une machine de bonne marque et dont le carter est étanche, ne doit pas suinter l'huile.

En ce qui concerne les pompistes, vous avez dans cette corporation des gens qui font preuve de courtoisie; par contre, certains... Vis-à-vis des usagers



de la route, ces gens sont en principe au service des clients et doivent les servir, que ce soit en essence pure ou en mélange, et posséder, tout au moins, un entonnoir avec tamis!...

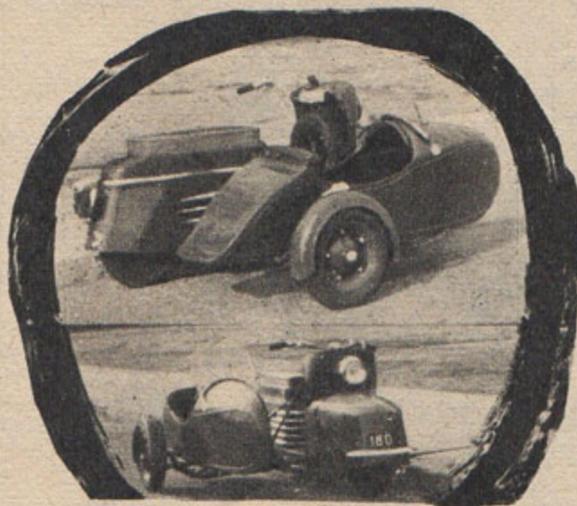
UN TECHNICIEN.

UN ATTELAGE ORIGINAL

Fidèle lecteur depuis deux ans de votre revue et très vieux pratiquant, je profite de ma réponse au concours pour apporter ma contribution à votre rubrique « La Tribune des Lecteurs ».

Dans les échos de votre numéro 54, vous faites état des possibilités du sidecar de petite cylindrée et vous citez l'exemple d'un vaillant 175. Je viens vous signaler mon cas, plus typique, car c'est un scooter 125 cmc. que j'ai équipé d'un side.

Je joins des photos de l'ensemble qui, vous en conviendrez, est vraiment joli. Celui-ci attire les regards amusés sur la route et les attroupements à chaque stationnement.



Il y a près d'un an que j'utilise cet ensemble à ma pleine satisfaction. La consommation est évidemment légèrement supérieure à celle d'une 125 solo.

L'ensemble scooter-side doit peser environ 130 kilos. C'est un « Scootavia » attelé d'un side « Simard » qui a été conçu par son constructeur spécialement pour y être adapté; la 4^e roue a été fournie par Scootavia. La rigidité et la triangulation sont parfaites.

Avec cet ensemble je tiens d'honorables moyennes, tel le parcours Menton-Nice : 30 kilomètres, avec trois côtes, traversée de Monaco, Beaulieu, etc..., en 31 minutes!... à vide; suivant le passager transporté, je perds de 5 à 8 minutes.

Grâce aux 4 vitesses de mon Ydral, je tire un rendement qui m'étonne moi-même. J'ai fait d'assez longues excursions, habitant Menton, allant jusqu'à Saint-Tropez, visitant la région avoisinante italienne, escaladant de drôles de côtes, tel le « Castillon » pour aller à

Sospel. Je me propose de tenter le « Turini » bientôt.

Le prix de revient de cet attelage a été d'environ 175.000 francs. En pratique, sur la route, je tiens la moyenne à peu près équivalente des automobilistes en général.

Jean MAHEAS, Menton.

ENTRAIDE

Le jour du 1^{er} mai, étant resté en panne d'essence (les postes de la commune où je comptais me ravitailler étant fermés) alors que je pouvais ma moto, M. Sabatier, un motard bien connu de nom à Lyon, sans que je lui fasse signe, s'est arrêté, s'est offert de me dépanner et très obligeamment m'a fait don de sa réserve d'essence, ce qui m'a permis d'atteindre le prochain poste, distant de quelques kilomètres.



Je me permets de vous signaler ce fait, en vous demandant, si possible, de le porter à la connaissance des lecteurs de *Motocycles*, à titre de propagande pour l'entraide sur la route, et aussi pour renouveler à M. Sabatier, par l'intermédiaire de la revue, mes remerciements et lui faire savoir qu'il n'a pas obligé un ingrat.

Henri VALENTIN, Lyon.

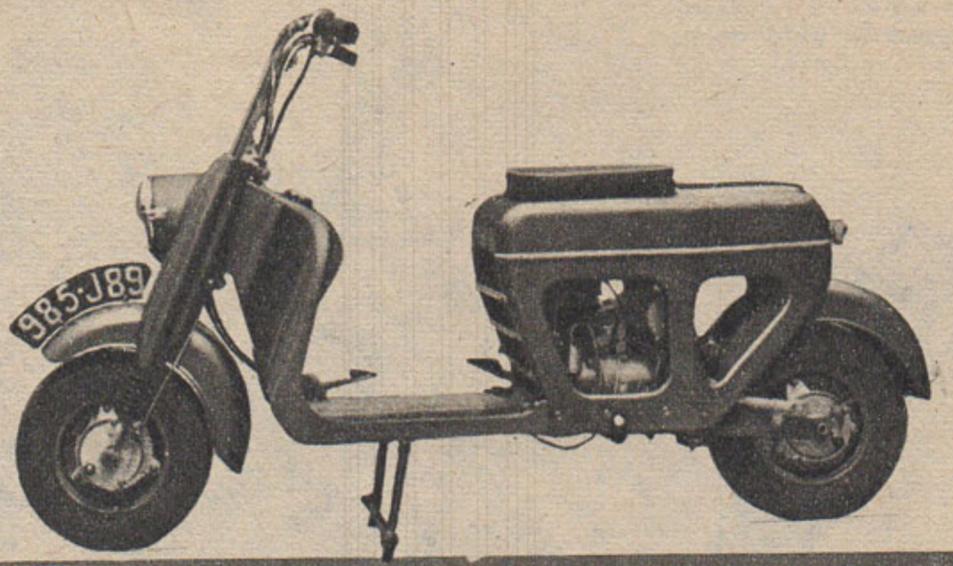


LE SCOOTER SPEED

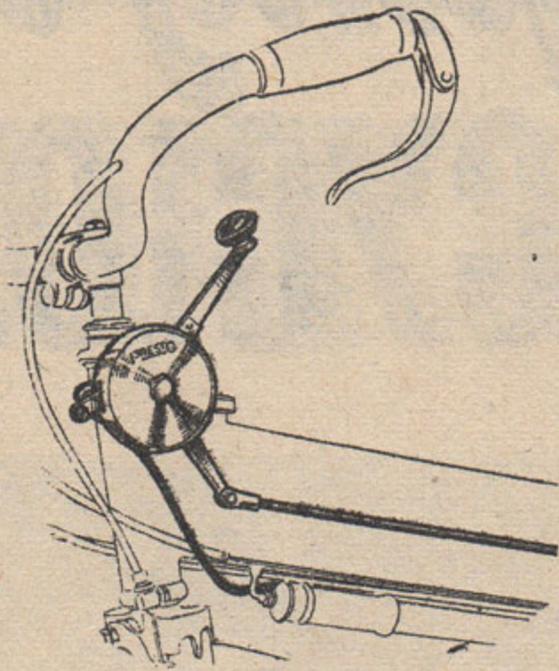
Le Scooter Speed qui a été présenté au dernier Salon, après un hiver d'essais et de mise au point, puis de préparation commerciale, va voir le jour en série dès le mois prochain.

C'est la Société Sicvam qui a acquis les brevets de M. Brissonnet et entrepris la fabrication, avec comme directeur commercial M. Pommier, une personnalité bien connue du monde automobile pour l'activité qu'il a déployé chez Citroën.

Rappelons que le « Speed », avec un châssis et des éléments en alliages légers, est équipé d'un moteur deux-temps de 115 cmc., à deux vitesses; il sera sans doute parmi les plus abordables du marché.



UN DÉBRAYAGE AU GUIDON POUR MOSQUITO



A l'origine, le moteur auxiliaire Mosquito est livré avec un débrayage par levier situé au-dessus du moteur et en arrière du pédalier.

Depuis les constructeurs ont eu l'idée, et l'on réalise, de prolonger ce levier par une commande longeant le tube avant du cadre et terminée par un levier de manœuvre fixé sous le guidon contre le tube de direction.

Grâce à ce levier le cycliste peut donc, étant en selle, embrayer ou débrayer son moteur, même en marche et sans descendre de machine.

Ce dispositif est adaptable à tous les modèles existants. Du même constructeur, une béquille spéciale, en alliage léger, se fixe en quelques minutes sur n'importe quelle machine équipée de ce moteur.

LE FREINAGE DES CYCLOMOTEURS

La construction d'un cyclomoteur ou même l'adaptation sur une bicyclette d'un moteur auxiliaire ne nécessitent pas seulement un sérieux examen du cadre pour vérifier sa résistance au surcroît d'efforts qu'on lui demande.

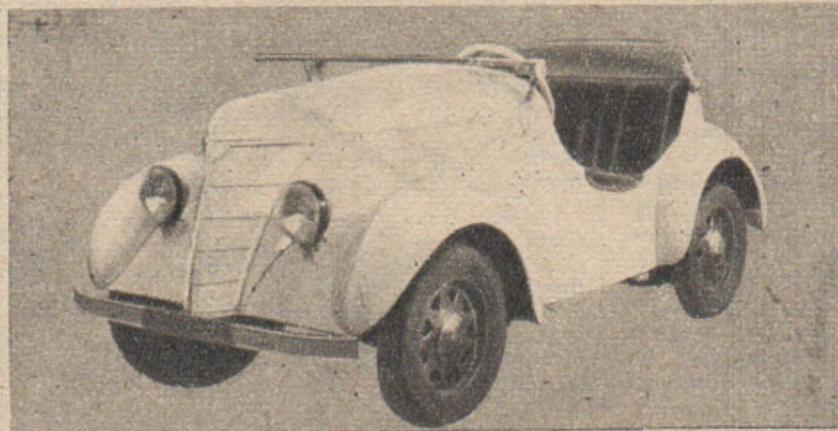
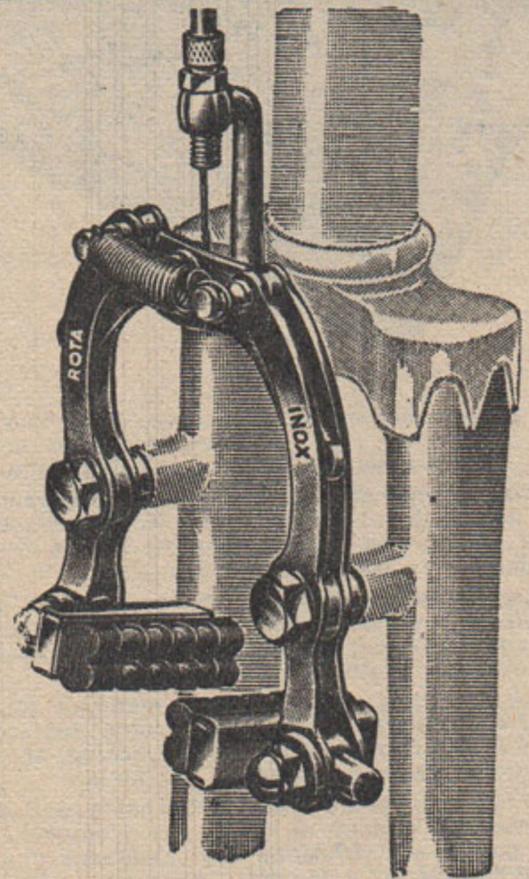
Il est un autre problème pour le moins aussi important et qui, si on le néglige, est souvent grave de conséquences : c'est celui du freinage.

Un fabricant de freins a calculé qu'en fonction des deux facteurs, poids et vitesse et sur le même terrain, quand il faut un effort de 1 kilog pour arrêter un vélo de 12 kilogs roulant de 15 à 20 à l'heure, il faut 4 à 5 kilogs pour arrêter sur la même distance un cyclomoteur de 25 kilogs roulant entre 35 et 40 à l'heure.

Il est donc indispensable, pour conserver la sécurité nécessaire, d'avoir pour le cyclomoteur des freins qui lui soient bien appropriés, c'est-à-dire robustes, bien calculés et permettant sans rupture, ni effort physique cinq fois plus grand, un freinage à la fois énergique et souple.

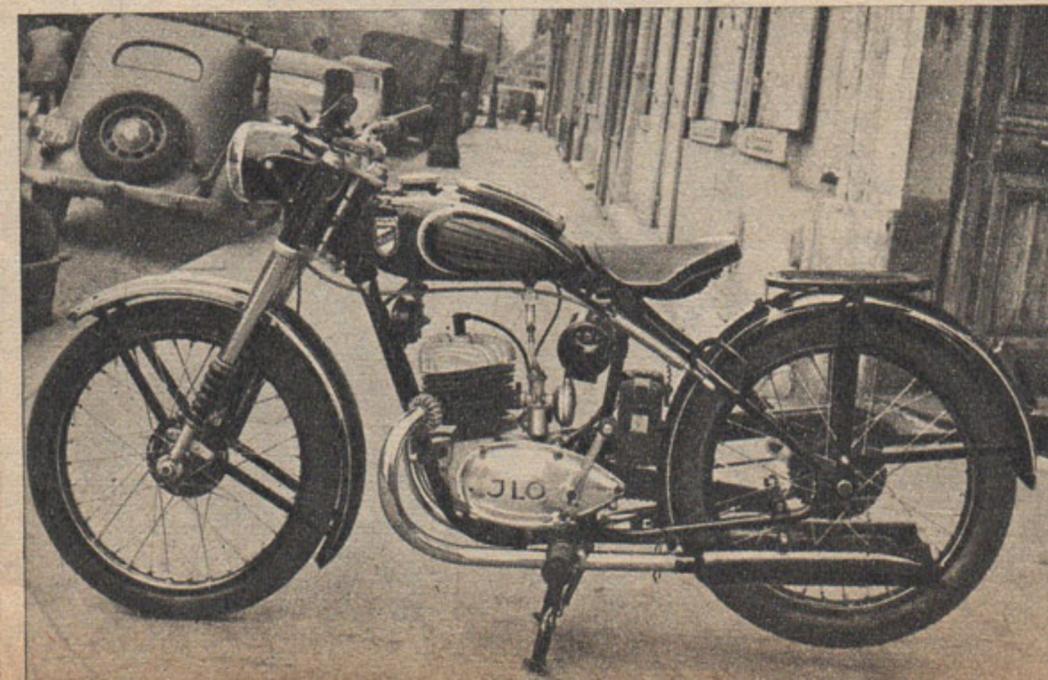
Si de surcroît ce frein reste léger d'aspect et ne dépare pas la machine, ça n'en sera que mieux.

C'est l'emboutissage industriel de Villeurbanne qui s'est livré à ces études, en collaboration avec des constructeurs de cyclomoteurs notoires, ce qui lui a permis d'accroître la série de ses équipements Rota d'un frein avant spécialement destiné au cyclomoteur et qui doit intéresser non seulement l'usager mais aussi nombre de constructeurs pour l'équipement rationnel de leurs machines et la sécurité accrue de leurs clients.

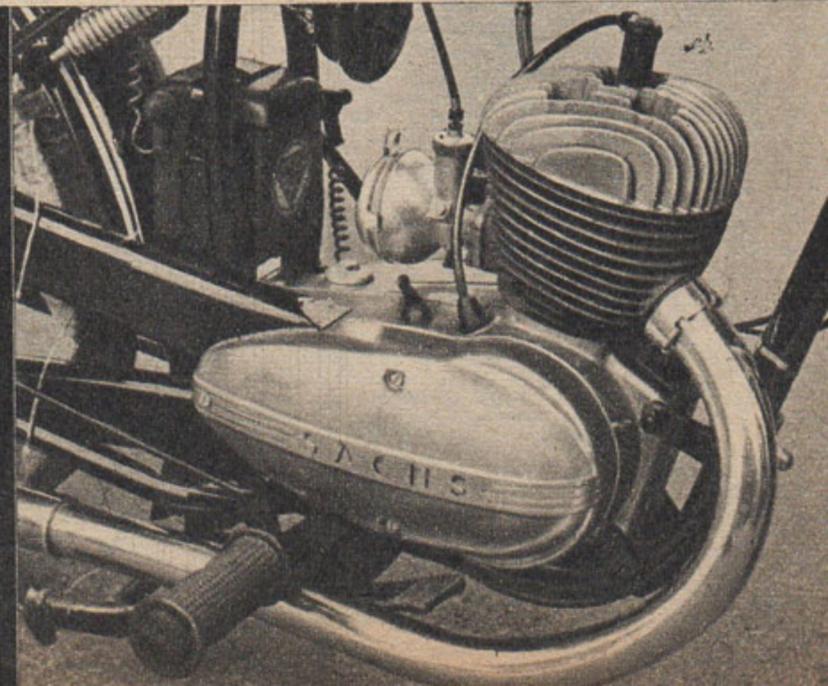


Voici le ROLUX

Voici le Rolux que nos lecteurs connaissent bien, et qui justifie pleinement la vogue dont il jouit auprès de ses usagers.



Chez Ladevèze : les motocyclettes allemandes RIXE équipées du moteur ILO 175 cmc., où (à droite) du 150 cmc. Sachs.



Les cygnes du lac Léman s'invitent pour le petit déjeuner.



Mon camarade Bob s'adresse à un fermier ; celui-ci ne comprend pas le français ; Bob lui dessine un rond avec ses mains, et montre ses chaussettes, du plus beau bleu qui soit ; le fermier sourit, s'éclipse un instant et revient avec... une bassine pleine d'eau. Il croyait que nous voulions prendre un bain de pieds ! Hilarité générale lorsque nous avons réussi, après bien du mal, à lui faire comprendre ce que nous voulions.

Visite du lac Bleu ; bien joli coin.

Le 13, nous abordons le Brunigpass : 8 kilomètres de route goudronnée gravis sans mal, avec notre charge. C'est Alpnach où nous passons la nuit.

Le 14, Lucerne, près Jussnacht-Gersau. Nous montons la tente ; il est 15 heures ; un orage éclate qui dure 9 heures. Pas question de mettre le nez dehors ; nous sommes à 3 mètres du bord du lac, sans le voir !

Camping à CYCLOMOTEURS

L'année dernière nous avons, deux mois à l'avance, fait le projet de passer nos vacances en Suisse avec nos Mobylettes.

Ma femme et moi étions en possession de nos machines depuis février ; mon camarade, qui venait avec nous, n'eut la sienne que quinze jours avant le départ.

Les formalités administratives remplies, la révision de nos machines effectuée, nous attendons le jour du départ en espérant avoir le beau temps avec nous.

Le 1^{er} juillet, à 5 heures du matin, le jour « J » est arrivé ; après avoir arrimé quelque 25 kilos de bagages sur chaque machine, nous quittons Paris en direction de Melun.

Il fait frais ; je me laisse bercer par le ronronnement du moteur, et je ne peux m'empêcher de penser aux réflexions des camarades doutant de la réussite de notre randonnée. Instinctivement, mes yeux se portent sur le moteur ; il me semble encore plus petit que d'habitude, et sincèrement, je commence à me demander si sans défaillance il pourra me conduire au but.

Voici Melun ; petit déjeuner, et en route pour Sens-Armeau où, pour la première journée, nous décidons de camper.

Le 4, nous sommes à Chalon-sur-Saône ; voyage sans histoire jusqu'à Orgelet où la route très mauvaise provoque un éclatement à la roue arrière de ma machine. A Brillat, l'orage monte ; nous coucherons dans une grange, avec deux lavoirs et l'électricité ; à se croire dans un palace !

Le 5, nous faisons connaissance avec la montagne. Arrivée à Saint-Claude sous la

pluie ; les lacets de Septmoncel ; les machines montent bien, c'est merveilleux. Peu après la frontière, c'est la descente sur Nyon par le col de Saint-Cergue : 21 kilomètres de descente ; les machines se comportent bien, nous n'utilisons que rarement les freins. Terminus de la journée : Coppet, dans un camp au bord du lac Léman.

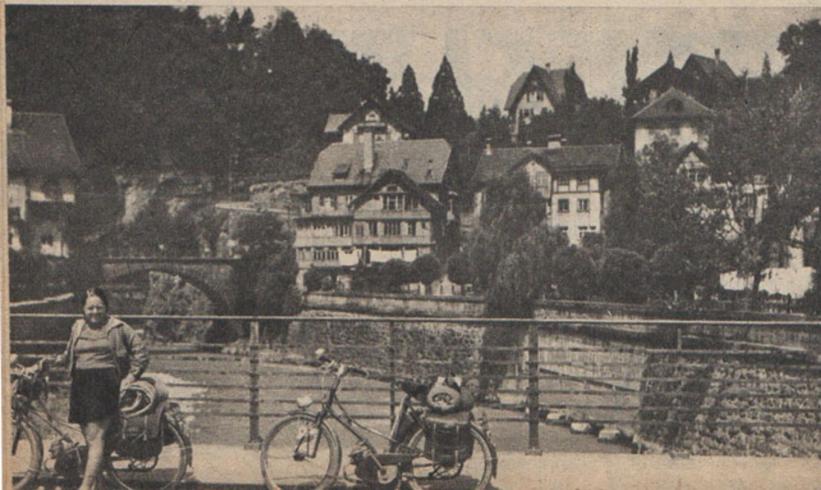
Le soir, autour de la tente, nous récapitulons les ennuis mécaniques sur 500 kilomètres (1 éclatement), cela nous fait sourire et donne confiance pour la suite de la randonnée.

Le 6, visite de Genève ; nous faisons notre première rencontre avec une Mobylette montée par un Suisse. Ce ne sera pas la seule d'ailleurs. Nous en verrons d'autres vers Berne, notamment. Les Suisses l'apprécient beaucoup, mais hélas, la trouvent trop chère, à cause des frais de douane.

Du 7 au 12, départ vers Lausanne-Yverdon-Estavayer-Morat et son lac, Berne, le lac de Thune, Interlaken et Béatenberg, notre but.

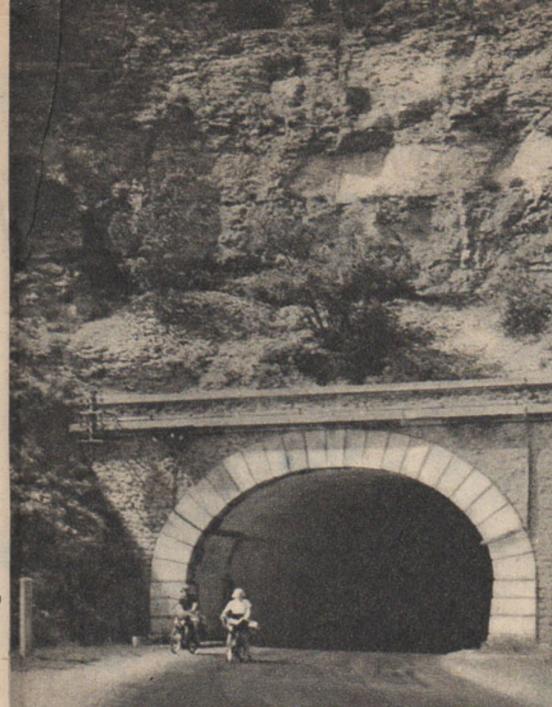
L'étape est rude ; il nous faudra arrêter plusieurs fois : 1^o pour regarder le paysage ; 2^o pour le souffle, car il faut pédaler vite pour maintenir le régime du moteur ; mais à aucun moment le moteur n'a paru en difficulté.

Le 12, des Suisses nous recommandent d'aller voir le lac Bleu, près de Spiez. Nous allons donc à Spiez ; visite de la ville, et renseignements pour se diriger vers le lac Bleu. « Tournez à gauche, me dit-on, et ensuite tout droit. » Au bout de 7 à 8 kilomètres, toujours pas de lac Bleu ; nous décidons d'aller aux informations.



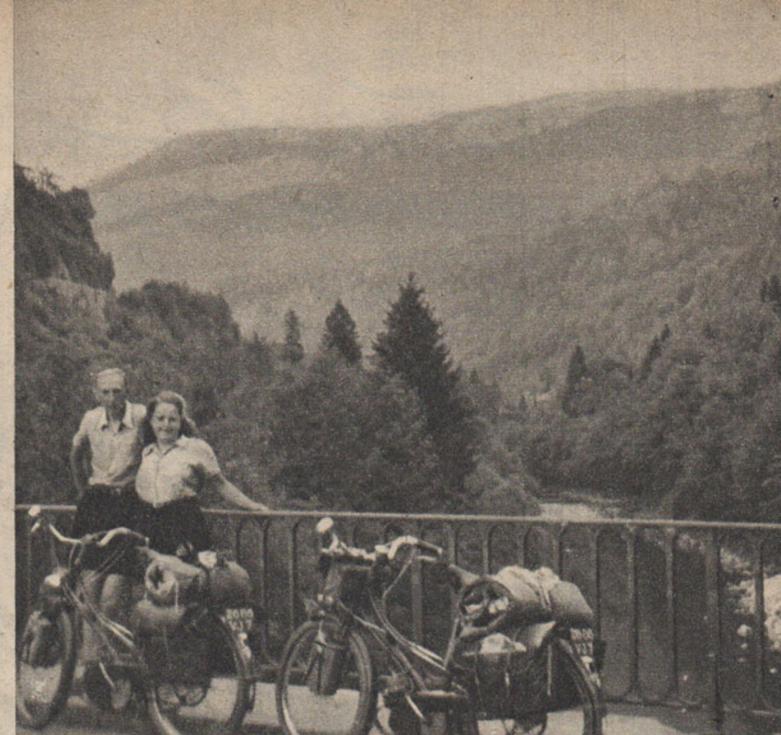
Les fameux lacets de Septmoncel.

Feldkirch, pittoresque et charmant.



Le tunnel d'Arcy.

Halte "point de vue" sur la route de Saint-Claude.



De temps en temps on perçoit le son lugubre des sirènes de bateaux. Sous la tente, nous tuons le temps en faisant la belote, et ce soir nous dînerons de sucre, chocolat, 3 prunes, 2 tomates (festin « royal » en commémoration de la Fête Nationale). C'est le repas le moins coûteux de nos vacances.

Le 16, après nous être restaurés copieusement, direction Schwyz-Rapperswil. Nous atteignons le Liéchtenstein et sa pittoresque capitale Vaduz, le 17.

Le 18, un kilomètre après notre départ, crevaison de Bob (la 2^e depuis le début des vacances). Nous arrivons à Feldkirch. Nos Mobylettes sont l'objet de la curiosité des habitants. Nous longeons ensuite la frontière allemande pour aller camper à Arbon, dans un terrain idéal, terrain de sport, douches, etc...

Nous en repartons le 20, pour Langviesen, en passant par Konstanz et son lac.

Les 21 et 22, repos et visite des Pertes du Rhin à Schaffausen.

Le 23, départ ; camp à Effetikan dans une grotte.

Le 24, nous sommes à Zürich-Birsfelden où nous installons notre tente pour la dernière nuit en Suisse.

Le 25, Bâle, visite ; frontière ; Altkirch ; Val-dieu, camp.

Du 26 au 30 juillet : Belfort, Lure, Luxeuil, Baraques Chardin, Saint-Loup, Nogent, Provins, Rampillon, Nangil, Créteil, Paris où nous arrivons à 11 heures, pour prendre l'apéritif avant de nous séparer pour retourner à nos occupations journalières.

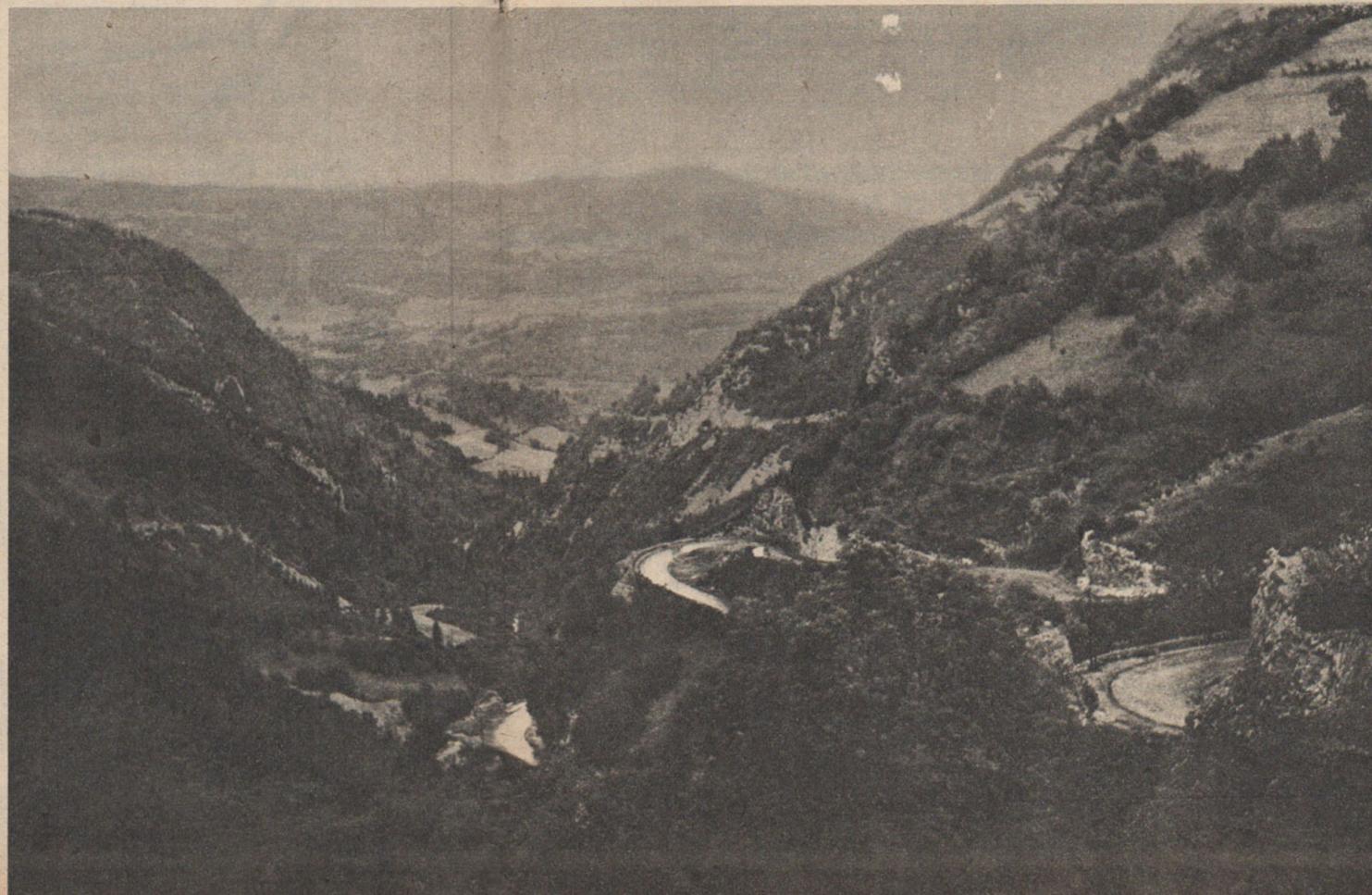
Notes sur le voyage. — Cette randonnée a été effectuée sans histoires, sur 3 Mobylettes de série, sans aucune préparation spéciale. Nous avons utilisé 75 litres d'essence et 5 litres d'huile Vélomix pour les 3 machines.

Pour un parcours de 2.100 kilomètres, avec 25 kilos de bagages chacun (poids du conducteur : 50 kg.), nous avons donc utilisé par machine : 25 litres d'essence et 1 litre 650 de Vélomix, soit une dépense de 1.600 francs.

Incident mécanique : néant. Nous n'avons pas changé les bougies et, après 6.000 kilomètres, j'attends encore pour faire le décalaminage ; les machines tirant encore de façon normale, avec toutes leurs pièces d'origine.

Le voyage est revenu à 18.000 francs par personne, tout compris (transport et nourriture).

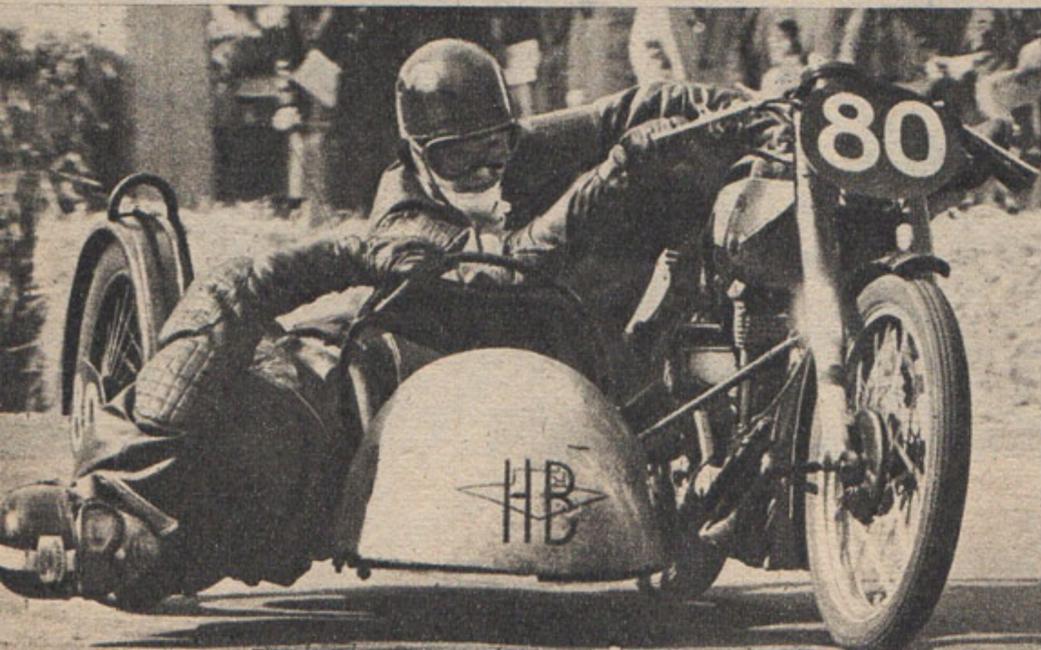
Confortables, souples, nerveuses, voilà comment se sont comportées nos machines. Une seule chose serait utile, notamment en montagne : un frein ralentisseur.



SPORTS

CIRCUIT DE CARCASSONNE

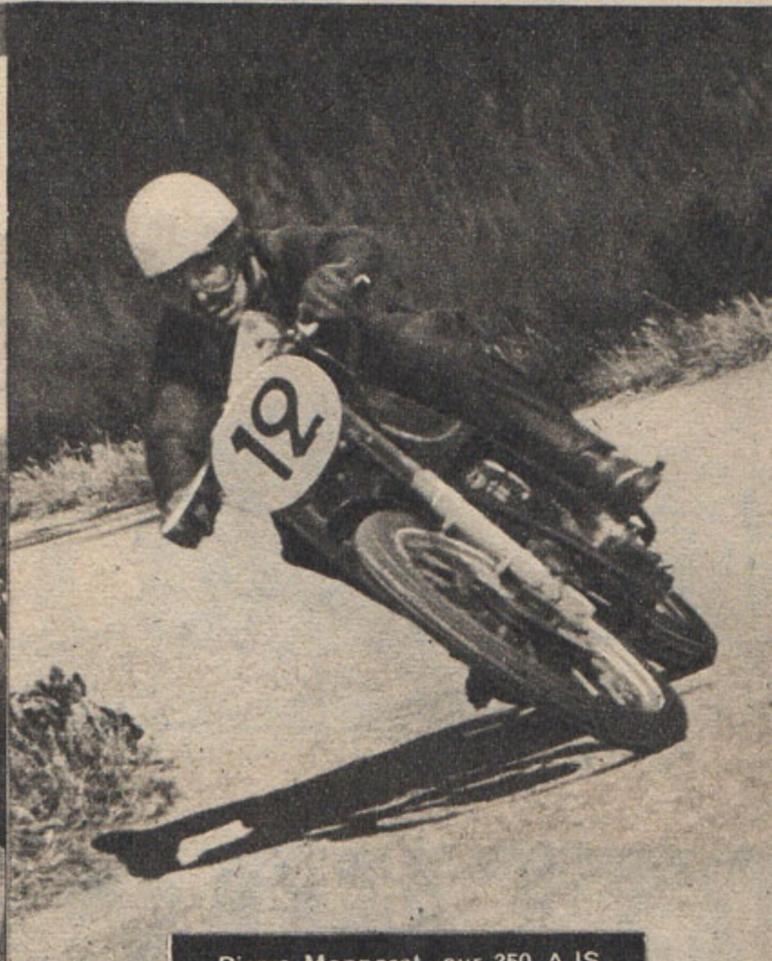
Le Moto-Club Carcassonnais a remporté un grand succès en organisant d'une façon impeccable son cinquième circuit. La catégorie 350 cmc. fut enlevée par Pierre Monneret qui prit le commandement au deuxième tour, suivi par Houel et Gauch; ce trio domina nettement les autres concurrents augmentant son avance au fil des



Drion sur Norton en pleine action.



Murit, 1^{er} des sides.



Pierre Monneret, sur 350 AJS, record du Tour toutes catégories.

tours. Gauch et Houel se disputèrent la deuxième place au cours d'un coude à coude de 8 tours. Gauch ayant cassé son câble d'embrayage se contenta de la troisième place.

Classement des 350 cmc. — 1. Pierre Monneret, sur A.J.S., les 128 km. 300 (12 tours), en 50 m. 15 s.; 2. Houel (Vélocette), 50 m. 40 s.; 3. Gauch (Vélocette), 50 m. 45 s.; 4. Martin (Vélocette), 51 m. 42 s.; 5. Salasc (Vélocette), à 1 tour; 6. Murit (Vélocette), à 1 tour; 7. Cros (Standard), à 2 tours.

En 500 cmc., malgré un réservoir fuyant, Houel fait un départ spectaculaire et boucle le premier tour à 134 km. 600 de moyenne; derrière lui Lefèvre suit à 29 secondes et Pierre Monneret à 45 secondes, puis viennent Post et Fauchereau. Monneret remontera Lefèvre, mais doit abandonner au onzième tour. Houel terminera premier malgré un bon retour de Lefèvre, mais il était temps, son réservoir était vide, son tuyau d'échappement traînait par terre et son carter moteur était fendu.

Classement. — Houel sur Gilera, les 154 km. en 1 h. 10 m. 58 s.; 2. Lefèvre sur Norton, 1 h. 11 m. 44 s.; 3. Post sur Guzzi à 1 tour; 4. Fauchereau (Norton); 5. Bardes (Norton); 6. Pagès (Norton).

La course des sidecars se disputa entre Drion et Murit qui dominèrent nettement, au cours de leur duel ils effectuèrent des tours à 110 km. de moyenne. La victoire revint à Murit sur Norton, 99 km. en 49 m. 50 s.; 2. Drion sur Norton en 49 m. 59 s.; 3. Pagès à 1 tour.

AU HASARD DES RENCONTRES

Nom : PAHIN. **Prénom :** Marcel. **Né le :** 10 janvier 1913. **Coureur :** National. **Catégorie :** 175 cmc.

1^{re} COMPÉTITION : 1932, Circuit Salies-de-Béarn (1^{er} sur Peugeot).

PALMARES : 1932 : 1^{er} au Circuit des Vosges en 250, 350 et 500 Peugeot. Circuit de l'Ain, 1^{re} catégorie 250, 350 et 500 sur Peugeot; 1^{er} à Nantes, sur 250 Peugeot. 1934 : Bol d'Or, 2^e sur 250 Peugeot; record du monde des 24 heures à Montlhéry, sur 500 Peugeot. 1935 : 1^{er} sur 500 Peugeot à Paris-Nice; 2^e sans pénalisation pour la Coupe de l'Armistice. 1936 : 1^{er} en 250, 350 et 500 au Circuit de l'Aiglon (de même qu'en 34 et 35). 1949 : Paris-Nice, 1^{er} sur 175 Automoto; Bol d'Or, 1^{er} sur 175 Automoto; Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne, 1^{er} sur 175 Automoto. 1950 : 1^{er}, dans Paris-Nice. Se casse la clavicule gauche au Bol d'Or, ce qui ne l'empêche pas de finir 1^{er} des 175, sur Automoto, dans l'épreuve Rome-Paris. 1951 : 1^{er} (toujours), sur 175 Automoto dans le Circuit du Sud-Ouest; au Bol d'Or, casse non pas son autre clavicule, mais son vilebrequin, ce qui est moins douloureux, et finit 1^{er}, catégorie 175, sans pénalisation, la difficile épreuve Saint-Etienne-Paris-Saint-Etienne.



OBSERVATIONS : Marié (Mme Pahin, qui est charmante, quoique n'appréciant pas outre mesure les absences de son mari se montre très compréhensive quant à son dada (motorisé). A deux enfants, du sexe féminin, âgés respectivement de 10 et 6 ans.

Représentant avec compétence, et le sourire, la marque Automoto, Marcel Pahin est visible dans son magasin de l'avenue de la Grande-Armée, où son savoir et sa gentillesse lui attirent toutes les sympathies.

REMARQUES PERSONNELLES. — C'est un garçon charmant à qui on peut demander n'importe quel service, sûr de trouver chez lui une bonne volonté souriante et active. Sa patience est infinie vis-à-vis des raseurs, même journalistes, et son affabilité qui n'a rien de « commerciale », ne désarme jamais. Tous ceux qui ont eu une seule fois affaire à lui ne peuvent oublier son amabilité et sa façon discrète de conseiller les débutants.

Il possède des qualités bien rares chez une vedette : l'égalité d'humeur, une réelle connaissance de son métier mise au service de chacun avec simplicité, et une aptitude naturelle à s'attirer toutes les sympathies.

SPORTS

CHUTE DE TOUS LES RECORDS A FRANCORCHAMPS

Première course, 350 cmc. — Au premier passage, Duke mène en 5 m. 21 s. devant Lockett et Doran, puis Featherstone. Le Belge Ergé est en 12^e position. Dans la descente de Masta sur 500 mètres, Duke est crédité de 191 km. 489. Il a égalé son record de l'entraînement départ arrêté. Nouvelle sensationnelle dans la descente de Masta, Duke réalise la vitesse fantastique de 214 km. 285. Les deux premiers tours sont couverts par Duke en 10 m. 34 s. (vitesse moyenne 160 km. 352), précédant Doran de 13 s., Lockett à 14 s., Sandford à 15 s. Le premier abandon est celui de Becquevort (Belge) sur A.J.S.

Au cours de la 2^e ronde, Duke a tourné en 5 m. 14 s., soit à 161 km. 885. Il a porté son avance à 16 s. sur Lockett et Featherstone et 17 s. sur Doran et Sandford. Bob Foster, vainqueur 1950 est en panne. Duke a bouclé le tour cette fois en 5 m. 11 s. 8/10, soit 163 km. 100.

Dans le clan belge, Ergé et Martin luttent pour la 11^e place, avec Coleman et Petch. La moyenne du « leader » est à nouveau montée à 161 km. 490. La course est réellement passionnante, car cinq coureurs suivent Duke nettement détaché, Lockett, Doran, Featherstone, Lomas qui a accompli une belle remonte, et Sandford. Et la moyenne monte toujours et atteint 161 km. 719 pour Duke, réellement formidable, qui précède Lockett de 19 s., Doran de 28 s., Featherstone de 29 s. et Lomas de 31 s. Duke poursuit sa ronde infernale, ayant couvert les six premiers tours en 31 m. 23 s. 7/10, soit 161 km.-h. 910. Mais un changement survient bientôt dans le lot des poursuivants. Persévérant dans sa remonte, Lomas est en 2^e position à 32 s., précédant Lockett, Doran et Featherstone, tandis que Ergé est à la 13^e place, devant Martin qui a été légèrement distancé. Cette fois, c'est Sandford qui occupe la 2^e place devant Lockett, Lomas, Doran et Featherstone. Duke a couvert 98 km. 840 en 36 m. 36 s. 3/10, moyenne 162 km. Ergé (Belge) a rétrogradé en 15^e position.

Dans la descente de Masta, Duke roule à 219 km.-h. 512. Il a battu le record du tour en 5 m. 11 s. 6/10, à environ 163 km.-h. 543.

Les huit tours ont été couverts en 41 m. 50 s. Martin occupe la 14^e place à l'issue du 8^e tour. La moyenne générale est de 162 km. 007 par Duke, qui précède Sandford de 33 s., Lockett de 34 s., Lomas de 40 s. et Doran de 40 s. également. Après le 9^e tour, Lockett est en 2^e position. Les cinq poursuivants de Duke se livrent une lutte acharnée dont l'issue est très douteuse.

Après la 10^e ronde, Duke précède Sandford de 39 s.; Lockett de 40 s.; Lomas et Doran de 45 s.

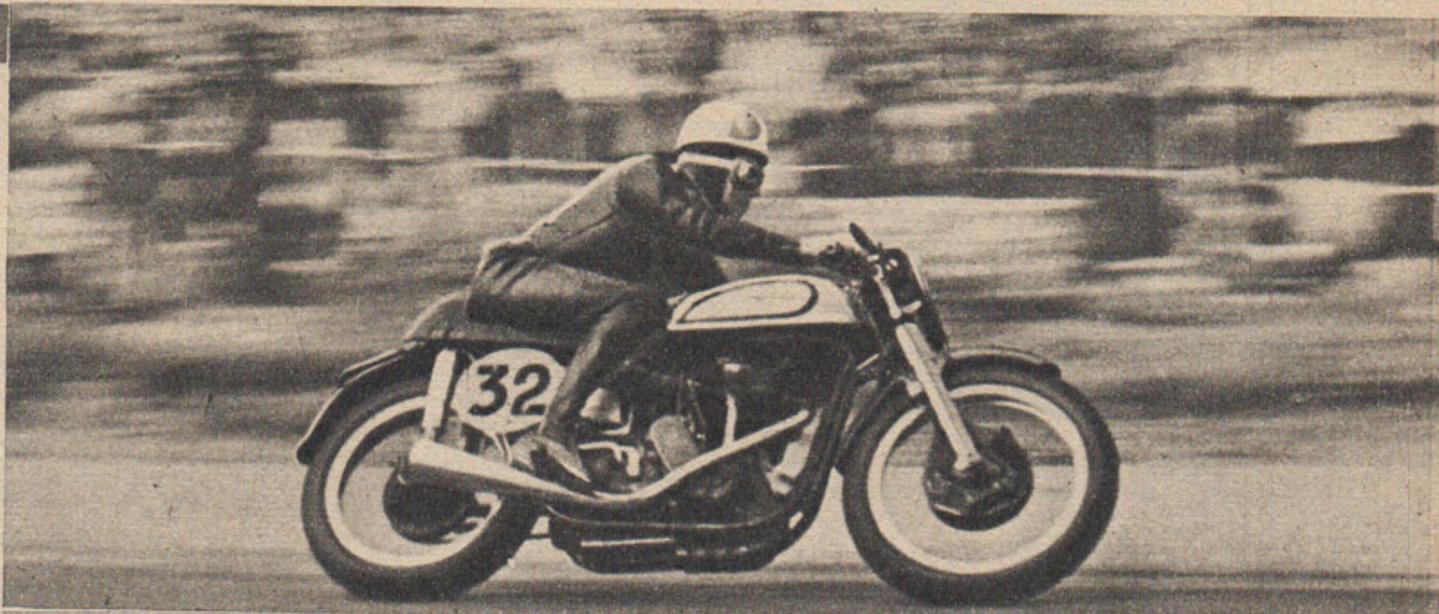
Follement acclamé, Duke termine l'épreuve en grand vainqueur.

1. Duke (G.-B.) sur Norton, les 155 km. 320 en 57 m. 34 s. 35/100, soit à la moyenne de 161 km. 869; 2. Lockett (G.-B.) sur Norton, en 58 m. 15 s. (159 km. 985); 3. Lomas (G.-B.) sur Vélocette, en 58 m. 16 s. (159 km. 939); 4. Sandford (G.-B.) sur Vélocette, en 58 m. 17 s. (159 km. 894); 5. Doran (G.-B.) sur A.J.S., en 58 m. 17 s. 1/10 (159 km. 889); 6. Featherstone (G.-B.) sur A.J.S., en 58 m. 18 s. (159 km. 857); 7. Brett (G.-B.) sur Norton, en 58 m. 59 s. (157 km. 996); 8. Armstrong (Irlande) sur A.J.S. en 59 m. 12 s. (157 km. 418); 9. Coleman (Nouv.-Zél.) sur A.J.S. en 59 m. 40 s.; 10. Graham (G.-B.) sur Norton, etc.

Deuxième course, les sidecars. — Quinze concurrents sont en présence sur 7 tours, soit sur une distance de 98 km. 840. Frigerio part en tête, suivi de Masuy, Oliver et Van der Schrick.

A Malmédy, Oliver prend le commandement devant Frigerio. Ce dernier réagit à Stavelot, mais les deux hommes passent devant les tribunes, roue dans roue. Malgré le départ arrêté, le record du tour est déjà battu en 6 m. 11 s. 5/10, à la moyenne horaire de 137 km. 013.

La lutte continue passionnante en tête entre Oliver et Frigerio, mais l'Anglais prend une dizaine de mètres d'avance après Stavelot. Sur les 500 mètres de Masta, Oliver réalise du 171 km. 428 à l'heure. Frigerio, 168 km. 224 et le Belge Vervroegen, sur la seule machine belge engagée, réussit 150 km.-h. Le record du tour est établi par Frigerio en 6 m. 4 s., soit à 139 km.-h. 265, tandis que Oliver réussit 1/10 de s. de plus.



Duke passe à 170 kmh.
sur 500 cmc.



Duke, derrière lui Joë Craig
chef du service course Norton.

Maréchal abandonne, tandis que le Suisse Keller se trouve en difficulté sur le circuit.

A mi-course, il est impossible de pronostiquer le vainqueur.

Au 4^e tour, Oliver et Frigerio ont une sérieuse avance sur Smith et Harris qui luttent également avec acharnement. Van der Schrick se trouve en une excellente 5^e position, tandis que Masuy lutte pour la 6^e place avec Milani.

Le 6^e tour a été couvert par Oliver en 6 m. 03 s., à la vitesse horaire de 140 km. 030. Le record dans Masta a été battu par Oliver avec 174 km.-h. 757.

Le tour le plus rapide a été fait au 7^e tour par Oliver en 6 m. 01 s. 7/10, à la moyenne horaire de 140 km. 534.

La course est réellement de toute beauté entre les deux « leaders », mais aussi entre Harris et Smith pour les 3^e et 4^e places. Après le 5^e tour, la moyenne est de 138 km. 587 et Oliver a bouclé le tour en 6 m. 4 s. 2/10, soit environ 139 km. 600.

Au 6^e tour, à Malmédy, Oliver a pris 100 mètres d'avance à Frigerio qui réduit son retard de 25 mètres au virage de Stavelot. A l'issue de la 6^e ronde, Oliver précède Frigerio de 8 s. et l'Anglais l'emporte nettement en renouvelant ainsi sa victoire de l'an dernier avec une moyenne générale de 139 km. 068 contre 133 km. 072 en 1950.

1. Oliver (G.-B.) sur Norton, les 98 km. 840 en 42 m. 38 s. 6/10 (à la moyenne de 139 km. 068); 2. Frigerio (Italie) sur Gilera, 42 m. 56 s. 9/10 (moy. 138 km. 081); 3. Harris (G.-B.) sur Norton, 44 m. 34 s. 3/10 (moy. 133 km. 037); 4. Smith (G.-B.) sur Norton, 44 m. 34 s. 6/10 (moy. 133 km. 037); 5. Van der Schrick (Belge) sur Norton, 46 m. 04 s. 5/10 (moy. 128 km. 711); 6. Milani (Italie) sur Gilera, 46 m. 09 s. 8/10 (128 km. 564); 7. Masuy (Belge) sur Norton, 46 m. 10 s. 1/10 (moy. 128 km. 451); 8. Wijns (B.) sur Norton 49 m. 06 s. 4/10; 9. Vervroegen (Belge) sur F.N., 54 m. 34 s. 3/10; 10. Debotze (Belge) sur Norton, à 1 tour; 11. Prati (Italie) sur Guzzi, à 1 tour; 12. Beun (Belge) sur Guzzi, à 1 tour.

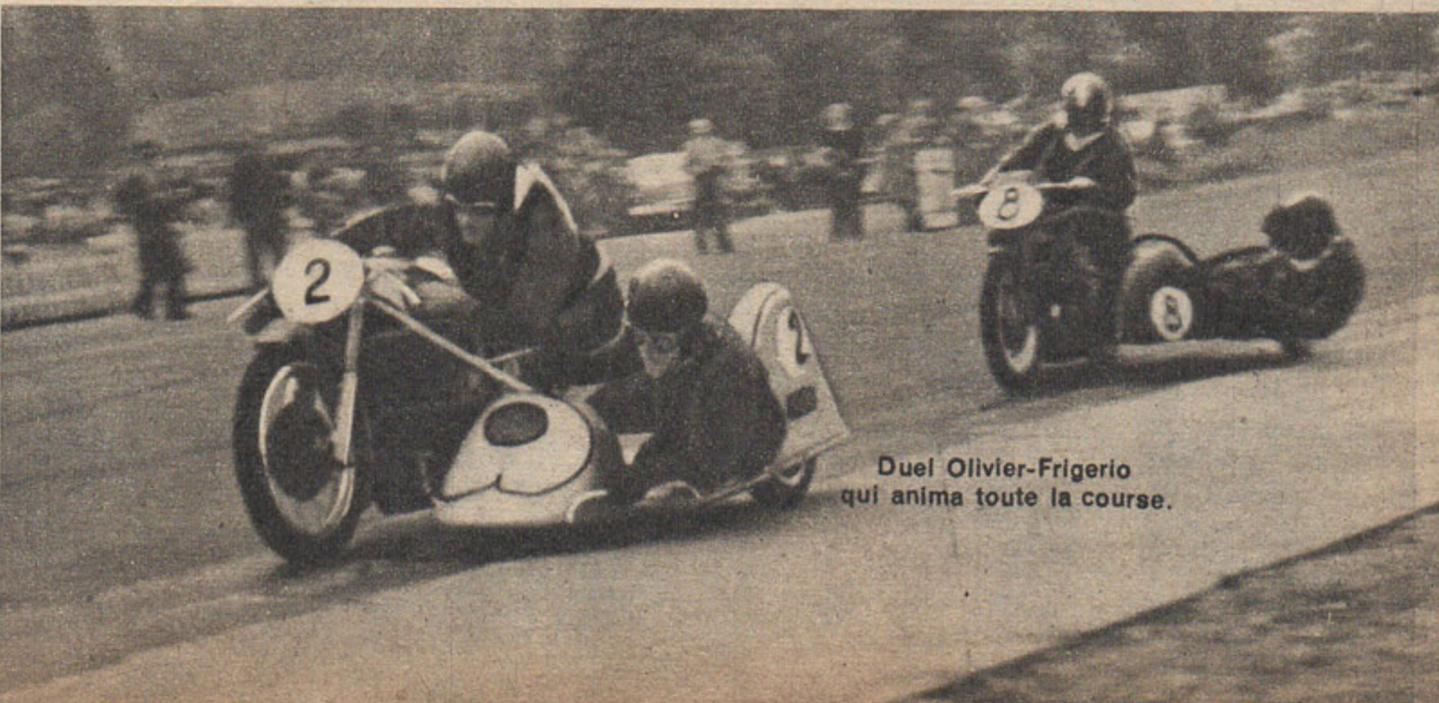
Les 500 cmc. — Au premier passage devant les tribunes, Oliver est en tête avec 5 m. 5 s. 3/10 (166 km. 662) devant Geminiani à 5 s., Pagani à 7 s., Doran à 8 s., Lockett à 9 s.

Dans la descente de Masta, sur les 500 mètres en ligne droite, Duke réalise 219 km.-h. 512 et couvre le 2^e tour en 4 m. 56 s., soit 171 km. 729.

Anderson qui, de la dernière place au départ, était passé à la 12^e, puis à la 9^e, ne repasse plus. Il est en panne avec Bandirola. Featherstone arrête après le 3^e tour. La vitesse générale est portée à 170.076 km. et le record du tour est de 4 m. 55 s. 6/10, soit environ 172 km. 500.

Le Belge Goffin se trouve en 15^e position.

Duke, poursuivi par Geminiani, mène toujours, tandis que Graham est déjà doublé et abandonne. Peu après, on signale que Goffin a réalisé dans Masta 181 km. 818 et que Texidor doit abandonner, tandis que Geminiani porte le record du circuit à 4 m. 54 s. 8/10 (172 km. 400). A la fin du 6^e tour, Duke a 13 s. d'avance sur Geminiani et 29 s. sur Milani, tandis qu'Oliver abandonne.



Duel Olivier-Frigerio
qui anima toute la course.

S P O R T S

A mi-course, voici le classement :

1. Duke, en 34 m. 33 s. (171 km.-h. 597); 2. Geminiani à 20 s.; 3. Milani à 32 s.; 4. Pagani; 5. Lockett; 6. Armstrong; 7. Masetti; 8. Lorenzetti; 9. Brett.

Doran, qui était recordman aux entraînements est en panne aux carrières, alors que Duke pulvérise le record en 4 m. 52 s. 8/10, soit 173 km.-h. 605 et porte la moyenne générale à 171 km. 757.

Derrière Duke, la lutte est chaude pour les autres places d'honneur. L'ordre des passages est le suivant :

Geminiani, Milani, Armstrong, Pagani, Masetti, Lockett, Lorenzetti, Brett.

Au cours de la 12^e ronde, Milani ravit la 2^e place à Geminiani dans la descente de Masta, tandis que Bret prenait la 8^e à Lorenzetti. Pour

la 4^e place, quatre compétiteurs se tiennent de près. Ce sont : Armstrong, Pagani, Lockett et Masetti.

L'intérêt de l'épreuve est soutenu de bout en bout, bien que Duke domine en 500 comme en 350.

Au dernier passage avant l'arrivée, Duke fait preuve d'un brio peu ordinaire et prend les virages de l'Eau-Rouge et de Burnenville d'une façon très impressionnante pour inscrire finalement une nouvelle et magnifique victoire à son actif.

Le tour le plus rapide a été réalisé par Duke en 4 m. 52 s. 8/10, soit à la moyenne de 173 km. 605.

1. Duke (G.-B.), sur Norton, les 197 km. 680 en 1 h. 09 m. 03 s., soit à la moyenne de 171 km. 770; 2. Milani (It.), sur Gilera, en 1 h. 09 m. 28 s.

(171 km. 014); 3. Geminiani (It.), sur Guzzi, en 1 h. 09 m. 32 s. (170 km. 544); 4. Armstrong (Irl.), sur A.J.S. en 1 h. 10 m. 01 s. (169 km. 415); 5. Pagani (It.) sur Gilera en 1 h. 10 m. 23 s. (168 km. 501); 6. Lockett (G.-B.), sur Norton, en 1 h. 10 m. 33 s. (168 km. 237); 7. Brett (G.-B.) sur Norton, en 1 h. 10 m. 37 s. (167 km. 927); 8. Lorenzetti (It.), sur Guzzi, en 1 h. 10 m. 59 s. (167 km. 053); 9. Masetti (It.), sur Gilera, en 1 h. 11 m. 07 s.; 10. Coleman (Nouv.-Zél.), sur Norton, en 1 h. 11 m. 08 s.; 11. Amm (Rhodésie), sur Norton, à 1 tour; 12. Bandirola (It.), sur M.V. à 1 tour; 13. Petch (G.-B.) sur Velocette, à 1 tour; 14. Goffin (Belge), sur Norton, à 1 tour; 15. Martin (Belge), sur Norton, à 1 tour; 16. Benasedo (It.); 17. Galbiati (It.); 18. Delsing (Belge); 19. Thomas (G.-B.); 20. Vertriest (Belge); 21. Karisson (Suède).

St-ETIENNE-PARIS-St-ETIENNE

La classique épreuve St-Etienne-Paris-St-Etienne a été disputée avec un plein succès.

L'épreuve rendue difficile par la pluie, les concurrents ont eu à traverser de vrais bourbiers, et ce fut de ce fait le plus sérieux des contrôles, car il y eut pas mal d'embûches. Après 250 kilomètres de pluie, le beau temps a fait son apparition... et ce fut sous un ciel étoilé que le premier concurrent se fit contrôler à la porte d'Italie, il était 3 h. 45.

La formule du départ le vendredi soir a été très spectaculaire car la porte d'Italie avait changée d'aspect, beaucoup de monde autour du parc fermé.

Le service d'ordre fonctionna au mieux, aidé des membres des clubs de Châtillon, de l'A.S. de l'Air et le concours de *Motocycles* qui assurèrent en même temps le contrôle sous la direction d'un commissaire du Sport Motocycliste Forézien.

Le classement général

Groupe 1, bleu (moyenne 50 km.-h.). — 1^{er} ex æquo. Georges Ulysse (S.M.F.) 0 pt. sans pénalisation; Pahin Marcel (S.M.F.), 0 pt. s. p.; Pahin Robert, 0 pt. s. p.; Sonjon André, 0 pt. s. pén.; Valeyre François, 0 pt. s. pén.; 6. Goll Michel, 6 pts. s. pén.; 7. Mure Paul, 9 pts. s. pén.; 8. Robert Lucien, 9 pts. s. pén.; 9. Sella Emile, 33 pts. s. pén.; 10. Chigot Rymond, 120 pts. s. pén.; 11. Filet Claude, 202 pts. s. pén.

Groupe 2, blanc (moyenne 55 km.-h.). — 1. Martelet Michel (S.M. Forez), 0 pt. s. pén.; 2. Mlle Morel Henriette, 24 pts. s. pén.; 3. Gueurce Henri, 27 pts. s. pén.; 4. Sallet Claude (S.M. Forez), 30 pts. s. pén.; Baillet Lucien, 30 pts. s. pén.; 6. Pemartin Gilbert, 36 pts. s. pén.; 7. Macaudière Louis (M.C. Furan), 42 pts. s. pén.; 8. Kaplan Albert, 51 pts. s. pén.

Les 175 cmc. — Behra prit un bon départ, mais une rupture de basculeur l'obligea d'abandonner. Schaad prit la tête et triompha facilement de Schneiweis et Burgraff.

Les 350 cmc. — Le champion d'Australie Kavanagh triompha de Wood et de Monneret, sa grande classe étonna tous les spectateurs. En tête au 10^e tour, il précède Wood et Houel et les deux Monneret. Vers le 15^e tour Georges Monneret passe Houel et Wood, remonte Kavanagh de quelques mètres. Le coude à coude sera de courte durée, l'Australien reprenant le dessus. Le chassé-croisé continue où Kavanagh reprend le commandement et accentue son avance; il gagnera devant Wood et Monneret.

Les 500 cmc. — Deux manches éliminatoires et une finale. La première série fut particulièrement attrayante grâce à la bagarre entre G. Monneret et Kavanagh et P. Monneret contre Ortetua. Après des coude à coude fortement applaudis la victoire aux deux Monneret, Georges en tête.

La seconde série vit au départ Wood, Collot, Behra et Heath. Collot prit la tête, Wood le doublait pour gagner. Le duel le plus intéressant fut pour la 3^e place qui se disputait entre Heath, Behra et Houel à l'avantage de ce dernier.

Les sidecars. — Aubert prend la tête, menacé par Haldemann qui, parti au dernier rang, remonte progressivement, il passe au 15^e tour son rival qui se défend énergiquement. Mais au 25^e tour Haldemann abandonnera pour incident mécanique. Notons la belle performance de Murit qui termine second derrière Aubert.

La finale des 500 cmc. — Revanche de Kavanagh qui fonce dès le départ suivi de Behra, de l'Anglais Heath et du Français Collot. Au 5^e tour P. Monneret et Ortetua abandonnent. Puis Wood semble inquiéter Kavanagh, mais l'Australien s'avérera imbattable et sa victoire clôturera une belle journée sportive.

LE V^e CIRCUIT DE TARARE

Les classements

125 à 175 cmc. — 1. Schaad, sur Magnat-Debon, 47 m. 5 s. (73 km.-h. 113); 2. Schneiweis, à 1 tour; 3. Guillot, à 2 tours; 4. de Polo, à 2 tours; 5. Orcée, à 2 tours.

350 cmc. — 1. Kavanagh (Australie), 53 m. 53 s. 9 (86 km.-h. 371); 2. Wood (Anglet.), 53 m. 53 s. 36; 3. G. Monneret, 57 m. 53 s. 50; 4. Heath, 54 m. 6 s. à 1 tour; 5. P. Monneret, 53 m. 35 s. à 1 tour; 6. Collot, 53 m. 57 s. à 1 tour; 7. Bewers (Anglet.), 55 m. 47 s. à 1 tour; 8. Bourgeois, 56 m. 43 s. à 2 tours.

500 cmc. (1^{re} manche). — 1. G. Monneret, 34 m. 17 s. 4 (83 km.-h. 667 sur Norton); 2. P. Monneret, 34 m. 18 s., sur A.J.S.; 3. Kavanagh (Australie), 34 m. 19 s., sur Norton; 4. de Ortueta (Espagne), 34 m. 32 s., sur Norton; 5. Biondelli (Italie), 35 m. 3 s. sur Gilera; 6. Post, 35 m. 9 s. à 1 tour, sur Guzzi; 7. Haldemann (Suisse), 35 m. 30 s. à 2 tours, sur Norton.

Seconde manche. — 1. Wood (G.-B.), 33 m. 15 s. (86 km.-h. 292); 2. Collot, 33 m. 24 s., sur Gilera; 3. Heath (G.-B.), 33 m. 31 s., sur Vincent; 4. Behra, 33 m. 48 s., sur Guzzi; 5. Houel, 33 m. 41 s., sur Gilera.

Finale. — 1. Kavanagh (Australie), 38 m. 49 s. 2/5 (moy. 88 km. 694); 2. Wood (G.-B.), 39 m. 10 s.; 3. Behra, 39 m. 46 s. 2/5; 4. Houel, 39 m. 17 s.; 5. G. Monneret, 39 m. 48 s.; 6. Collot, à 1 tour; 7. Bost, à 6 tours.

Sidecars. — 1. Aubert (Suisse) sur Norton, 51 m. 7 s. 3; 2. Murit (France) sur Norton, 51 m. 26 s. 3, à 2 tours; 3. Meuwly (Suisse) sur Gilera, 52 m. 5 s. à 2 tours; 4. Vogel (Autriche) sur Norton, 52 m. 14 s., à 2 tours; 5. Verd sur Triumph, 52 m. 44 s. à 2 tours; 6. Buxton (Angleterre) sur Norton, 52 m. 41 s. à 3 tours; 7. Rosvort (Belgique) sur Norton, 51 m. 23 s. à 4 tours.

CIRCUIT DE CHATEAUROUX (1^{er} Juillet 1951)

Tessier, vainqueur en 175 cmc.



175 cmc. (35 tours, 80 km.). — 1. Tessier André (A.M.C.O.) 1 h. 6 m. 43 s. 2/5; 2. Bonin André (A.M.C.O.); 3. Lombardy (M.C.A.); 4. Daoust (A.M.S.); 5. Delaune (M.C. Châtillonnais); 6. Charbonnier (M.C.B.); 7. Olivotti (M.C. Bellefontaine); 8. Peyrard (M.C.A.); 9. Michaud (M.C.B.); 10. Levouge (C.O.B.).

Tessier passe en tête au premier tour suivi de Bonin son camarade de club. La lutte se continuera jusqu'au bout entre les deux leaders sans que Bonin parvienne à remonter Tessier. Un groupe composé de Daoust, Chapelle, Charbonnier, Lombardy donne la chasse à l'arrière et termine dans un ordre assez serré après abandon de Chapelle et une chute sans gravité de Daoust.

250 cmc. (35 tours). — 1. Juigné (M.C.T.)

1 h. 4 m. 35 s 2/5; 2. Guérin Bernard (M.C.B.); 3. Bernard René (R.M.C.) à 1 tour; 4. Philippe (M.C.C.); 5. Latannerie (M.C. Béarn); 6. Anquetil (R.M.C.); 7. Vial (M.C.T.).

Juigné prend rapidement la tête et conserve son avance pour finir avec 1 tour d'avance. Son adversaire le plus sérieux fut le jeune Guérin qui fit une très belle course malgré une blessure au poignet.

350 cmc. (52 tours). — 1. Planck (A.M.S.) 1 h. 41 m. 3 s. 4/5; 2. Juigné (M.C.T.); 3. Perant (M.C. Châtillon); 4. André (M.C.T.); 5. Sabatier (M.C. Béarn); 6. Daoust (A.M.S.); 7. Bevas (M.C. Châtillon); 8. Ramade (M.C.A.); 9. Jean-Georges (M.C.T.); 10. Vincent (M.C. Montluçon).

Ramade prend immédiatement la tête suivi

Planck en cours



Ramade « un jeune qui promet »



CIRCUIT DE MONTLUÇON

Finale 175 cmc. — 1. Chapelle (M.C.A.); 2. Bayle (M.C.A.); 3. Tresco (M.C.A.).

Les éliminatoires des séries ont comme vainqueurs Bayle et Lombardy. Nemesi très rapide prend un net avantage dans sa série mais sur chute doit abandonner. Lombardy qui avait brillamment remporté sa série mène nettement dans la finale mais sur ennuis mécaniques doit abandonner quelques tours avant la fin.

Finale 350 cmc. — 1. Guérin (M.C. Angoulême); 2. Juigné (M.C.T.); 3. Jean-Georges (M.C.T.); 4. Loisel (M.C. Montluçon).

Les séries sont gagnées respectivement par Loisel, Ramade, Guérin.

Belle lutte entre Ramade et Guérin. Le premier qui vire fort bien mène le début de la course malgré les efforts de Guérin pour le remonter. Sur panne de Ramade, Guérin termine sans être inquiété.

Note. — Le premier circuit de vitesse motocycliste de Montluçon n'a pas été gâté par le temps; la majorité des épreuves se déroulant sous la pluie. Un public assez nombreux était venu néanmoins encourager les efforts du M.C. Montluçon pour leur présenter un bon spectacle.



Lombardy



Bayle vainqueur des séries 175 cc.



Chapelle en course.

XV^e CIRCUIT DE PROVENCE MOTOCYCLISTE

Le XV^e Circuit de Provence Motocycliste, organisé par le Moto-Club de Marseille, s'est couru le 1^{er} juillet sur un parcours de plus de 400 kilomètres. Sans rompre avec la tradition il empruntait le Mont-Ventoux — épreuve chronométrée — qui devait départager les éventuels *ex æquo*. Quittant Malacène et prenant le chemin des écoliers, les concurrents passèrent par Sisteron, les contreforts de la Drôme et enfin Aix pour regagner Marseille. Quelques chutes sans gravité, très peu d'abandons. une foule

délirante et enthousiaste dans tous les villages sont les principaux faits à signaler. Notons cependant que le M.C.M. avait fait un très gros effort puisqu'il a distribué plus de 150.000 francs de prix et de nombreuses coupes.

Résultats techniques

Catégorie 175 cmc. — 1. Sarlin, 21 m.; 2. Tournier, 24 m.; 3. Angellini, 25 m.; 4. Giani, 28 m.; 5. Léonce Jean, 2 pts de pénal., 23 m.; 6. Goirand, 25 pts de pénal.

Catégorie 250 cmc. — 1. Auriac, 26 m.

Catégorie 350 cmc. — 1. Nauzières, 22 m.; 2. Baraton, 25 pts de pénalisation.

Catégorie 500 cmc. — 1. Fombelles, 22 m.

Plus de 500 cmc. — 1. Guy Vimont-Vicary, 17 m.; 2. de Villecourt, 19 m., 1 pt de pénal.; 3. Piscaglia, 18 m., 2 pts de pénal.; 4. Gouin, 20 m., 5 pts de pénal.; 5. Tavan, 39 pts de pénal.

Catégorie sidecar 500 cmc. — 1. Cahuzac, 27 m.; 2. Cantie, 23 m., 1 pt de pénalisation.

Les temps indiqués sont ceux du Ventoux.

L'ASSEMBLÉE ANNUELLE DE L'U.N.A.T.

L'U.N.A.T. (Union Nationale des Associations de Tourisme) a tenu son Assemblée générale annuelle le 3 juillet à Paris, en présence des délégués de ses vingt fédérations et associations nationales ou régionales adhérentes.

Dans son rapport, M. Henri Gasquet, prési-

dent de cet important groupement, après avoir exposé l'activité croissante de ses services, notamment celui des examens du permis de conduire, a souligné le rôle des associations dans l'organisation et le développement du tourisme et invité leurs représentants à poursuivre leur

action commune en vue de faire aboutir les vœux formulés en faveur des touristes par leur Congrès de 1950.

L'Assemblée a ensuite approuvé à l'unanimité la gestion du Conseil d'administration auquel il a renouvelé sa confiance.

AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITÉ

Le 24 juin dernier, malgré la pluie incessante de la journée, l'Amicale Moto-Club de la Cité réussit à obtenir la première place pour la coupe de la meilleure présentation (équipage Franchino) à la concentration motocycliste de Cha-

lon-sur-Saône et, au classement général, à prendre la seconde position et se voir attribuer la coupe Terrot. Dans l'épreuve St-Etienne-Paris-St-Etienne courue les 29 et 30 juin, Saujon, de la section de Villefranche, se classa

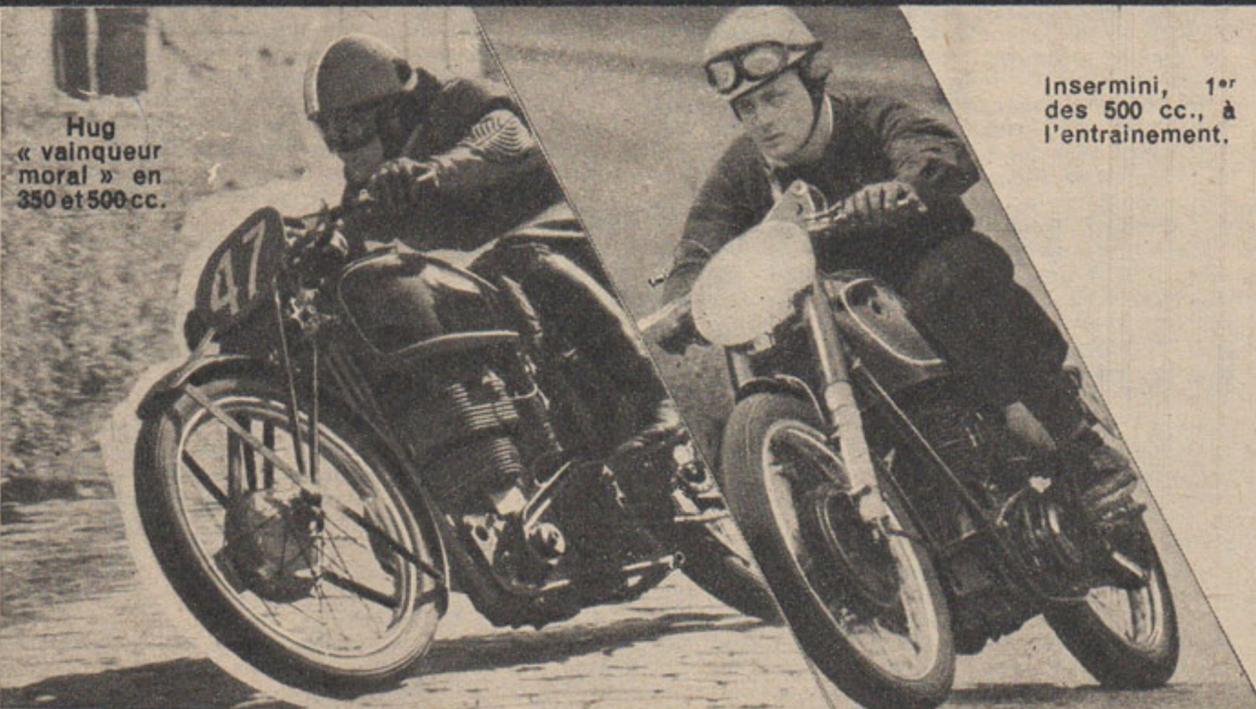
premier sans pénalisation. Au circuit international de vitesse de Tarare du 1^{er} juillet, Guillot se classe 3^e en catégorie 175 cmc.

de Hug et la conservera pendant quelques tours malgré une infériorité manifeste du point de vue mécanique. Hug prend ensuite le commandement et le conservera en augmentant sans cesse son avance jusqu'à 15 tours de la fin où sur ennuis d'embrayage il doit abandonner. Martin qui fit une belle course doit abandonner également. Ramade malgré plusieurs ennuis mécaniques réussira à terminer, Plancke et Juigné tournant très régulièrement finiront dans l'ordre.

500 cmc. (52 tours). — 1. Insermini (A.M.S.), 1 h. 32 m. 36 s. 4/5; 2. François (A.M.S.); 3. Jean-Georges (M.C.T.).

Course à nombreuses péripéties qui voit successivement les abandons de Hug au 36^e tour alors qu'il menait nettement détaché, puis de Léchelon au 48^e tour qui avait pris la succession de Hug. Guérin, Walter, Blaym abandonnent également.

Notes. — Parcours dur mais très intéressant, nettement amélioré par rapport à l'année dernière. Public nombreux mais service d'ordre un peu déficient. Il est particulièrement regrettable qu'un règlement oblige de si longs parcours. Les épreuves deviennent très vite fastidieuses pour tout le monde; les meilleurs coureurs finissant rarement la course, ce qui fausse complètement les résultats. Remarqué particulièrement: Hug, malchanceux, Ramade, Guérin, Tessier, Bonin et Léchelon.



Hug « vainqueur moral » en 350 et 500 cc.

Insermini, 1^{er} des 500 cc., à l'entraînement.



Aux 24 heures du Mans, deux champions motocyclistes: Georges Monneret et Jean Behra qui pilotaient une Simca - Gordini

MOTO-CLUB DE MONTMORENCY ET SES ENVIRONS

Cette année encore le Moto-Club de Montmorency et ses environs a obtenu un grand succès à l'occasion du 6^e Prix de Montmorency. Monsieur le « Temps » lui-même avait pris part à la fête.

Résultats de l'épreuve :

Classement général. — 1. C.O.B.; 2. S.N.; 3. M.C.M.; 4. A.M.S.; 5. Antony; 6. M.C.B.N.; 7. M.C.P.; 8. A.M.R.; 9. Châtillon.

MOTO-CLUB ROCHELAIS

Le 2^e Circuit de vitesse de La Rochelle suspendu pour cette année

Dans leur réunion extraordinaire de bureau en date du mardi 26 juin 1951, le Comité Directeur du Moto-Club Rochelais a décidé de ne pas réaliser pour cette année son 2^e Circuit de vitesse motocycliste. Cette décision a été prise en raison des frais très élevés que nécessite l'organisation de cette épreuve : frais que la caisse du M.C.R. n'est pas en mesure de couvrir. Les Dirigeants Rochelais ont donc trouvé plus sage et plus franc de s'abstenir pour le moment. Il s'agit là uniquement d'une suspension d'épreuve, celle-ci devant se réaliser au cours de la prochaine saison.

VÉLODROME DE LA CROIX-DE-BERNY

Le mauvais temps obligea les organisateurs à annuler la nocturne prévue le 23 juin à la Croix-de-Berny. Après bien des démarches, car soucieux de présenter un programme de choix, ceux-ci l'ont reportée au samedi 21 juillet, où, à partir de 20 h. 30, dans un cadre de lumière et de verdure unique se dérouleront 6 courses de moto-cross, avec Adnet, international et les qualifiés du championnat de France; 3 courses de Dery et, en cyclisme, une américaine sur 100 tours avec les meilleures équipes amateurs de la région parisienne. Pour clôturer cette importante réunion, un cercle de flammes sera franchi par quelques téméraires motocyclistes.

Le vélodrome de la Croix-de-Berny est desservi par la ligne de Sceaux, descendre à Parc de Sceaux et, par l'autobus n° 188, descendre au vélodrome.

MOTO-CROSS A HUSSEIN-DEY (Alger)

Le 1^{er} juillet, un nouveau terrain de moto-cross était mis, par la sportive municipalité d'Hussein-Dey, à la disposition de M. Julien Gomez, président du M.C. de Maison-Carrée et de ses dévoués collaborateurs.

MM. le colonel Jamilloux, maire de Maison-Carrée et Tiffou, adjoint au maire d'Hussein-Dey, assistaient à l'inauguration dudit terrain.

Wybo, notre brillant pilote de moto-cross, réalise sur 500 cmc. B.S.A. la plus grande vitesse sur un tour de circuit, 650 mètres en 1 m. 1 s.

Fracès et G. Pérez en 125 cmc. confirment leur maîtrise, R. Ciancio figure aussi aux places d'honneur.

Résultats techniques

Catégorie 125 cmc. — 1. Fracès A. sur Puch; 2. Pérez; 3. Régnier; 4. Santucci; 5. Coll; 6. Mascaro; 7. Frison; 8. Réda; 9. Cardona; 10. Puget; 11. Visciano; 12. Goëtz; 13. Coriat.

Catégorie 350 cmc. — 1. Ciancio sur Matchless; 2. Alenda; 3. Pacou; 4. Vétillard; 5. Guion; 6. Duri; 7. Wentzel.

LA JOURNÉE DE LA MOTO A DÉLY-IBRAHIM, près ALGER

C'est la deuxième année qu'a lieu la grande manifestation de propagande dénommée : Journée de la Moto. Due à l'initiative de notre ami Rovira René, elle remportait, pour la première année, déjà un grand succès. Pourtant le temps inclement, ce jour-là, n'avait pas empêché les rassemblements en forêt de Sidi-Ferruch.

Organisée le 24 juin 1951 à Dély-Ibrahim (Alger), elle réunissait un lot de concurrents jamais encore égalé. Le succès en est dû à sa formule simple, aucune obligation de faire partie d'un club, pas de droits d'engagement à payer. Certitude d'obtenir une des nombreuses récompenses au cours des diverses épreuves : course de ralenti, concours d'accélération, de freinage, d'élégance, gymkana, moto-cross, etc...

C'est un beau succès à l'actif de MM. Rovira, Broyer, Bals, Lavoué et du président d'honneur de la L.M.A. René Calléja, chronométrateur officiel. Rappelons que cette manifestation était patronnée par le grand quotidien l'Echo d'Alger et la Ligue Motocycliste d'Algérie.

REMISE DES PRIX DES AUDAX DES 300 ET 500 KILOMÈTRES

Les concurrents du brevet d'Audax de 300 et 500 kilomètres avaient été conviés dans la grande salle du stade municipal de Châtillon mis gracieusement à la disposition des dirigeants du grand club de la région parisienne.

Après la remise des diplômes et médailles aux concurrents, des plaquettes de bronze ciselées furent remises aux membres du M.C.C. ayant fait briller les couleurs du club : MM. Georges Monneret, Gustave Lefèvre, Gustave Bernard et Marcel Perrin.

Un vin d'honneur clôtura cette amicale réunion.

CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE CANNES-LE CANNET

Course très passionnante d'autant plus que l'on remarquait parmi les engagés une équipe italienne qui montait de très rapides « Alpino », et les champions régionaux tels que Perraud, Martin Jaubert, tous deux du M.C.M., Schultz et Rivoira de Cannes, Dini de Nice, Berlie, Dalmasso, Gache, etc...

En 1^{re} Eliminatoire 175 cmc. (15 tours soit 16 km. 500). — 1. Dalmasso; 2. Nino; 3. Cantie; 4. Giommi; 5. Sabatini; 6. Perraud.

Au cours de cette première épreuve Schultz dut abandonner.

En 2^e Eliminatoire 175 cmc. (15 tours soit 16 km. 500). — 1. Martin Jaubert; 2. Berlie; 3. Rivoira; 4. Perano; 5. Bonnet.

Brillante course pour Martin Jaubert qui malgré une bûche termina premier et pour Berlie qui montait une machine de très faible cylindrée.

C'est la finale 40 tours qui, certainement, restera longtemps à la mémoire du public.

Un empoignage des plus sévères mit aux prises Dalmasso, Nino, Schultz, Perraud et Martin.

Ce ne fut que vers le cinquième tour que l'élite commença à se distinguer. En tête le jeune et très sympathique champion marseillais Perraud mena la course jusqu'à la victoire avec la tactique et la virtuosité d'un « grand international ». Oui, de « grand international » car sur la moitié du circuit environ il eût été impossible même avec des machines plus puissantes d'établir des vitesses plus élevées; et c'est quarante fois que Perraud a su amorcer et finir ses virages au même endroit, à l'extrême limite de l'adhérence et sans aucune défaillance.

Il était suivi à quelque cinquante mètres de Schultz qui luttait héroïquement. Perraud s'en était aperçu, aussi à l'arrivée l'invita-t-il à partager les applaudissements du vainqueur et d'un geste très sportif ils échangèrent le traditionnel baiser.

Le record du tour revient à Perraud, couvrant en 52 s. le 1 km. 100 du circuit.

Voici le classement : 1. Perraud; 2. Schultz; 3. Dini; 4. Nino; 5. Berlie; 6. Dalmasso; 7. Errico.

Rendons hommage et remerçons en terminant notre très dévoué Louis Dotto et ses collaborateurs qui organisèrent cette journée d'une manière parfaite. Ils en furent récompensés par un très gros succès.

MOTO-CROSS A EL-BIAR

Le dimanche 10 juin se disputait un moto-cross auquel participaient le champion bien connu Godey qui avait déjà, vers le Nouvel An, enthousiasmé nos spectateurs Algérois et le sympathique Barrat, qui s'est très bien comporté et que le public aimera revoir également.

Le gros intérêt de la réunion s'est localisé particulièrement en 125 cmc., sur la lutte Fracès-Godey. Lutte serrée qui n'a pris fin que sur rupture de la chaîne du champion métropolitain; et, sur « l'empoignade » Godey-Wybo en 350-500 cmc. En 3^e manche surtout la lutte a été sévère. Durant les neuf premiers tours Wybo n'a pu être passé sans pouvoir cependant distancer Godey qui ne quittait pas sa roue. Godey double enfin et ne sera plus inquiété terminant très confortablement les 6 tours restants.

Ont fait une très belle course encore : Perez et Visciano en 125 cmc., Barat et Ciancio en 350 cmc., Casalta et Cardon en 500 cmc.

Résultats du classement général

125 cmc. — 1. Fracès; 2. Godey; 3. Perez; 4. Visciano.

350 cmc. — 1. Godey; 2. ex æquo Barrat et Ciancio; 4. Goetz.

500 cmc. — 1. Wybo; 2. Casalta; 3. Cardon.

MOTO-CROSS DE BONE 17 Juin 1951, piste de 912 mètres

Dans la catégorie des 150 cmc. l'Algérois Pacou confirma ses deux précédents succès obtenus sur la même piste arrivant à battre nettement l'international métropolitain Godey pas très chanceux il est vrai.

Les internationaux Godey et Barrat nous montrèrent ce qu'ils avaient dans le coffre eux et leur machine. Casalta fut malchanceux, chuta et eut des ennuis mécaniques. Quand à l'Algérois Wybo il fit une course très régulière, dommage qu'à la première manche Godey eut des ennuis mécaniques dès le départ, car on aurait assisté à une belle empoignade avec ses deux rivaux Barrat et Wybo. La cinquième course donna lieu à une lutte extraordinairement serrée entre Ciancio et Campollo (Bônois), ce dernier réussit à lui prendre une cinquantaine de mètres dans les trois derniers tours. Course très serrée entre Wybo, Casalta et Barrat, dans la 2^e manche Casalta double Wybo, Barrat double Wybo à un virage, puis Casalta qui était en tête chute, repart, mais avec un grand retard, les tours étaient effectués à une allure record, et les coureurs s'accordèrent à reconnaître la piste très rapide. Mais, dit Godey, à l'issue de sa dernière victoire, il y manque quelque difficulté pour rendre la course spectaculaire.

SPORTS

Résultats techniques

1^{re} Course, 150 cmc. (12 tours). — 1. Pacou (Alger) 10 m. 34 s.; 2. Godey (France) 10 m. 41 s.; 3. Santucci (Alger) 11 m. 51 s.

2^e Course, 350 cmc. (12 tours). — 1. Ciancio (Alger) 10 m. 12 s.; 2. Campollo (Bône) 10 m. 17 s.; 3. Casalta (Alger) 10 m. 31 s.; 4. Chérif (Philippeville), Wybo (Alger) *ex æquo* 10 m. 47 s.; 5. Ponzio (Bône) 10 m. 55 s.; 6. Coppini (Bône) 11 m. 02 s.; 7. Tournon.

3^e Course, 350 cmc. (12 tours). — 1. Barrat (France) 11 m. 45 s.; 2. Wybo (Alger) 11 m. 58 s.; 3. Ponzio (Bône) 12 m. 35 s.; 4. Cardon (Alger) 12 m. 40 s.; 5. Tournon.

2^e Manche des 150 cmc. (12 tours). — 1. Pacou (Alger) 10 m. 34 s.; 2. Godey (France) 10 m. 38 s.; 3. Laumet (Bône) 11 m. 27 s.

3^e Manche des 150 cmc. (8 tours). — 1. Pacou (Alger) 8 m. 36 s.; 2. Laumet (Bône) 9 m. 9 s.; 3. Santucci (Bône).

Classement général des 150 cmc. — 1. Pacou 3 pts; 2. Godey 8 pts; 3. Laumet 9 pts; 4. Santucci 10 pts.

Classement général des 350 cmc. — 1. Ciancio 4 pts; 2. Campollo 5 pts; 3. Casalta 10 pts; 4. Chérif 13 pts; 5. Ponzio 15 pts; 6. Coppini 16 pts; 7. Tournon 18 pts.

Classement général des 500 cmc. compétition. — 1. Barrat 5 pts; 2. Wybo 7 pts; 3. Godey 9 pts; 4. Ponzio 12 pts.

UNE GRANDE RANDONNÉE PARIS-ETNA-PARIS

Organisée par la Section Camping du T.C.F.

Tous les possesseurs de motos depuis 125 cmc. peuvent accomplir ce circuit de 5.500 kilomètres à travers les plus beaux sites de la plaine du Pô, la chaîne de l'Apennin et l'Italie insulaire.

Cette randonnée touristique aura lieu du 28 juillet au 26 août.

Le programme prévoit :
— Participation au XII^e Rallye international de camping à Florence.

— Visite des grandes villes italiennes : Venise, Florence, Rome, Naples, etc...

— Les curiosités italiennes : Herculanium (cité conservée sous la lave), la Tour de Pise, le Castel Nuovo, le Paestum, les ruines du Temple de Neptune, etc...

— Excursion au Vésuve.

— Randonnée grand camping en Sicile : l'Etna, le détroit de Messine, Syracuse, Palerme et les vestiges grecs.

Pour formalités et renseignements complémentaires, s'adresser au délégué-camping du T.C.F. : M. A. Rolland, 23, rue Sainte-Marguerite, Pantin (Seine).

GROUPEMENT MOTOCYCLISTE DE L'AUTOMOBILE-CLUB LORRAIN (MOTO-CLUB SAINT-MIHIELOIS)

A l'occasion des fêtes de Saint-Christophe le 22 juillet, gymkana Martini-Rossi. Le 29 juillet, grand match de moto-ball et 9 septembre motocross-gymkana. Le club éditte un programme complet de ces manifestations.

Tous les membres du Club ainsi que les personnes désirant en faire partie sont invités à retirer leur carte près de M. A. Collin, trésorier, 6, rue des Carmes à Saint-Mihiel (Meuse).

Le Comité émet des cartes de membre honoraire et bienfaiteur; il compte sur tous les amis des sports pour réserver un accueil bienveillant aux membres du club qui se feront un plaisir de leur en présenter et leur adresse ses remerciements.

MOTO-CLUB AIXOIS

Le Moto-Club Aixois a été obligé de reporter au 28 juillet son Trophée international motocycliste par suite des élections législatives et du fort enneigement des cols.

D'autre part, afin de diminuer les frais des concurrents le droit d'engagement est ramené à 2.000 francs pour toutes les catégories à partir de 126 cmc.

Engagements et renseignements au siège du Club : 17, cours Mirabeau, Aix-en-Provence (B.-du-Rh.).

VALENCIENNES

(De notre correspondant particulier S. Blanckaert)

En 1950, un seul moto-cross avait été organisé à Valenciennes par l'Olympique-Moto-Club Avesnois. La tentative eut du succès et la Société d'Avesnes décida de la renouveler cette année. D'autre part, le Moto-Club du Nord avait projeté de présenter, lui aussi, une séance le 3 juin dernier. Jusqu'à présent, aucune promesse ne s'est réalisée. Les Valenciennois attendent toujours leur moto-cross et un dirt-track que doit donner, sur la piste du stade Nungesser, une équipe anglaise...

Les Maubeugeois semblent moins inactifs. Le 8 juillet, le « Club des Cinq », en collaboration avec le M.C.M. et O.M.C.A. organise un motocross international qui sera disputé par des coureurs anglais, belges, hollandais et français.

Dans cette partie de la région du Nord, le sport motocycliste devrait se développer. Qu'attendent les organisateurs ?

MOTO-BALL

Résultats des matches du 27 Juin 1951

Division Nationale (zone Nord). — Houlgate et Chalons font match nul 3 à 3.

Division Nationale (zone Sud). — Avignon et Camaret font match nul 3 à 3.

Division d'Excellence (zone Sud). — M.B.C. Seynois bat M.B.C. Avignon II par 2 buts à 1.

Marignane bat Nice par 3 buts à 0.

Aix II et M.B.C. Ondaine font match nul 3 à 3.

Division d'Excellence (zone Sud). — Saint-Etienne bat Cavaillon par 1 but à 0.

Match amical. — S.U.M.A. I bat S.U.M.A. II par 6 buts à 0.

TROISIÈME GRAND PRIX DES PLATANES DU RACER ET SPORTS MÉCANIQUES DE CARPENTRAS

Ce troisième Grand Prix couru dimanche 24 sur l'allée des Platanes a été plus qu'une réussite et presque un triomphe. Un plateau de plus de 50 coureurs de grande classe qui ont disputé leur chance sérieusement sous un ciel clément au possible.

Ce succès est dû intégralement aux efforts du comité parmi lesquels nous félicitons et remercions M.M. Guillabert, Darmours, Pierre Rey et leurs coadjuteurs.

A signaler également l'organisation des services municipaux : aucun incident même minime.

Dans la catégorie 150 cmc. les éliminatoires furent enlevés par Vidal et Dalmasso les malchanceux furent Burgraff et Gache, mais la bagarre fut dure. Dans la finale il y eut une lutte extrêmement sévère entre Mino, Vidal, Dalmasso, Gache. La malchance contraignit Vidal à s'arrêter chaîne cassée, puis Gache toucha les bottes de paille et cassa sa pédale de sélecteur. Mino termine en grand vainqueur après une lutte sévère avec un Dalmasso en grande forme.

servi par une machine mise au point impeccablement qui tourne comme une montre.

En 175 cmc. les éliminatoires virent la victoire de Mino et Rivoira. La finale disputée àprement revint à Schaad dont la machine double A.C.T. des Frères Nougier était de loin la plus rapide, quoique handicapée par le circuit assez court. Parmi les compétiteurs de cette cylindrée notons l'excellente tenue de Mino, la très belle place du sympathique Meynard spécialistes des rallyes qui, sur sa machine de série ayant servi à la course Liège-Rome-Liège, fait un superbe troisième. Jolie course de Perraud de Marseille sur une machine de série.

En résumé, belle réunion sportive qui laisse présager encore mieux pour l'année prochaine.

Résultats techniques

Moins de 150 cmc. 1^{re} Eliminatoire. — 1. Triac (Cavaillon); 2. Decoray (Roanne); 3. Moriss (Avignon); 4. Galix; 5. Bassoux (Roanne). 2^e Eliminatoire. — 1. Gache (Avignon); 2.

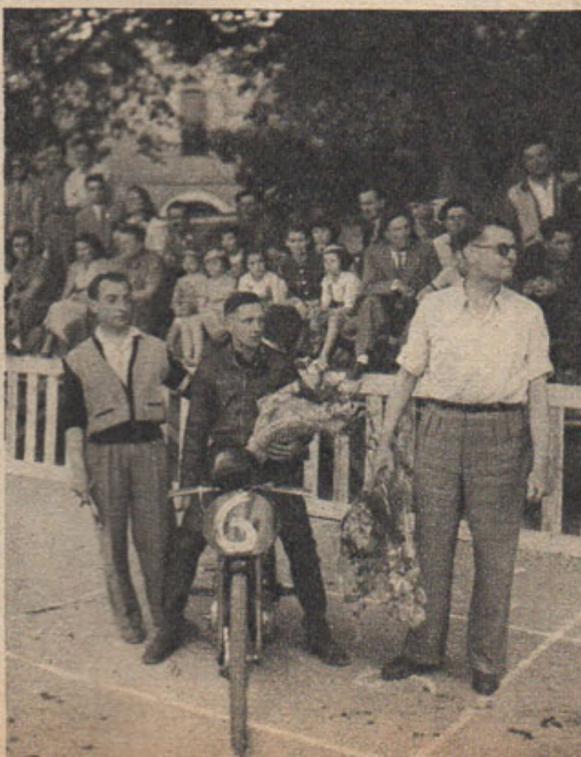
Dublanc (Béziers); 3. Roman; 4. Colas; 5. Daniel (Vaison). Classement général par addition de points. — 1. Gache (Avignon).

Catégorie 150 cmc. : 1^{re} Eliminatoire. — 1. Vidal (Noves); 2. Reverchon (Lyon); 3. Daniel (Vaison); 4. Bonnet (Salon); 5. Rivoira. 2^e Eliminatoire. — 1. Dalmasso (La Ciotat); 2. Mino (Nice); 3. Gache (Avignon); 4. Maigrot (Salon); 5. Draperi.

Finale des 150 cmc. — 1. Mino (Nice); 2. Dalmasso (La Ciotat); 3. Bonnet (Salon); 4. Maigrot (Salon); 5. Reverchon (Lyon).

Catégorie 175 cmc. : 1^{re} Eliminatoire. — 1. Mino (Nice); 2. Dalmasso (La Ciotat); 3. Ménard; 4. Perraud (Marseille); 5. Draperi. 2^e Eliminatoire. — 1. Rivoira; 2. Maigrot (Salon); 3. Bonnet (Salon); 4. Reverchon (Lyon); 5. Bergallo (Toulon).

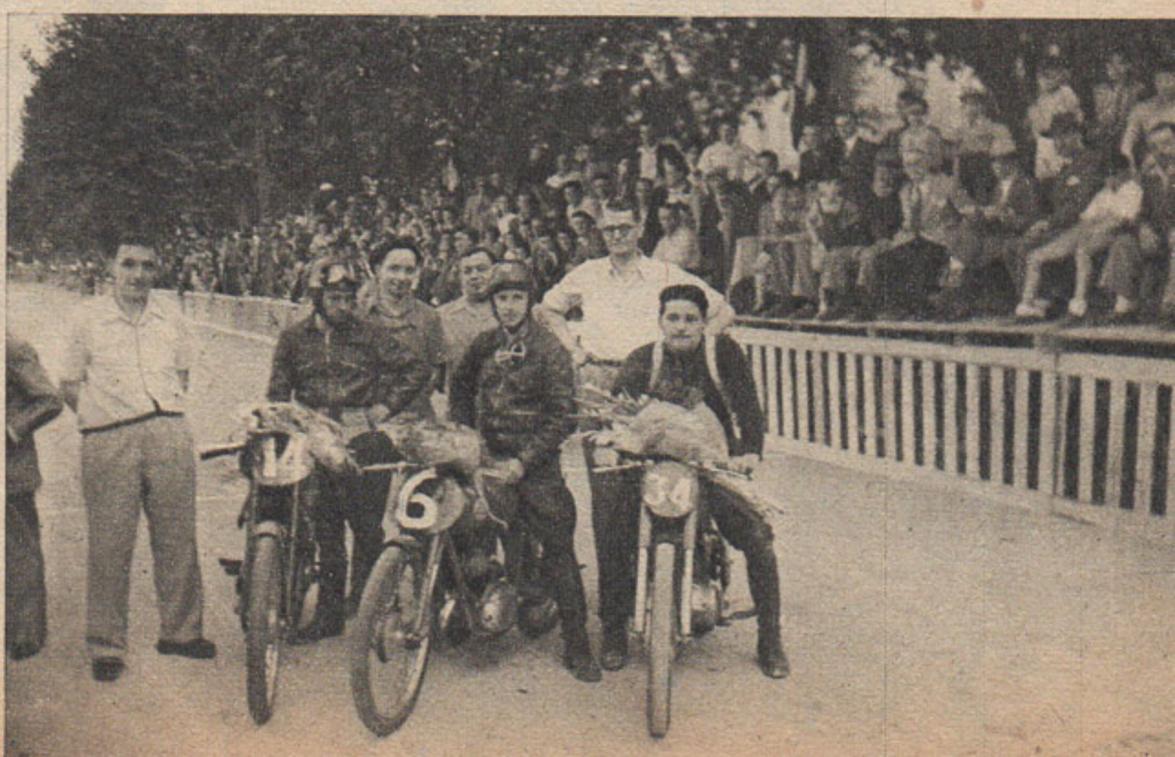
Finale des 175 cmc. — 1. Schaad (St-Andiol); 2. Mino (Nice); 3. Meynard (Cavaillon); 4. Perraud (Marseille); 5. Vidal (Noves); 6. Reverchon (Lyon).



← (N° 6) Mino 1^{er} en 150 cmc.



→ Degauche à droite Schaad (N° 14), Mino (6), Meynard (34), 1^{er}, 2^e et 3^e de la catégorie 175 cmc



Le Grand Prix de Montreuil, qui s'est déroulé sur le nouveau circuit des fameuses buttes, a été le dernier tournoi opposant les Français aux as européens de la spécialité.

Après les confrontations franco-anglo-hollandaise, nous avons assisté à une bagarre épique entre les tricolores et l'équipe première belge qui faisait sa rentrée après avoir été tenue sur la touche depuis le début de la saison par une décision-sanction de la Fédération belge de motocyclisme.

Donc, à la mi-temps de cette saison de cross, nous pouvons maintenant faire le point et risquer quelques pronostics pour les prochains championnats d'Europe.

Faisons un bref rappel des duels franco-britanniques. Les Français apparaissent très en progrès ; notre équipe n'est plus basée sur deux hommes de tête, en l'occurrence Brassine et Verrechia, mais apparaît maintenant bien homogène, comptant au moins quatre hommes de premier plan européens : Brassine, Verrechia, Frantz, Prieur. Par contre, les Anglais s'appuient essentiellement sur deux hommes : Basil Hall et Harold Lines. Rappelons au passage que Hall restera indisponible pratiquement jusqu'en fin de saison à la suite d'une fracture de la jambe gauche.

Les Hollandais, eux, comptent un homme de tête de grande valeur, Rietmann, champion de Hollande, mais n'ont pour ainsi dire pas de véritable équipe à mettre en ligne. La France apparaît donc privilégiée pour la course-challenge et le classement par addition de points.

Restait l'inconnue belge... Elle s'est résolue le 1^{er} juillet par la victoire indubitable des Belges qui, à l'instar des Français et plus encore, possèdent une équipe extrêmement forte, citons : Leloup, Jansen, Meunier et Mingels. Mais les Français n'ont pas démérité, bien au contraire ; Brassine, notre champion de France, en remportant l'étourdissante course à l'envers a montré qu'il était réelle-

à la mi-temps du Moto-Cross...

considérations après les tournois Franco Anglo Hollando - Belges

ment devenu l'égal de ses anciens maîtres d'outre-Quévrain. Frantz, notre nouvel espoir, quoique handicapé par une récente blessure a enfin prouvé qu'il pouvait en tempérant sa « furia » tenir magistralement 40 tours du terrible circuit. Verrechia, lui, a montré que sa passe de malchance n'entamait en rien son moral et qu'il restait un bon maître du jeu français.

Donc, ces fameux et prochains championnats d'Europe apparaissent très ouverts ; la France, pour la première fois dans l'histoire du cross, va seulement jouer sa chance ; elle aura cependant contre elle le facteur dépaysement car les circuits belges sont typiquement différents des nôtres, et il faut le dire moins « préparés », entendons par là que le tout-terrain l'emporte carrément sur le compromis français, piste et cross.

Autre raison d'espoir pour les saisons prochaines : le renouvellement systématique des valeurs montantes en catégorie nationale ; citons surtout le jeune Vouillon, vainqueur de la course nationale, et Mellioi, qui fit des premières armes brillantes aux côtés des étrangers.

Derrière eux pousse toute une jeune promotion qui déjà bouscule et remplace les « anciennes valeurs ». Le moto-cross français œuvre en grand ; l'ancien plafond du « métier » est crevé et c'est pourquoi nous pouvons avoir confiance en son essor !

Cependant, regrettons de voir délaisser de plus en plus la très intéressante catégorie 250 cmc., n'était-elle pas le véritable fief de la finesse et de la subtilité du moto-cross?... Elle était et doit rester un élément de santé et d'équilibre dans la croissance du cross, afin que ce soit bien et toujours le meilleur qui gagne et non pas le plus téméraire ou le plus... fou !

R. M.



Dequéant
1^{er} des débutants.



Leloup 1^{er} au classement général.



Vouillon 1^{er} en 350 et 500 cmc.



Perry 1^{er} en 250 cmc.



Brassine
1^{er} Français,
coupe
Coca-Cola.

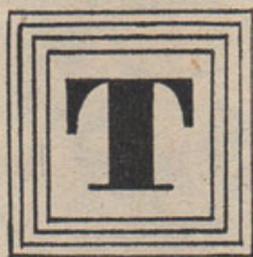


SPORTS



Arber nous montre un exemple de sang-froid : il bâche sans lâcher son débrayage, et sans caler son moteur repartira immédiatement vers la victoire.

REFLEXIONS SUR LE T. T.



TOUS les motocyclistes « mordus » qui suivent les compétitions ont entendu parler des courses qui se déroulent chaque année à l'île de Man sous le nom de Tourist Trophy; cependant je ne crois pas que l'on puisse se faire une idée exacte de ce que sont ces courses tant que l'on a pas eu la chance de pouvoir y assister. Grâce à l'amabilité de la direction de « Motocycles », qui m'avait introduit auprès des directeurs de la course, j'ai pu y assister dans des conditions exceptionnellement bonnes et j'aimerais dans ces quelques lignes faire revivre pour les lecteurs les heures inoubliables, pour un motard, que j'ai passées dans le paradis de la moto.

Tout Britannique qui s'intéresse au sport motocycliste, et il y en a, rêve d'assister au Tourist Trophy. Nombreux sont ceux qui font concorder leurs vacances avec la date de ces courses pour pouvoir assister à la semaine complète pendant laquelle elles se déroulent. Quelles sont donc les causes qui justifient un tel engouement et attirent un

public considérable, enthousiaste et assidu dans cette charmante petite île de la mer d'Irlande?

Partis à deux sur la même moto, le voyage jusqu'à Liverpool fut sans histoire. Le temps incertain au départ allait en s'éclaircissant et c'est par un soleil radieux que nous atteignîmes Liverpool le dimanche soir qui précédait les courses.

L'ambiance du T.T. commença sur le quai d'embarquement où près de 500 motos attendaient le prochain bateau dont le départ était fixé à 1 heure du matin le lundi. Je salue au passage la gentillesse des motards anglais qui, certains attendaient depuis la veille et avaient couché sur le quai, ayant reconnu une moto immatriculée en France, la firent passer en tête de la file pour que nous soyons assurés de monter sur le bateau.

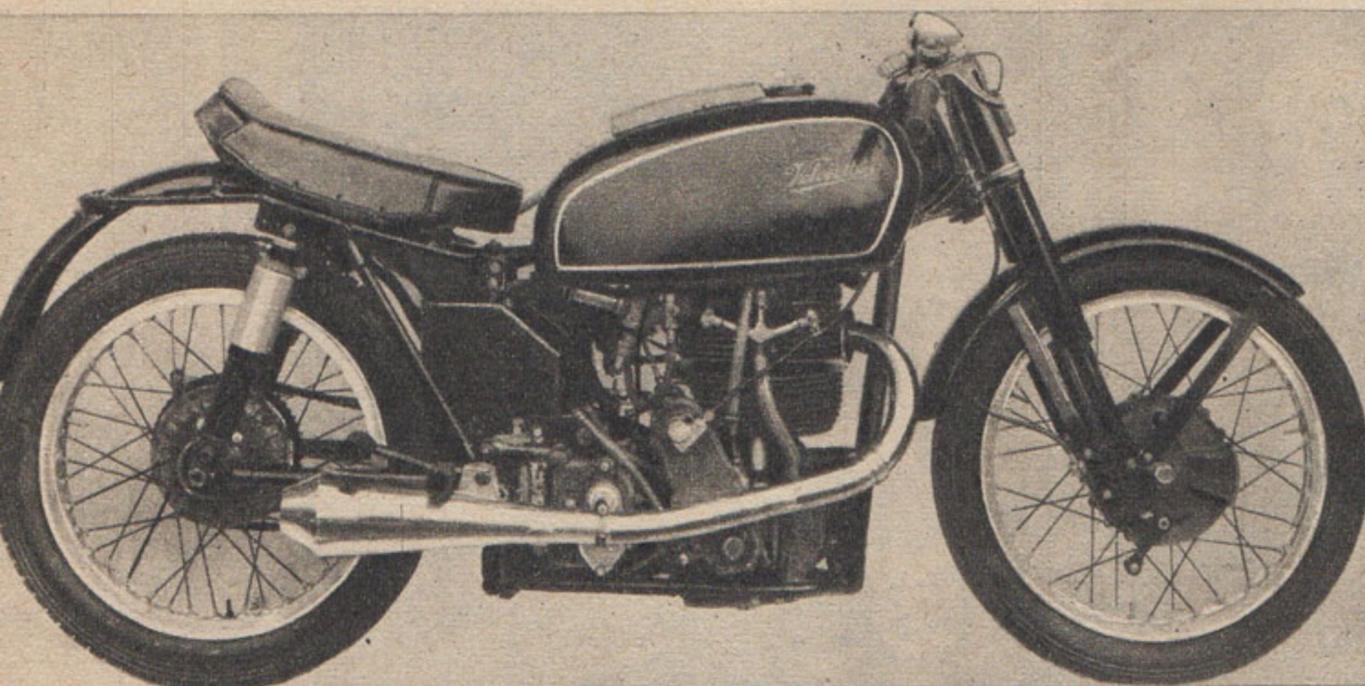
L'embarquement s'effectua par les passerelles, moteur en marche à la lueur des projecteurs, et j'avoue que c'était assez saisissant comme coup d'œil que de voir cette foule de 500 motos vrombissantes (un vrai départ de cross) effectuer l'ascension des trois passerelles et trouver leur place sur les ponts.

Débarquement à 4 heures et demie du matin à l'île de Man par un temps « glorieux », comme disent les Britanniques; formalités d'usage assez longues pour obtenir les licences spéciales à l'île, et nous fûmes immédiatement plongés dans la fièvre terriblement contagieuse qui régnait là-bas. Près de 15.000 motards avaient déjà débarqué depuis les jours précédents, et cela continuera pour dépasser les 25.000 la veille du Senior TT.

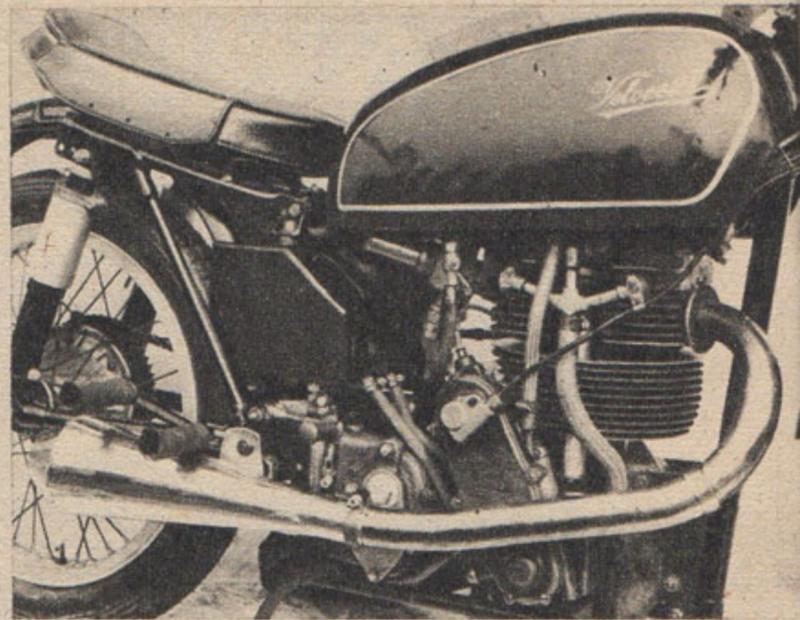
Nous réussîmes par miracle à trouver à nous loger dans un hôtel de Douglas, sur cette fameuse promenade de la Reine qui longe la mer et où un nombre incalculable de motos étaient rangées en frise sur plusieurs kilomètres. Contraste saisissant que de voir ces machines rutilantes, des 125 aux impressionnantes Vincent (il y en a eu près de 200 qui sont venues) qui voisinaient avec le tramway tiré par un cheval!

Et tout de suite ce furent les courses. Il n'est pas dans notre intention de donner ici un compte rendu détaillé des différentes compétitions qui s'échelonnèrent du lundi au vendredi, mais au contraire de dégager une impression sur l'organi-

SPORTS



La nouvelle 250 Vélocette de course.



Le moteur double arbre à cames de la Vélocette 250.

sation générale réalisée par l'A.C.U., le circuit lui-même, les machines et enfin les hommes qui participèrent à ce festival de la vitesse.

Le Tourist Trophy est la plus ancienne course de motos du monde puisqu'elle remonte à 1907 et que les seules interruptions qui l'entravèrent furent celles des deux guerres. C'est dire par là combien l'organisation put être mise au point d'année en année pour en arriver actuellement, après 44 ans, à l'organisation unique dans le domaine motocycliste qu'elle représente.

Comparativement seule l'organisation et le circuit permanent des 24 heures du Mans en France est arrivée au même degré de perfection.

Disons tout de suite quelques mots du circuit, car il est vraiment roi dans cette course.

Il est essentiellement constitué par les routes habituelles de l'île, c'est dire par là qu'il ne ressemble en rien à une piste de vitesse. Malgré qu'on l'utilise depuis 1911 pour les courses du T.T., il est resté ce que l'on peut trouver de plus typique comme route anglaise : sol très bon du point de vue adhérence, très bombé par endroits, aucun virage relevé relativement étroit et ne laissant qu'une très faible visibilité dans les courbes par la présence de talus, de haies, d'arbres ou de maisons.

Le profil est extrêmement dur pour les moteurs en raison des côtes très longues et de certaines courbes à grand rayon qui obligent à utiliser des vitesses inférieures et à pousser les régimes au maximum.

Une interview de G. Duke sur sa manière propre de prendre le circuit peut donner une idée de sa difficulté puisqu'il en ressort que sur un tour (le Senior T.T. en comporte 7, de 60,37 km. chaque), 13 virages doivent être pris en première et 9 en seconde. Quand on réalise que le dernier record du tour s'est effectué à plus de 150 kilomètres-heure de moyenne, il ne reste qu'à s'incliner !

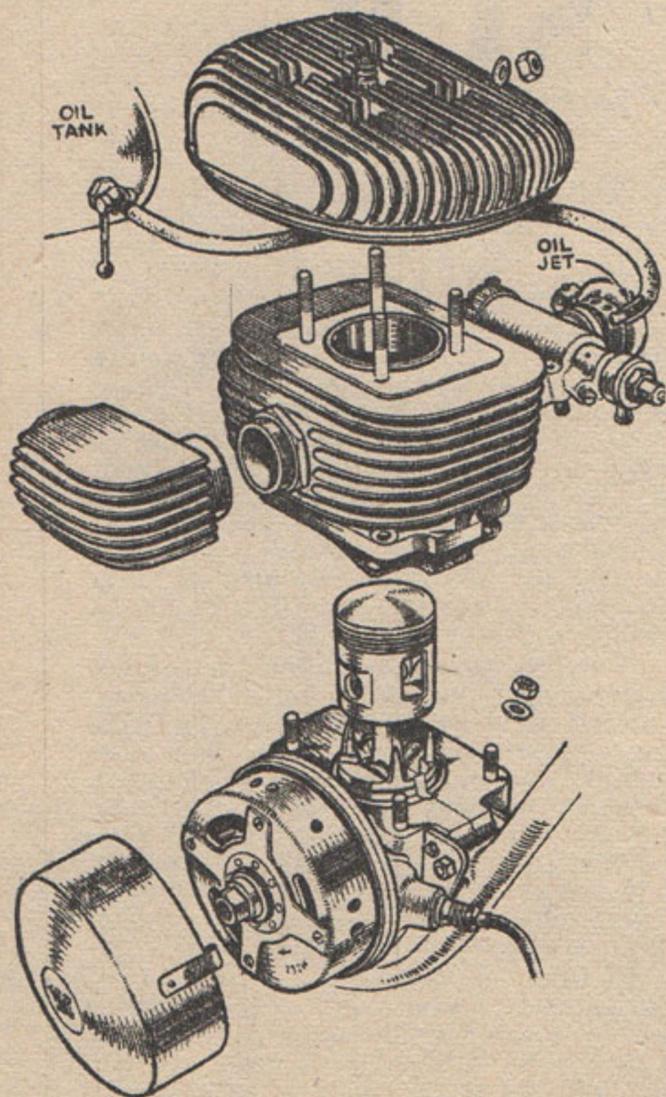
La signalisation est très soigneusement faite, et c'est là le seul fait qui transforme d'un jour à l'autre les paisibles routes de l'île en circuit de vitesse. On comprend alors, qu'étant donnée la longueur de chaque tour, et par conséquent du petit nombre réalisé par course, il faille une connaissance absolument parfaite de chaque difficulté, et apprendre par cœur les moindres embûches d'un ruban de

60 kilomètres de long. Quel dommage pour les coureurs français que l'île de Man soit si lointaine !!!

Le grand mot qui résume l'organisation de ces courses est avant tout celui de « discipline sportive » qui atteint un degré malheureusement ignoré chez nous.

Discipline des coureurs qui se plient de bonne grâce aux règles, examens médicaux, examens techniques des machines et des équipements, cuir, bottes, casques et lunettes, avant la course.

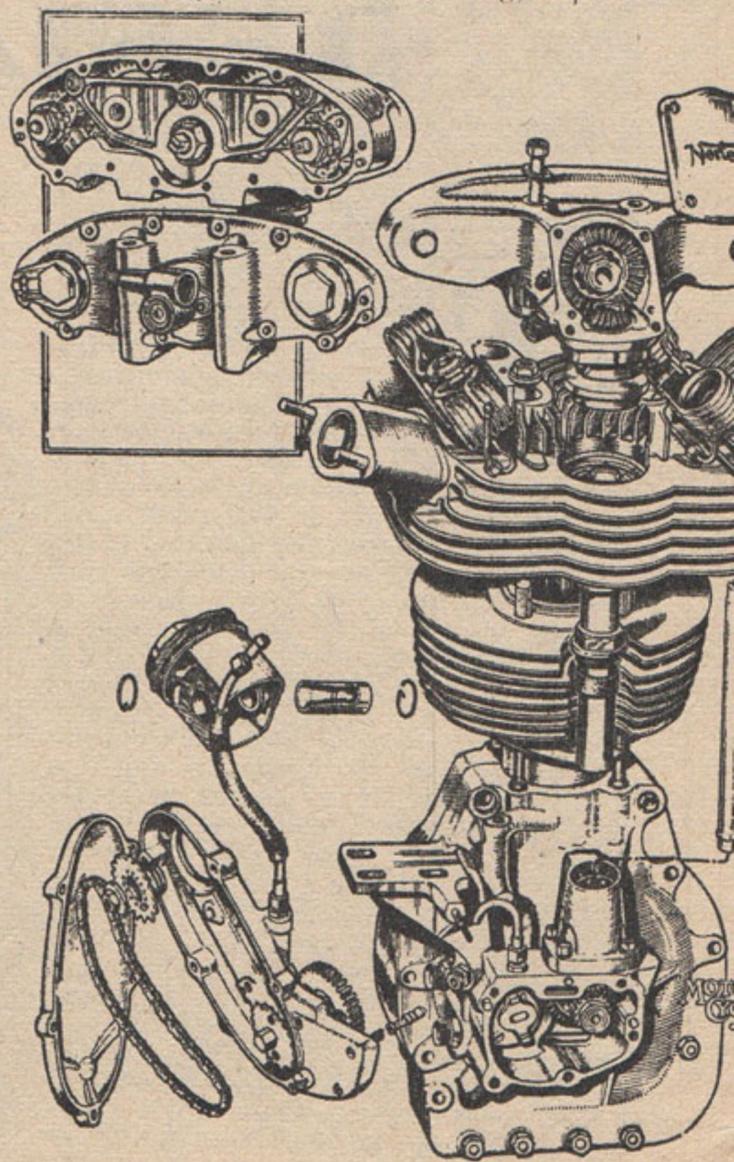
Discipline du public qui n'est retenu sur tout le long du circuit par aucune barrière, l'entrée étant gratuite, et dégage de lui-même les virages et points dangereux pour ne pas gêner les coureurs. Un exemple qui nous a frappé fut le fait qu'un circuit aussi long, impos-



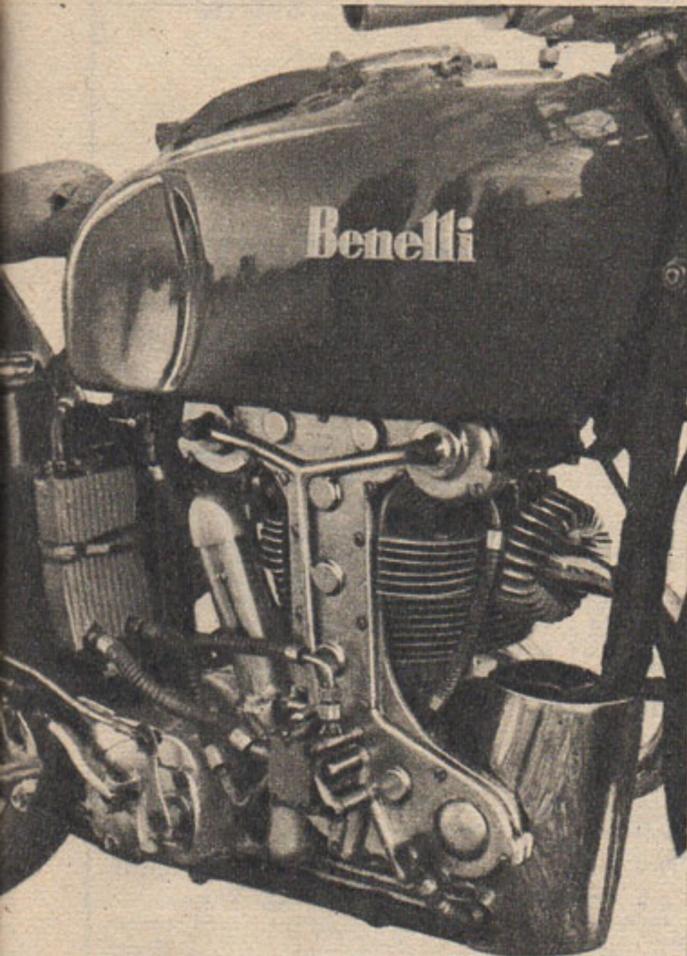
Détail du moteur Montesa 125 cmc.

Le moteur double arbres à cames Norton.

Documents Motorcycling

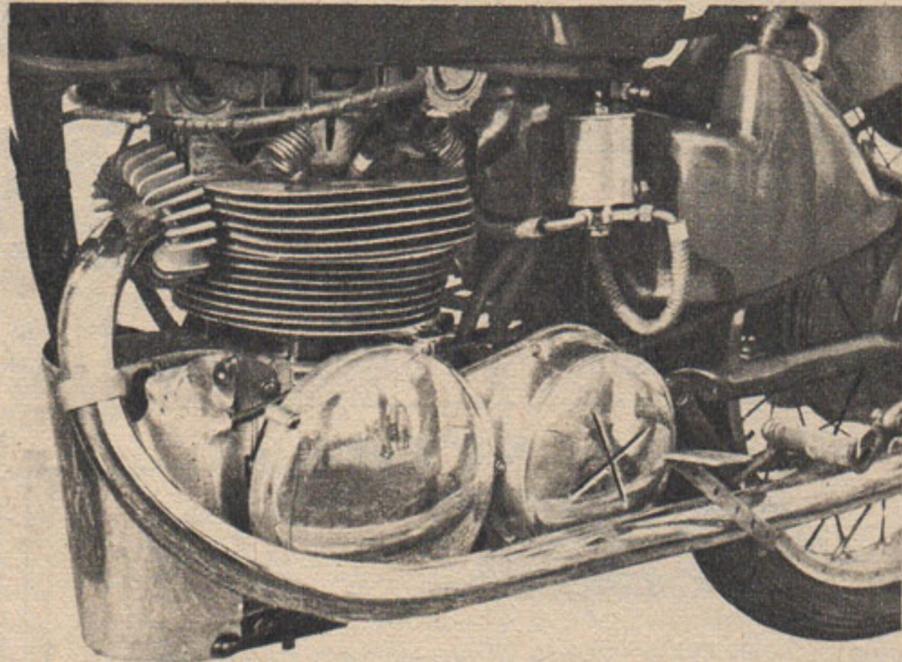


SPORTS



← Le double arbre à cames 250 cmc. Benelli.

★ La Benelli d'Ambrosini, volant et chaîne primaire sans carter.



sible à garder, fût fermé en une demi-heure par deux commissaires de course montés sur des motos; leur simple passage sur la route a suffi pour que le public prenne sa place et dégage immédiatement la route; de plus, sur les six courses, tous les départs ont été effectués à l'heure officielle prévue.

Pendant la course, le public est tenu au courant des partants, des positions des différents concurrents, des abandons par un grand nombre de postes de radio ondes courtes, et ceci, sans la moindre publicité pour le roi des cirages ou le meilleur des shampooings. On sent très nettement qu'il s'agit d'une chose sérieuse où des hommes vont risquer leur vie pour le seul triomphe du sport dans sa plus pure expression.

Parler des machines risquerait d'être un sujet inépuisable, étant donné la diversité même des types et des marques. Cependant, il est intéressant de noter que, sans exception, tous ces merveilleux

engins se sont présentés dans un état de propreté sensationnelle : astiqués, briqués, sans une goutte d'huile qui suintait. Et pourtant tous avaient participé aux séances d'entraînement qui comportent obligatoirement trois tours à une moyenne minima de 120 kilomètres-heure pour les 500 cmc.!!

Enfin, si l'on peut admirer sans réserve la mise au point et les moyennes atteintes, il faut également préciser que le carburant utilisé accusait 80° d'octane, ce qui n'est pas beaucoup pour des moteurs aussi poussés; ce qui fut probablement à l'origine de la perte de puissance qui valut à Ambrosini de ne pouvoir utiliser sa Benelli au maximum et de perdre la première place.

A part les quelques grands noms que nous connaissons en France pour les avoir vus sur nos circuits ou dans des courses se déroulant dans des pays voisins, il existe dans le Royaume-Uni un très grand nombre de pilotes d'une classe exceptionnelle.

Chacun semble s'appliquer à faire aussi bien que les idoles et il est extraordinaire de noter dans l'ensemble la ténacité et l'audace aussi bien chez les amateurs que les professionnels. Le sang-froid exceptionnel de certains coureurs, même dans des positions plutôt scabreuses : ainsi Arber, le vainqueur du Senior Clubman's, qui fit une chute

dans un virage très dur 400 mètres avant l'arrivée, et qui ne lâcha ni débrayage ni poignée des gaz, et réussit à se relever sans avoir calé son moteur. Toute proportion gardée, la catégorie « clubman » est très intéressante à observer, tant par les machines utilisées qui sont des types « sport » de série, que par les pilotes dont la classe en fait une véritable pépinière de champions.

Nous terminerons ces quelques impressions vécues en remerciant encore les organisateurs de la course de l'accueil et de l'aide qu'il nous ont apportés: place réservée au stand de presse, merveilleusement organisé et documenté, et surtout permis de circuler sur le circuit, en pleine course, afin de nous permettre de nous placer aux endroits les plus intéressants.

Enfin, un grand salut à l'écurie de course A.J.S. Matchless qui, après un accident que nous avons eu dans l'île, a réussi en une heure de temps à redonner à notre fourche avant son aspect normal; et cela à titre gracieux, nous considérant comme leurs hôtes!

Il ne reste plus maintenant qu'un souhait à formuler, c'est que l'année prochaine il y ait de nombreux Français au T.T., en spectateurs, et même j'ose espérer à titre de coureurs. Cela en vaut vraiment la peine.

F. B.

GRAND PRIX DE FRANCE MOTOCYCLISTE

(LISTE DES ENGAGÉS)

Catégorie 250 cmc.

Ecurie Guzzi : Ruffo (Italie); Leoni (Italie).
Ecurie Benelli : Ambrosini (Italie).
Ecurie Velocette : Foster (Angleterre); Sandford (Angleterre); Lomas (Angleterre).
Houel (France), sur Guzzi; Albisser (Suisse), sur Parilla; Haldeman (Suisse), sur Parilla; Gerber (Suisse), sur Guzzi; Wheeler (Angleterre), sur Velocette; Wood (Angleterre), sur Velocette.

Catégorie 350 cmc.

Ecurie A.J.S. : Doran (Angleterre); Armstrong (Angleterre); Featherstone (Angleterre).
Ecurie Norton : Duke (Angleterre); Lockett (Angleterre); Brett (Angleterre).
Ecurie Velocette : Foster (Angleterre); Sandford (Angleterre); Lomas (Angleterre).
Ecurie Benelli : Ambrosini (Italie).
Ecurie Néo-Zélandaise : Perry, sur Norton; Coleman, sur l'A.J.S.; Mudford, sur l'A.J.S.

Flores (Espagne), sur Velocette; Albisser (Suisse), sur Norton; Wheeler (Angleterre), sur Velocette; Thomas (Angleterre), sur Velocette; Barret (Angleterre), sur Velocette; Gerber (Suisse), sur l'A.J.S.; Wood (Angleterre), sur Velocette; Vervroegen (Belgique), sur A.J.S.; M. Alpine (Australie), sur A.J.S.; Graham (Angleterre), sur Velocette; Collot (France), sur Velocette; Monneret (France); Houel (France), sur Velocette.

Catégorie 500 cmc.

Ecurie A.J.S. : Doran (Angleterre); Armstrong (Angleterre); Featherstone (Angleterre).
Ecurie M.V. : Graham (Angleterre); Bandirola (Italie); Artesiani (Italie); Bertacchini (Italie).
Ecurie Guzzi : Anderson (Angleterre); Gemini (Italie); Lorenzetti (Italie).
Ecurie Norton : Duke (Angleterre); Lockett (Angleterre); Brett (Angleterre).

Ecurie Gilera : Masetti (Italie); Pagani (Italie); Milani (Italie).

M. Alpine (Australie), sur Gilera; Gerber (Suisse), sur Horex; Wood (Angleterre), sur Norton; Oliver (Angleterre), sur Norton; Perry (Nouvelle-Zélande), sur Norton; Coleman (Nouvelle-Zélande), sur Norton; Berha (France), sur X...; Houel (France), sur Gilera; Monneret (France), Collot (France), sur Gilera; Wheeler (Angleterre), sur Norton.

Catégorie sidecars 500 cmc.

Oliver (Angleterre), sur Norton; Deronne (Belgique), sur Norton; Masuy (Belgique), sur Norton; Eggenswiller (Suisse), sur Gilera; Frigerio (Italie), sur Gilera; Drion (France); Murit (France); Bétemps (France); Rorsvort (Belgique); Vervroegen (Belgique); Halde-mann (Suisse), sur Norton; Milani (Italie), sur Gilera; Mulheman, Aubert, Meier; Merlo (Italie); Carru (Italie).

Ne cherchez pas ! **TOUTES LES BONNES MARQUES** sont à :

6, Bd Richard-Lenoir

MOTO-BASTILLE

Métro : Bastille

MOTOBÉCANE



BSA

BERNARDET -- HOREX

TERROT

GUZZI -- MONET-GOYON

Neuf, Occasions, Soldes - 6 à 12 mois de Crédit

1.000 ARIEL — ZUNDAPP — B.M.W.
MATCHLESS — PEUGEOT — AMC

DU VÉLOMOTEUR
A LA 1.000 cmc.

Silencieux SPIROSS



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

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

N.S.U. 250, sup.-cul., av. side plus mot. et boît. Px 110.000 fr. Marie, 5, rue Pape-gaux, Argentan (Orne).

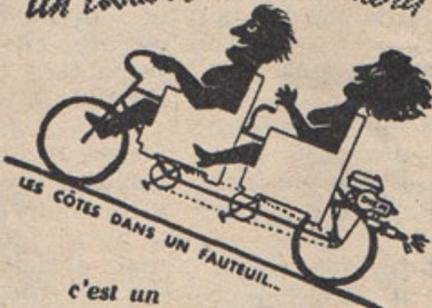
TANDEM DERNY, juil. 50, 3.000 km. Augé, 14, rue Guynemer, Asnières.

M.R. 100, mot. Sach. ét. nf, sélec. au pied. Px 45.000 fr. Tél. : Ség. 70-84.

SPEED liquide à bas prix de nombr. pièces provenant de ses bureaux d'études : Moteurs auxil. vélos. Moteurs Villiers, Motobécane, Sachs et marques div. Px 100.000 et 125.000 fr. Roues, moyeux, freins, cadres, motos, boîtes de vit. et pièces div., nves et d'occasion. 22 ter, bd Général-Leclerc, Neuilly-sur-Seine. Tél. : Mai. 87-40.

PARTICULIER vend Benne 4 m3 av. élévat. hydraul. cent. force 10 t. Coop. charcut., 1 bis, rue Assemblée-Nationale, Versailles. Tél. : 24-16.

Un essai vous convaincra



c'est un

"DIEM"

MOTEUR AUXILIAIRE POUR VÉLOS ET TANDEMS

3 VITESSES - REPRÉSSIONEMENT PAR TURBINE
38-30, RUE DU BARRÉO - PARIS 20^e
MÉMO. 48-47

BOTTES cuissardes, bas prix, tarif ctre timbre, stocks américains. Remoncourt, (Vosges).

MOTEUR. Boîte. Mag.-Dynamo B.S.A. M. 20. D.K.W. 350 S.B. Magnéto auto. Vaudoit, Carolles, (Manche).

CARROSSERIE canad. bois verni type porteur pour side-vélot. et motos de tourisme en tôle toutes formes. Poinard, 54, rue Etienne-Dolet, Cachan (Seine). Tél. : Alésia 34-41.

Royal-Enfield

Motos et Pièces
Livrables immédiatement
Reprises
CYCLOMOTEURS ET MOTEURS MOSQUITO
Dépôt officiel Pneus AVON
Bougies LODGE et BOSCH
Cousins LYCETT - Spilles FERIDAX
MOBYLETTE
OCCASIONS REPARATIONS

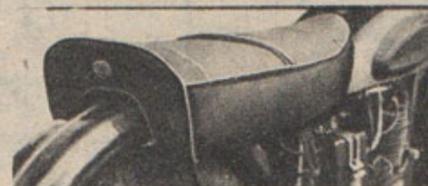
ARIS

11, Rue Labie - PARIS (17^e)
Tél. : ÉTOile 08-66



Un
Porte-Bagages
chromé

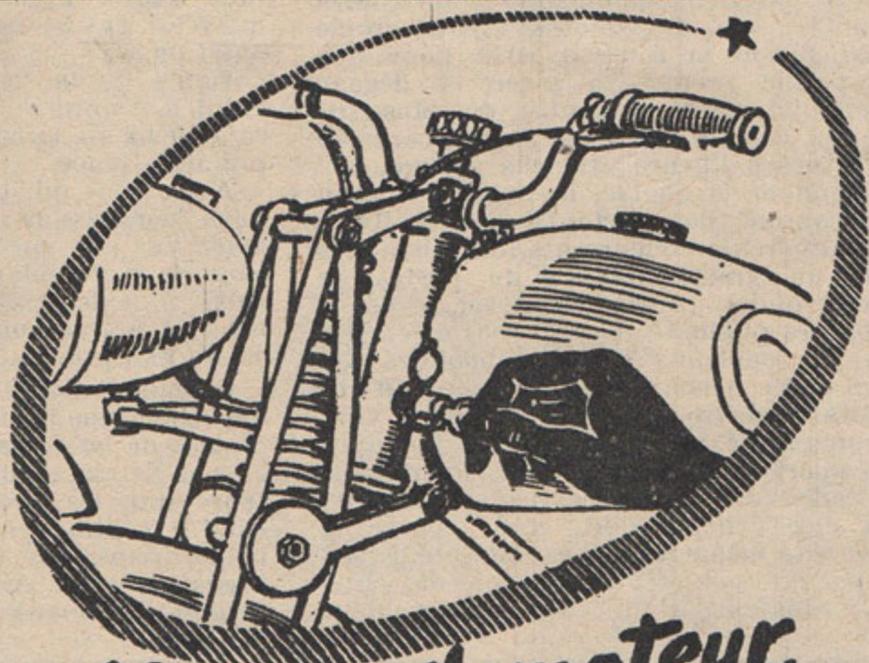
Ne gêne en rien le siège AR, permet la pose des sacoches sur les motos à suspension. Toutes motos et spécialement BSA - SUNBEAM



Selle "bi-place" AURORA

Carcasse emboutie
Coussin alvéolé, procédé spécial
CONFORT incomparable
Se pose rapidement sur toutes motos françaises et anglaises

Vente détail et Pose : **MOTO-BASTILLE, 6, Bd Richard-Lenoir, PARIS-XI^e**



*Votre velomoteur,
votre moto..*

à l'abri du vol avec

L'ANTIVOL NEIMAN

qui bloque la direction

Nos antivols de velomoteurs et motos sont montés en série en FRANCE par AUTOMOTO, AIGLON, GNDME & RHONE, GRIFFON, MÉTÉORE, PEUGEOT, TERROT, TROPHÉE DE FRANCE. A L'ÉTRANGER par ANKER, B.M.W., D.K.W., F.N., HERCULES, HOREX, N.S.U., STANDARD allemande, STANDARD suisse, TERNAX, TRIUMPH, U.T., VICTORIA, ZUNDAPP.

51, AVENUE DE NEUILLY, NEUILLY-s/SEINE - TÉL. MAILLOT 64-88

HOTELS - PENSIONS

PENSION « Les Dahlias », rue du Stade, le Val-André (Côtes-du-Nord), cuisine soignée, vue sur la mer. Px avantageux pour juin et septembre.

SUR LA ROUTE BLEUE... « Chez Marguerite ». Cuisine soignée. Prix modérés.

Prévenir d'avance pour être royalement traité. Savigny-en-Sancerre (Cher). Tél. 10.

OFFRES D'EMPLOI

CHERCHE ouv. mécan. connais. parfait. la moto, sér. réf. exig. S'adr. Viaene, 57, av. du Général-de-Gaulle, Montargis. Tél. : 717 (Loiret).

MOTO-HALL

HABERT, Spécialiste des Grandes Marques

JAMES *Velocette*

MOTOBÉCANE

TERROT

BERNARDET

toujours prêt à vous satisfaire

78, AVENUE DES TERNES
PARIS-17^e GAL. 78-95

ÉCHANGES

PUCH 250 nve, crème. Px 185.000 fr., ou éch. ctre Cabriolet Fiat ou G-Irat. Interméd. s'abstenir. Tél. sauf dim. Ber. 02-16.

ECHANGE ou vend à qui proc. Radio Auto ou pile sect., 1 pneu 4 CV. 1 de 400x15-25x9 et 1 de 600x65. Antoine, 66, av. Vaillant, Pré-Saint-Gervais.

ECHANGE ctre Scooter ou vend tr. beau meuble tél. nf, 819 lignes. Dessin, 30, bd H.-Sellier, Suresnes.

VENDS ou éch. 500 Triumph. C. 100 à 175. V. 175 F.N. 3 CV. 175 Terrot, 3 v. 350 Monet, 2 tps. 150 Peugeot, 2 v. Voit. émeet. Peugeot. Mot. Morgan 7 CV., le tout tr. bs prix. Frouin, Chapelle-Saint-Laurent (D.S.).

ECHANGE Magdyno 2 CV. ctre Mag. et dyn. A×2. Amillart, Châtillon-sur-Indre, 34, rte de Tours (Indre).

DIVERS

CHASSIS 5 CV. Citroën, direction, pont. P. Mirande, Pouzauges (Vendée).

COMPTEUR O.S. vélo nf et montre moto 8 jours. Diets, 71, rue de la Tombe-Issoire, Paris.

VENTES

GULLER 175 culb. G. 90 bis, à rod. sous garant. fourche télesc. susp. AR., batterie, équip. pr. tour. à deux; valeur nve. 180.000 fr. Bogas, 82, rue Ranelag, Paris-16^e.

MOTOCONFORT 250, mot. Jap et pns nfs, t. sad. Px 50.000 fr. Morlighem, 24, rue Guilbert, Villemomble (Seine). Ts les jrs.

MALTERRE 175, DS. Tél. AV. AR., état nf. 2.500 km., tand. Px 135.000 fr. Lemerrier, Hodenc-Beauvais (Oise).

DARMONT 4 CV. transf. av. 4 roues, bte 4 vit. et pont AR. Simca nf, capote ét. nf, tt bon et. px int. Rouf, 44, boul. de la Liberté, Sens (Yonne).

B.M.W. R. 75, av. side imp. Px 200.000 fr. Lejeune, 23, av. Cantemèle, Gournay-en-Bray (S.-I.).

B.M.W. R. 51 tr. bn ét. Lenain, 2, rue Gd-Bail, Douai.

PONEY parf. ét. Px 29.000 fr. Priou, 174, rue de Grenelle, Paris.

B.M.W. 750 culb., susp. AR., side Simart, capote, rideau côté, ét. nf. Px 310.000 fr. Au Campeur, 78, av. de la République, Paris.

BEAU TANDEM av. mot. auxil. R. Vimer 50 cmc., entraî. pédalier, débrayage parf. ét., fin. garant. rec. équip., 2 ph., sac. écossaises, selle enfant et remorque pr tandem ou vélo, tts métal tubes et tôles, av. roue cent. gonflable 360 mm., feu rouge. Vis. ts les soirs, 13, rue de Versailles, Bondy (Seine), à part. 19 h. 30.

MOTOBECANE 500 sup.-culasse, 2 tubes, sélec., 4 vit., ét. impec., pns nfs; plus 2 pns nfs. Px 175.000 fr. Ecrire J. Plisson, 38, rue d'Hautpoul, Paris-19^e.

LES QUALITÉS OTOM

Il est séduisant.



le **TUBOTOM**

OTOM S.A.

5 bis, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE
DÉF. 21-63 * 25-91

JAWA 250, mod. 50, 12.000 km., exc. é. Px 155.000 fr. Rigaud, lycée, Alès (Gard).

F.N. 500 av. side compétition. Px int. Lagarrigue, 25, rue de Cléry, Paris. Vis. ts les jours.

D.K.W. 350 N.Z., ttes pièces orig, 7.500 km., t. bn ét. Delcourt, 16, rue Balzac, Asnières.

B.S.A. 350 4 vit. B. 23, mot. 900 km., pneu, pièce rech. Px 95.000 fr. Apr. 19 h. Grangier, 2, rue A.-Buisson, La Garenne. Tél. : Cha. 11-26.

MOTOBECANE 3 CV., mot. Jap, lat., type M. 2. Ecl. batterie, chaîne nve, mot. parf. réserv. boulé. Px 65.000 fr. Doucet R. Faverolles (Indre).

MOTEUR auxil. vélo Vap.-3, tr. peu roulé, ét. nf, marche parf. Px 12.000 fr. A. Renaudin « Le Pélican », av. Dufour, La Baule-les-Pins (L.-Inf.).

250 CV. tr. bn ét., pns nfs, px int. Lorré, 18, rue de la Paix, Pantin. Vis. à part. 19 h. 30.

ACHAT COMPTANT
Tous Vélocycleurs, Motos
— Scooter, DERNY —
DELAIRE

4, Impasse de la Gaité - DAN. 55-43



PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

VOUS AUREZ LA

Certitude

d'économiser temps et argent

en trouvant à tout moment tous
ACCESSOIRES et ÉQUIPEMENTS aux PRIX LES PLUS BAS
chez les **SEULS SPÉCIALISTES DEPUIS 20 ANS**

REVIL ETS

82, Avenue des Ternes — 225, Boulevard Pereire
PARIS - 17^e Dépôt MACOMBYNN ÉTO. 15-53

MEMBRES DE CLUBS, FAITES-VOUS CONNAITRE

TERROT 125, type ETD, ét. impec. Tél. 5 à Lésigny-Creuse, Guillon Michel.

EXCELSIOR 350, arbre à cames, 4 vit., f. télesc., tr. bn ét. Px 200.000 fr. **PEUGEOT 175**, 3 vit., pns nfs, tr. bon ét. Px 60.000 fr. Side **BERNARDET** nf disponible. R. Kiéné, 73, quai du Point-du-Jour, Billancourt (Seine).

JAWA 350 bicycl., tansad, neuve. Px 190.000 fr. Desnée, 106, rue des Blains, Bagneux.

PUCH 250 type S. 4, parf. ét. Vis. sam. et dim. Px 90.000 fr. Villeneuve, 14, rue Cap-Ménard, Paris-15^e.

B.M.W. 750 av. side Bernardet avec capote. Tél. : Ita. 28-19 pour rendez-vous.

TERROT 350 tr. bn ét. Tél. : Wag. 60-53. heures repas.

MALTERRE 125 A.M.C. mot. garant. Voir mécanicien. Lauf, 8, rue Castex, Paris-4^e.

MALTERRE 175 A.M.C. 1951, nve, pas rodé, tte équip. Px 140.000 fr. val. 200.000 fr., cse santé. Goldenberg, 7, rue de la gare, Nogent-sur-Marne.

MONET-GOYON 350 culb., type LS. 4, susp. AR. 4 vit. sélec. Vis. le soir à 19 h., sam. et dim. matin. Froissard, 28, rue Lasègue, Châtillon-sous-Bagneux.

Accordons Sous-Agence à Revendeurs motocycles Province pouvant assurer Distribution-Service pour Motoscooters Anglais de grande diffusion
Écrire : **UNEXTER**
3, Pl. de la Madeleine, PARIS

GNOME-ET-RHONE 750 culb., side Bernardet 2 places, parf. et. pr campeurs, tt impec. Px 150.000 fr. Polycarpe, 13, villa Madeleine, Châtillon-sous-Bagneux.

MONET-GOYON 5 lat. 4 vit. sélec. roues interchangeable, side Simard, bn ét. Px int. Tél. : Long. 13-63. Le soir apr. 19 h.

MOTOCONFORT 250 lat. rem. à nf. De Luca, 46, rue M.-Miquel, Issy-les-Moulineaux. Px 40.000 fr.

DERNY solo. Px 50.000 fr. Tél. : Nord 14-06.

GNOME 250 bn ét. 2, av. A.-France, Pantin.

NORTON 500 luxe garant. B. prix. Robbes, 52, bd. G.-Péri, Malakoff.

PEUGEOT 125 51, fche télesc. phare, 4 vit. sélec., avertisseur, batterie. Roues à broche. Hiernard, 6, rue Panoyaux, Paris-20^e.

TERROT 125 E.P. équ. 9.000 km. Castel. Tél. : Car. 84-25.

PUCH 250, tr. bn ét. Px 85.000 fr. Tél. : Per. 15-33, h. travail.

HARLEY-DAVIDSON splend. 1.200 cmc. 4 vit. Px 160.000 fr. C.A.M.I., 153, rue de Paris, Boulogne. Tél. : Mol. 70-92.

B.M.W. R. 51. Fr. av. central. Px 260.000 fr. Tél. : Gob. 56-85.

AFFAIRE excep. PEUGEOT 125, type 56, ét. nf, de confiance. Px 65.000 fr. **PUCH 250** cmc., bicylindre, bn ét. Px 35.000 fr. Lempereur, 3, rue des Mouchettes, Meudon.



Principal Dépositaire à PARIS :
Établ^{ts} REVIL
82, Avenue des Ternes

ROYAL-ENFIELD 350, Bullet 1951, susp. AR. **PUCH 250** 1951, absol. parf. **ROYAL-ENFIELD 250**, nve, 1951, livr. immédiat. Aris, 11, rue Labie, Paris-17^e. Tél. : Eto. 08-66.

EXTRAIT d'un jugement rendu par le Tribunal de Commerce de la Seine du 26 Juillet 1949,

Entre Monsieur Pierre BORIE, à Paris, 14, boulevard Soult, d'une part; et Monsieur Maurice GRATTECAP, à Levallois-Perret (Seine), 14, rue Danton, d'autre part :
LE TRIBUNAL

Attendu que BORIE expose qu'il est le représentant exclusif de la Société Américaine HARLEY-DAVIDSON MOTOR Co pour la vente de motocyclettes de cette marque dans les départements de : Seine, Seine-et-Oise, Seine-et-Marne ; Que cependant GRATTECAP n'a pas craint de faire de la publicité dans diverses Revues techniques, se qualifiant lui-même indûment d'agent officiel de HARLEY-DAVIDSON ;

Attendu que GRATTECAP reconnaît les faits qui lui sont reprochés. Qu'il s'est incontestablement paré dans la publicité

TANDEM HELYETT ét. nf, av. mot. Cyclex. F. Audry, Les Fouchards-Bouleret (Cher).

SPECIALISTE DRESCH. Molisse-Motos 80, bd H.-Sellier, Suresnes (Seine).

MOTOBECANE 175, tév. 50, tr. bn ét., nbx acces. May, 29, rue de Douai. Tél. : Tri. 16-75.

LAMBRETTA, 50, acces. Px 105.000 fr. Tél. : Odé. 05-96.

ROYAL-ENFIELD, 500 culb. rec. cme nve. **ROYAL-ENFIELD 350** Bullet, 1951, cme nve. **NORTON 500**, ES. 2, f. tél. susp. AR. **MONET-GOYON 350** lat., 1950, 4 v. sélec., f. télesc. **PEUGEOT 150**, 4 vit., sélec., impec. **MOTOBECANE 125**, 4 temps, cme nf. Pneus anglais Avon, prix taxe (tr. int.). Aris, 11, rue Labie, Paris-17^e. Tél. Eto. 08-66.

SIDE TERROT 500 culb. Px 120.000 fr. 5, av. des Courses, Gare du Pecq.

ROYAL-DOLLAR 350 culb. rem. en ét. compl., peinture, pneus, mot., tr. bne occas., aucun frais à prévoir. Px 80.000 fr. Anizan, 23, rue de Flandre, Paris.

PONEY-MOTOBECANE, bn ét. méc. Société Migayrou, 34, rue Emile-Zola, Saint-Ouen.

HARLEY-DAVIDSON abs. nve, 750 cmc. type W.L.C. Px 135.000 fr. R. Néau, Coran-Chaniers (Ch.-M.).

SIDE R.G.A.S. TERROT, bn ét., vis. Motor-Garage, 10, rue J.-Valles, écr. Nodet, 167, bd Voltaire, Paris.

DOLLAR 500 culb. R. 36, tr. bn ét. Px int., vis. ts les jours, 49, quai de la Marine, Ile-Saint-Denis (Seine).

GNOME 350, bn ét., équip. Px 80.000 fr. 42, rue A.-Dumas, Paris-11^e.

PEUGEOT 250, tr. bn ét. Px 55.000 fr. 83, bd de Palaiseau, Lozère (S.-et-O.). Ligne de Sceaux.

VELO SOLEX pas roulé. **ROSENGART**, cabr. décapot., bn ét., bn pneus. Watiez, 28, bd de l'Yser, Paris-17^e.

SCOOTER 125, PONEY sport. Soumet, 11, av. V.-Hugo, Paris-16^e.

B.M.W., 4 CV., ent. équip. Courtois. Tél. : Nord 82-10, h. trav.



Éts TAILLANDIER
61, Rue de la Prévoyance - VINCENNES (Seine)

par lui faite d'une qualité qui n'appartenait qu'à BORIE ;

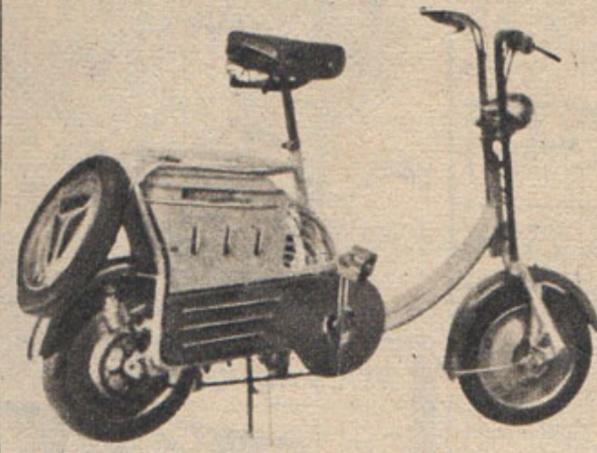
Que le fait que reconnaissant son erreur, il ait, postérieurement renoncé à de tels agissements n'empêche qu'il a commis à l'égard de BORIE une faute génératrice pour celui-ci d'un préjudice certain, lequel a consisté en l'erreur que la publicité mensongère de GRATTECAP a pu semer dans l'esprit d'acheteurs ; que ce préjudice est fixé à fr. 300.000; le Tribunal ordonnant en outre la publication dudit jugement dans les deux Revues dans lesquelles GRATTECAP avait fait paraître la publicité (Revue technique Motocycliste, Revue Motocycles).

Sur appel interjeté par GRATTECAP de ce jugement, la Cour d'Appel de Paris (4^e Chambre), par arrêt en date du 7 avril 1951, a confirmé purement et simplement la décision du Tribunal.



Brompton
&
RENOLD

LES MEILLEURES CHAINES DE MOTOS DANS LE MONDE ENTIER

**SCOOTER
ARDENT**

LE PLUS LÉGER
LE MOINS CHER
LE PLUS PRATIQUE

Moteur WAP 48 cmc.

G. S. M. - 8, Rue des Ecoles - PARIS - Odéon 62-98

UNE RÉVÉLATION :

La serviette « MAGIC »
INDISPENSABLE AUX MOTOCYCLISTES



Un simple frottement et vos mains seront nettes et douces sans irritation de la peau.

DISSOUT, ABSORBE ET NEUTRALISE grâce à sa composition chimique, toutes taches ou impuretés (cambouis, goudron, peinture, encre, etc...).

Utilisable jusqu'à usure du tissu.

Envoi franco contre mandat de 400 fr.

NÉO-PROGRÈS, 8, rue Aug.-Barbier, PARIS-11^e

Dans votre essence

CARBOHYD

Economie et puissance incomparables
supprime cliquetage et calamine

DOSE d'ESSAI contre envoi 2 timbres en indiquant 2 ou 4 temps

aux **LABORATOIRES CARBOHYD**
111, Boulevard Magenta - PARIS

MOTOCYCLES ASSURANCES

TIERS — TOUS RISQUES — VOL — INCENDIE
DÉFENSE

M. Louis FRANCHET
Assureur-Conse
22, Rue E. Deschanel — ASNIÈRES
— Tél. GRE. 15-25 (de 13 à 15 h. de préférence) —

Bulletin d'abonnement à **MOTOCYCLES**, 14, rue Brunel, PARIS-17^e
23 numéros par an (un seul numéro en août)

Un an..... 800 fr. — Six mois..... 450 fr.

Cet abonnement comprend sans supplément les numéros spéciaux :
Salon et Compte Rendu

Payable par virement au C. C. P. Paris 2.834-83, par mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire

BELGIQUE : Un an, 160 fr. belges — **GRAND-DUCHÉ** : 6 mois, 85 fr. belges
C. C. P. 387-660, Marianne WEBER Bruxelles

NOM : ADRESSE :

L'abonnement partira du numéro

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

« Au cas où par décision ministérielle ou syndicale le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

45^{ème} Année

LE CATALOGUE DES CATALOGUES 1951

GUIDE PRATIQUE AUTOMOBILE
POUR PROFESSIONNELS ET USAGERS

PUBLIE :

PRIX ET CARACTÉRISTIQUES
de **TOUTES** les **MARQUES** du **MONDE**
Voitures Particulières - Véhicules Industriels
Tracteurs Agricoles

CARACTÉRISTIQUES et Nos de **CHASSIS**
DES VÉHICULES ANTÉRIEURS A 1951

TABLEAU DE RÉGLAGE
des moteurs des principales marques françaises et étrangères

RENSEIGNEMENTS UTILES

CODE DE LA ROUTE — TARIFS D'ASSURANCES
ADRESSES DES PRINCIPAUX
FOURNISSEURS DE L'AUTOMOBILE

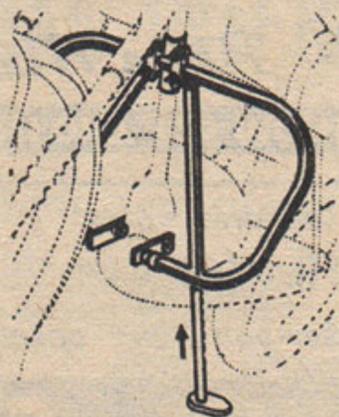
PRIX : 740 frs Franco, contre mandat, chèque postal ou bancaire ;
790 frs Contre remboursement.

Éditions LEFÈVRE
1, Avenue Félix-Faure — PARIS-15^e
Téléphone : VAUgirard 43-24 Chèques Postaux 258-48, PARIS

L'ACCESSOIRE MOTOCYCLISTE

9, RUE BÉLIDOR
PARIS (17^e)

présente le
**Pare-
chocs
EKA
DUO**
chromé



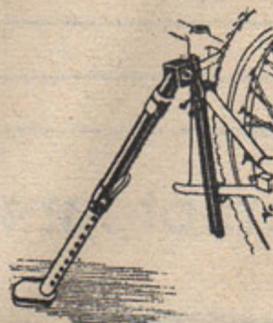
avec
BÉQUILLE
LATÉRALE
TÉLESCOPIQUE
incorporée

Modèle pour échappement proéminent ou flat-twin
Modèle pour Véломoteur ou Moto légère

MODÈLE SIMPLE SANS BÉQUILLE

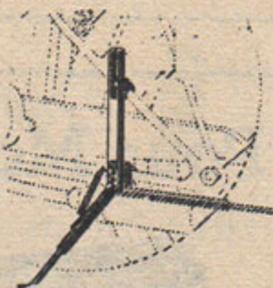
Tous ces modèles sont munis de pièces réglables.
— Fixés en 3 points, ils ne peuvent tourner. —

BÉQUILLES LATÉRALES



EKA
télescopique
pour Motos
et Véломoteurs

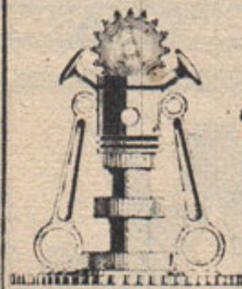
AMO-DUO
pour Véломoteurs



STATION-SERVICE

"MOTO-PIÈCE"

51, Rue Danton, LEVALLOIS (Seine) — Tél. : PER. 60-66



PIÈCES DETACHÉES
de *qualité supérieure* pour

B.M.A. et MOTOS

à la disposition exclusive des réparateurs
et agents de la moto

CARBURATEURS

DEL LORTO

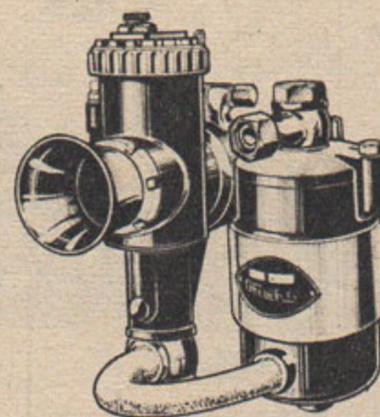
TOUS MODÈLES

•••
Racing à cuve séparée

"TRADING-MOTOR-LINE"

74, Rue de Rome

PARIS-9^e - LAB. 22-08



SOCIÉTÉ LAQUEZ

FABRIQUE D'ACCESSOIRES POUR CYCLES ET MOTOCYCLETTES
5, RUE DE LUNÉVILLE — PARIS (19^e)

DESSUS DE SELLES - TABLIERS - MANCHETTES - RÉTRO-
VISEURS POUR MOBYLETTES, VÉLOMOTEURS & MOTOS
AMORTISSEURS ADAPTÉS "IDÉAL" - BIELLETTES
DE FIXATION DE GUIDON "V.M." - HOUSSES DE SELLES
POUR MOBYLETTES, VÉLOMOTEURS ET MOTOS -
PORTE-BIDONS - PARE-BOUE POUR MOBYLETTES -
REPOSE-PIEDS À VISSER POUR PONEY ET P. 56.

TARIFS ET ÉCHANTILLONS SUR DEMANDE

SIÈGES ARRIÈRE

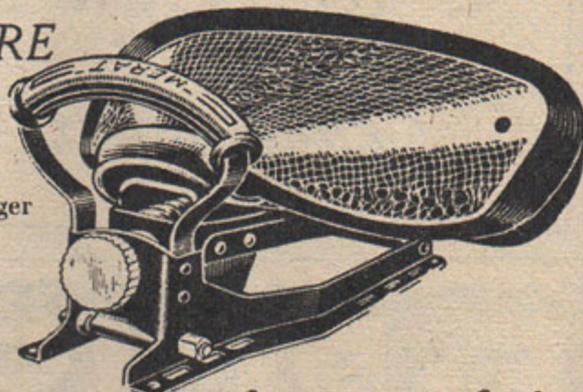
MERAT

Breveté France et Étranger

•••

Le seul
qui procure un confort parfait

30, Rue de la Procession, SURESNES (Seine)



ÉQUIPEMENTS ÉLECTRIQUES

NOVI

POUR

VELOS VELOMOTEURS MOTOS



S.A. Novi Capital 16.000.000

12 à 16 Chemin des Vignes PANTIN (Seine)

Tel. : Nord 66-71 (elignes)

R. C. Seine 225.455 B

MOBYLETTE 125 MOTOCONFORT 125 MONET-GOYON 125 CIMA 125 MOTOCONFORT 125 MONET-GOYON MOBYLETTE

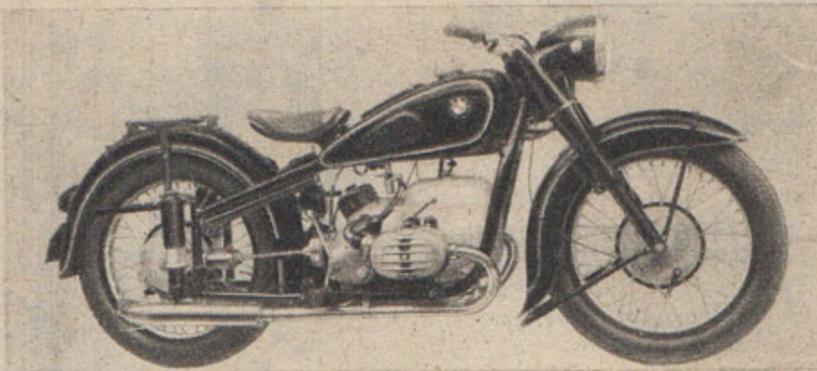
Pierre Monginet
vous invite à retenir dès maintenant votre **175 S.A. GIMA** SPÉCIALE PRÉSENTATION **Pierre Monginet**

9, B^d Murat, PARIS-XVI^e
Porte d'Auteuil

125 MOTOCONFORT 125 MONET-GOYON 125 CIMA 125 MOTOCONFORT 125 MONET-GOYON

B. M. W.

Type R. 51-3 SPORT, 2 cylindres, culbuteurs. Modèle 1951, 500 cmc. — PRIX..... 370.000 francs
 Type R. 67 SPORT, 2 cylindres, culbuteurs, Modèle 1951, 600 cmc. PRIX..... 385.000 francs
 Type R. 25 Monocylindre, culbuteurs. Modèle 1950-51, 250 cmc. — PRIX..... 230.000 francs



La Moto adoptée par la majorité des suiveurs du
TOUR DE FRANCE

AGENCE GÉNÉRALE POUR LA FRANCE :

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly — ASNIÈRES
(A 300 mètres de la gare) Tél. : GRE. 17-93

SAROLEA

MOTOS NEUVES DISPONIBLES
ATELIER SPÉCIAL DE RÉPARATIONS
Pièces Détachées d'Origine

AGENCE OFFICIELLE

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

CRÉDIT **DYNAMIC-SPORT** REPRISE

6, RUE SAINT-AUGUSTIN (Métro : Bourse) RIC. 75-28
Spécialiste du moteur **AMC**, vous présente les
Modèles **GUILLER** en 125 et 175 cmc. à partir de 114.400 fr.

Si vous voulez acheter votre
MOBYLETTE, MOTO ou VÉLOMOTEUR
adressez-vous aux spécialistes

RENAULT ET CAMUS

VENTE A CRÉDIT

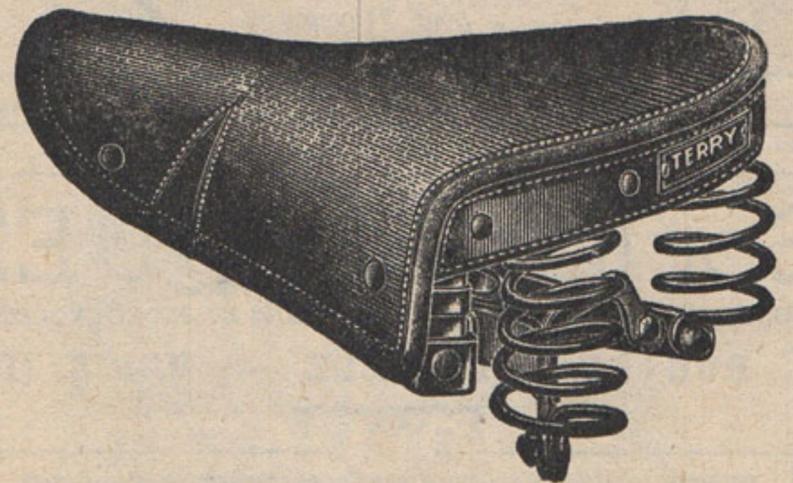
GUILLER

BSA

MOTOBÉCANE

2^{bis}, rue du Troisy, CLAMART (Seine) - MIC. 06-35

Pour Motos & VéloMOTEURS



LA SELLE

TERRY

TOUT EN RESSORTS

raccourcit l'étape

MONOPOLE-POISSY
PISTONS - SEGMENTS - SOUPAPES

Massenet

TROPHÉE INTERNATIONAL MOTOCYCLISTE DE MONACO

(2.400 kilomètres — 22-25 Juin 1951)

Renouvelant son succès de l'an dernier

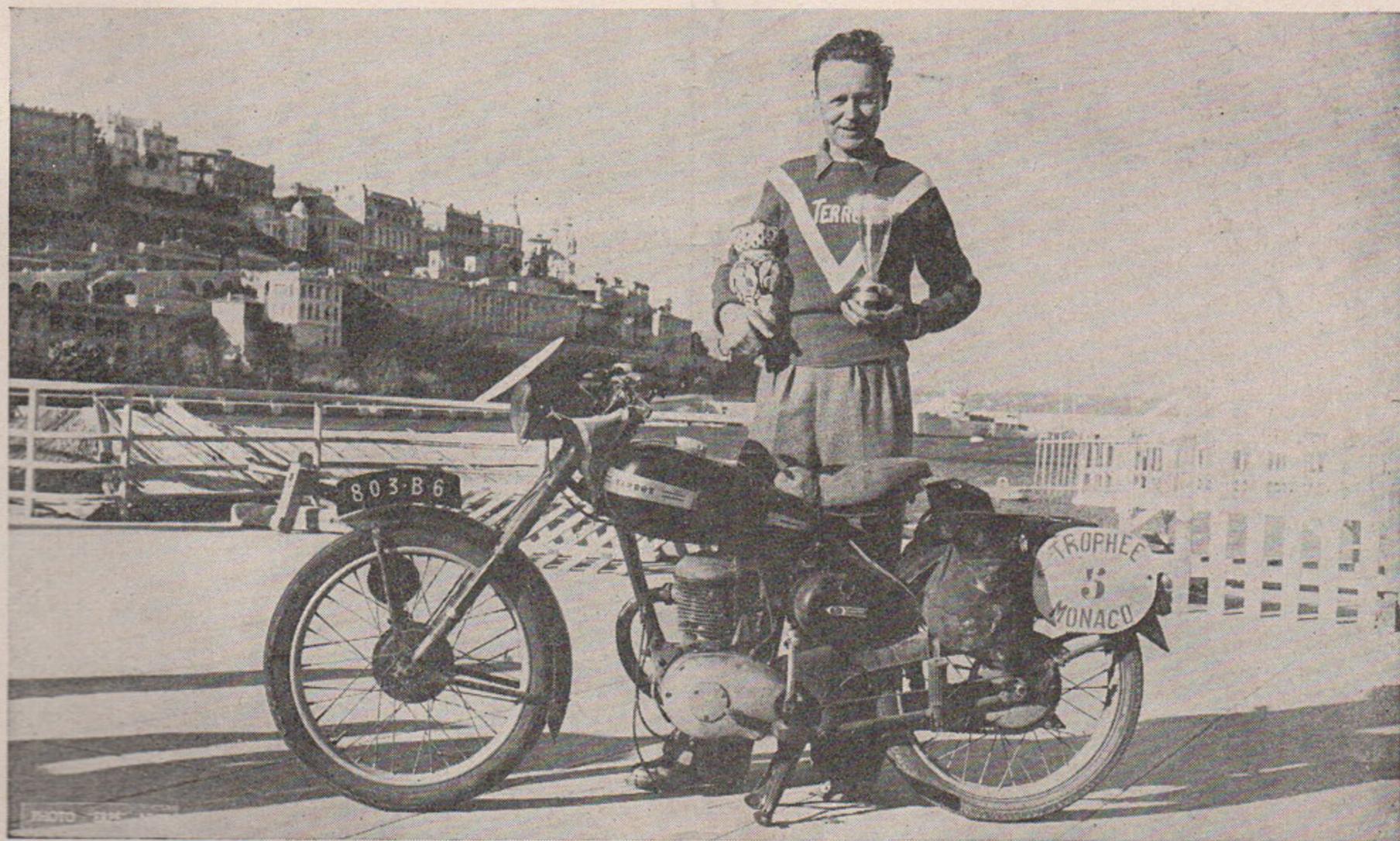
TERROT

triomphe dans la grande épreuve d'endurance et de régularité
(62 PARTANTS - 28 ARRIVANTS)

Catégorie 175 cmc. **1^{er}** POIRIER
seul représentant de TERROT

terminant sans pénalisation, enlevant :

LE DIPLOME DE MÉDAILLE D'OR - LE CHALLENGE DE LA FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MOTOCYCLISME
-:- LA COUPE DE LA PRINCIPAUTÉ DE MONACO -:-



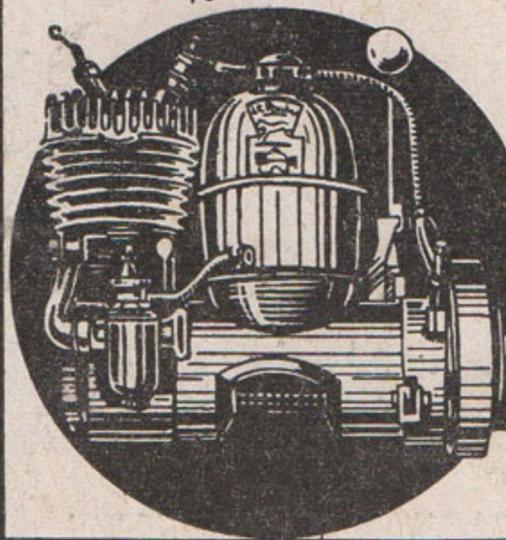
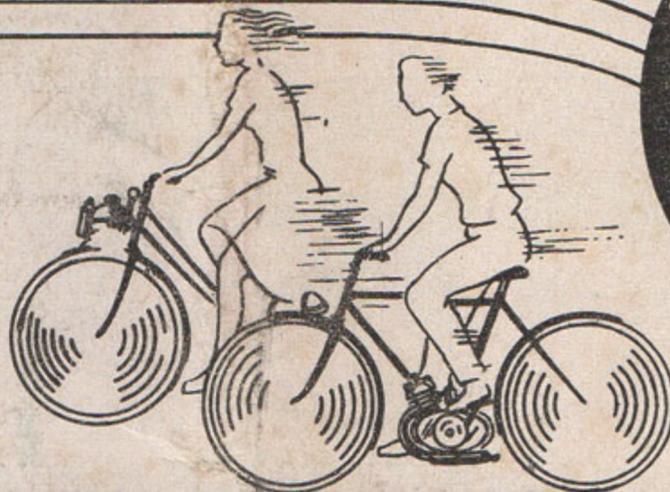
M. Poirier à son arrivée à Monaco. Il pilotait sa machine personnelle.

*Le pur sang
des moteurs auxiliaires*

TYPE CONSTRUCTEUR . SE MONTE SUR CADRE
SPÉCIALEMENT ETUDIÉ . EMBRAYAGE A
DOUBLE DISQUE . SUPPRESSION DE TOUTE
CHAÎNE SUPPLÉMENTAIRE . UTILISATION
DE TOUTES LES VITESSES DU DÉRAILLEUR.

CYLINDRÉE: 49 cm³
2 TEMPS
11.2 AU 100 km.

TYPE B ET LUXE . ADAPTABLE EN
1 HEURE SUR TOUS CYCLES
SANS AUCUNE MODIFICA-
TION . VITESSE 10 A 35 km^h EN
PALIER . MONTE LES COTES
A 6% . SANS PÉDALER.



Le Poulain

74 & 78, RUE DANTON - LEVALLOIS-PERRET (SEINE)

TEL. PER. 43-74

Fidèles serviteurs

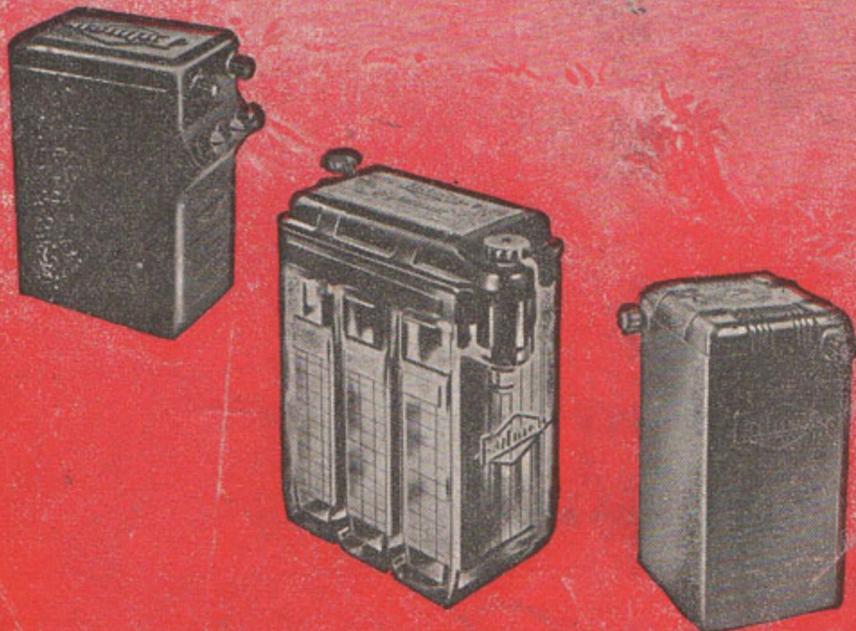
DE VOTRE CONFORT
DE VOTRE SÉCURITÉ
DE VOTRE AGRÉMENT

LES ACCUMULATEURS

Fulmen-moto

LES PLUS DURABLES

Ce qu'il y a de mieux !



ÉTANCHES
PRATIQUES
ROBUSTES
DURABLES

Une gamme complète pour vélomoteurs et motos