

Fondateur :  
Félix LAINE

Directeur honoraire :  
Alexis TANTET

69<sup>e</sup> Année - 31 Août et 7 Sept. 1959  
Numéros 19 et 20

61, av. Grande-Armée (XVI<sup>e</sup>)  
Tél. : KLÉ 86-15 +

# L'OFFICIEL DU CYCLE DU MOTOCYCLE

*du Camping et des Sports*

"LA REVUE DE LA PROFESSION"



ORGANE D'INFORMATION  
DES PROFESSIONS DU  
CYCLE ET DU MOTOCYCLE

## CYCLOMO

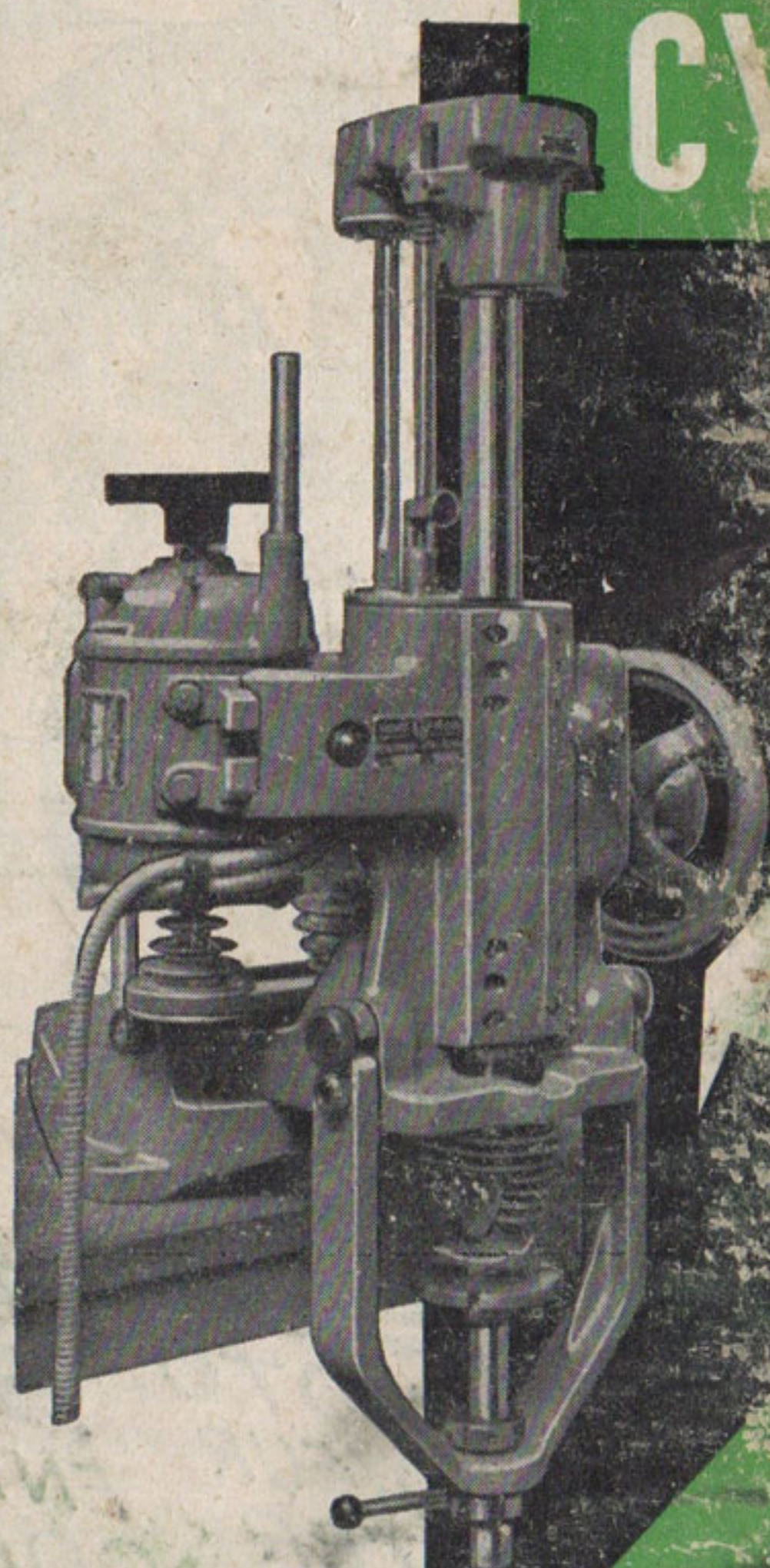
## RÉALÉSEUSE GLACEUSE DÉRAGNE

Spécialement conçue pour la réparation des  
moteurs de motos, scooters, vélomoteurs.

- Alésage à grande vitesse par outil widia
- Centrage automatique par 3 points
- Réglage micrométrique de l'outil au 1/100<sup>e</sup>
- Glacage miroir par rodoir expansible

### caractéristiques

Capacité (en diamètre)	34,5 à 60 mm
Course	170 mm
Vitesses (4)	230 à 700 tours
Coupe maximum	1 mm
Puissance	1/4 cv
Poids	50 kilos



RÉALÉSAGE  
GLACAGE



DANS TOUTES  
LES MAISONS  
D'OUTILLAGE

et aux Etablissements DÉRAGNE  
Ingénieurs - Constructeurs  
128, Rue Dédieu, VILLEURBANNE (Rhône)  
Bureaux de PARIS : 8, Rue du 2 Septembre, 8  
à ISSY-LES MOULINEAUX. Tél. MIC. 32.48

Commande de rotation au pied

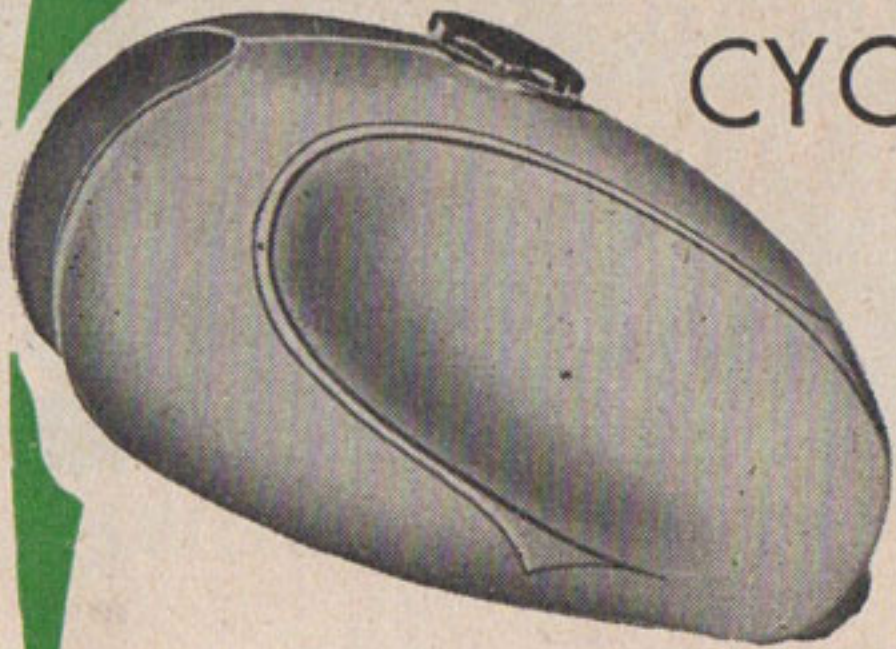
Dans ce numéro :

LIBÉRATION DES PRIX

ET DES MARGES

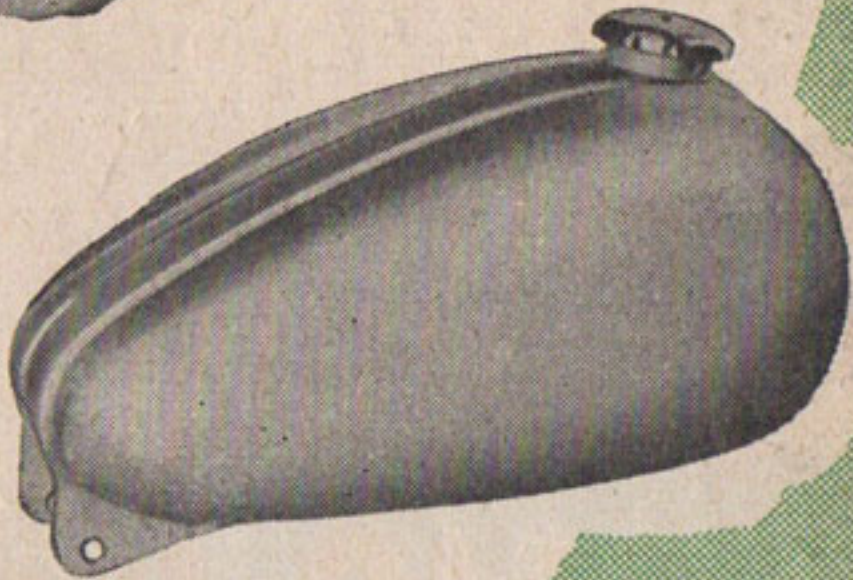
# RESERVOIRS

POUR  
CYCLOMOTEURS

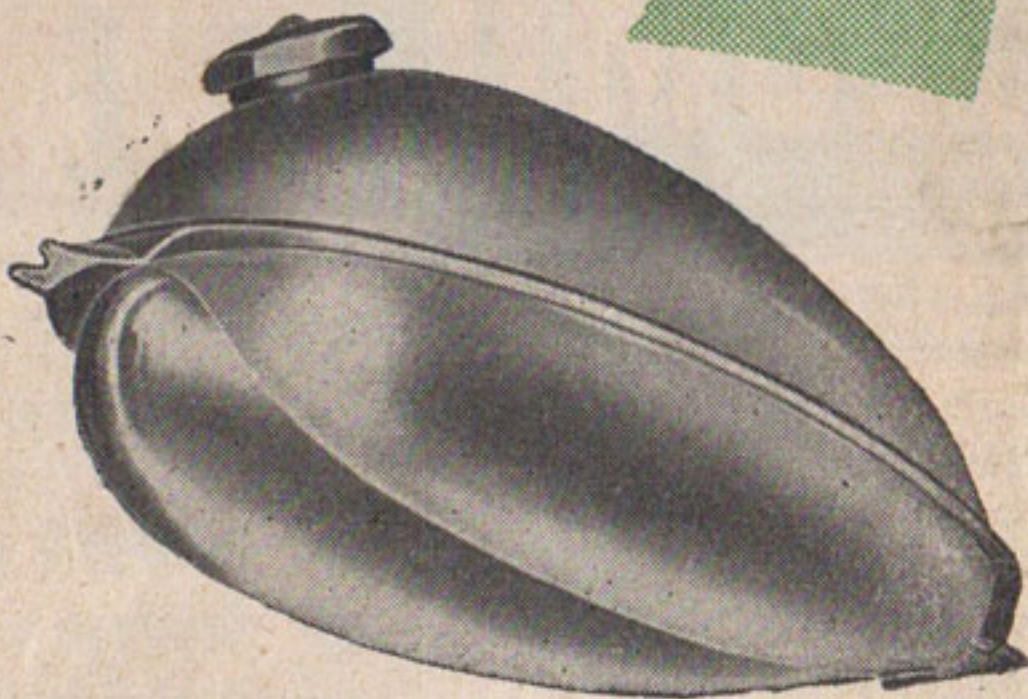


M 60 Sport  
10 l.

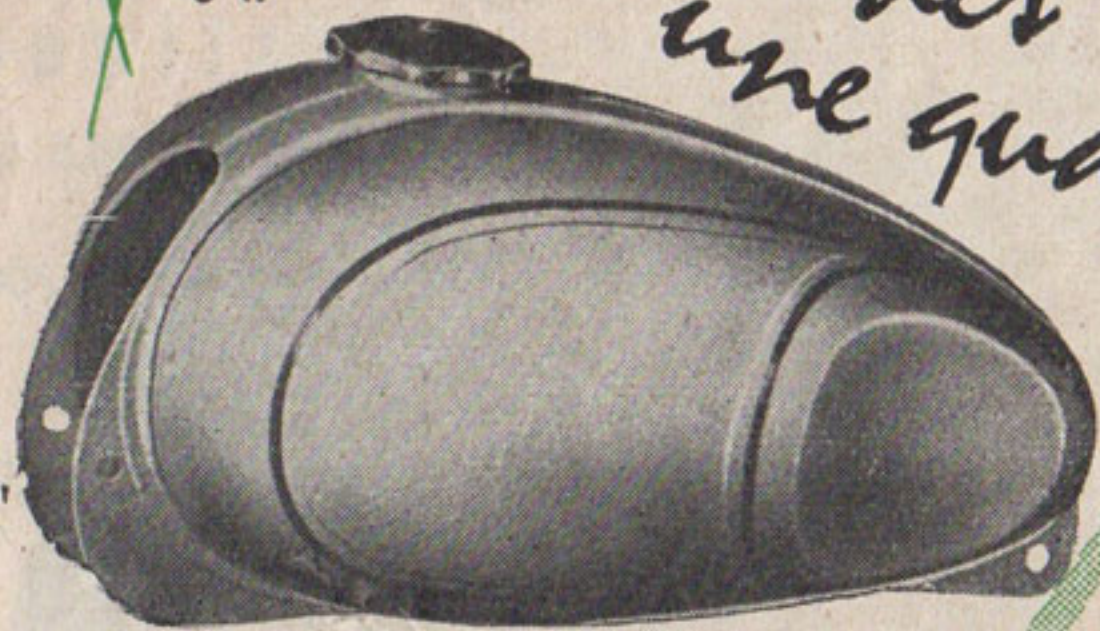
MC 64  
5 l. 1/4



MC 62  
Moka  
4 l. 1/4



MC 57  
8 l.



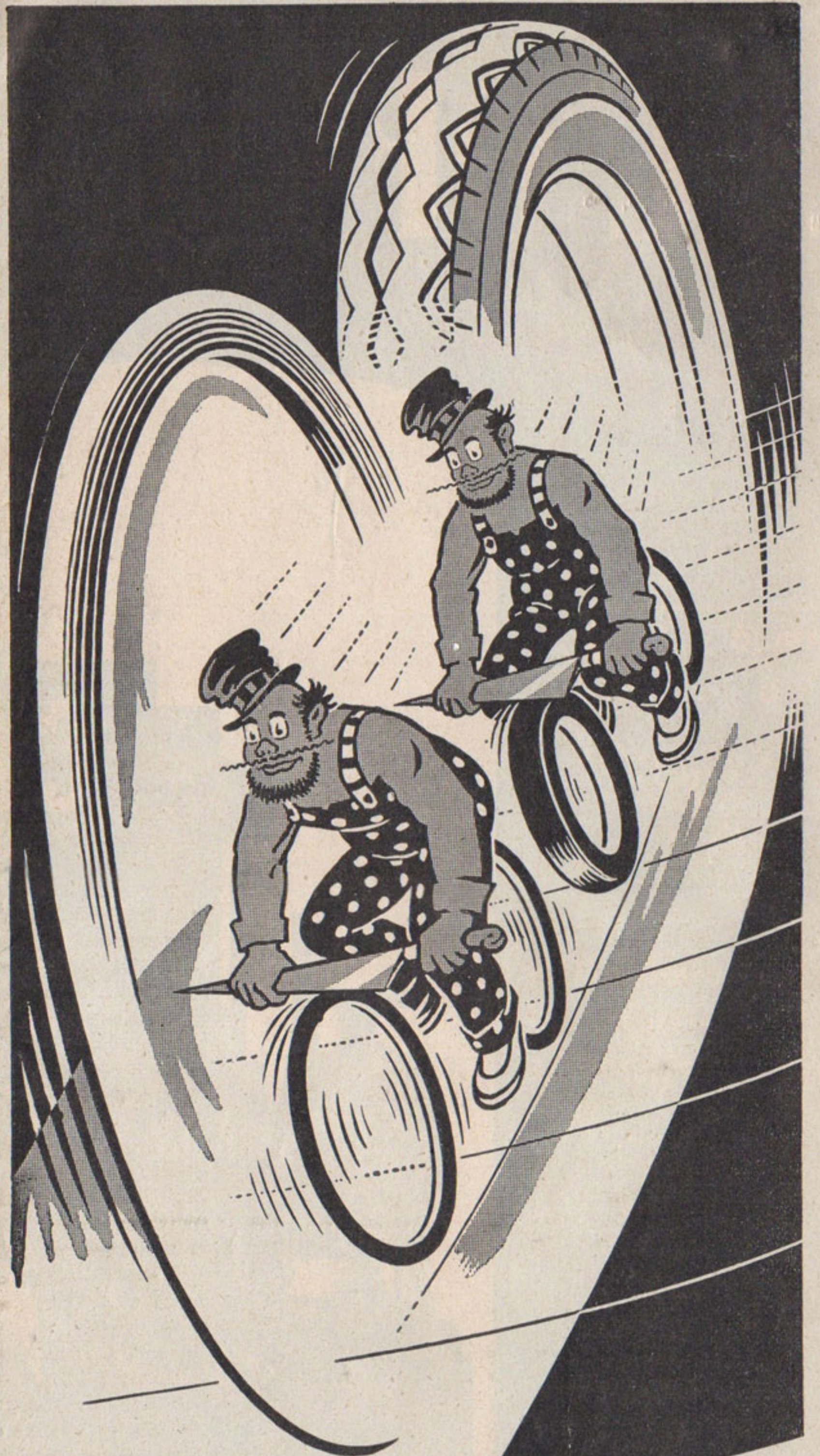
*des lignes  
une qualité...*

Ets  
**Edouard MOTTAZ**

SOCIÉTÉ ANONYME

307 à 311, RUE DE LA GARENNE

NANTERRE (SEINE) - CHARLEBOURG 73-80



**PNEUS**  
VÉLO-MOTO  
CYCLOMOTEUR  
SCOOTER

**BOYAUX**  
ENTRAÎNEMENT  
COMPÉTITION

ACCESSOIRES  
DE RÉPARATION

*et Courroies*

**HUTCHINSON**

20 DÉPÔTS RÉGIONAUX DANS TOUTE LA FRANCE

# L'OFFICIEL

DU CYCLE  
DU MOTOCYCLE  
ET DU CAMPING

## SOMMAIRE

Votre Carnet.....	4
Actualité technique : La Fabrique Nationale F.N. dirige sa production vers les petites cylindrées.....	5
Informations techniques et sportives.....	6 et 7
Nouvelles des Sociétés.....	8
Les Échos.....	8
Repar'Digest : Les pannes de dynamo sur les Jawa 125 à 350 cc.....	9
Nos lecteurs nous demandent.....	10
Équipements et Outillages.....	11
Vie Commerciale : La Libération des prix à la production et à la distribution.....	13
Nouvelles de la Mutuelle.....	13
Le mélange « deux temps » bientôt revalorisé ?... ..	15
Le statut des Vélocistes et Motocistes toujours nécessaire !.....	15
Les sourds et sourds-muets autorisés dans certaines conditions à passer un permis de conduire.....	15
Questions posées au Centre de Documentation professionnelle des Vélocistes et Motocistes de la région parisienne.....	15
Docautomoto : La location-gérance des fonds de commerce et artisanaux.....	17 et 19
Tarifs horaires de facturation.....	21
Les bruits qui font tant de bruit.....	23
La motocyclette a joué un grand rôle dans le concours de vitesse des Deux-Arcs.....	23
Dans quelles conditions un dépôt constitue-t-il un établissement distinct au regard de la patente.....	23
Fac simulé du diplôme de notoriété professionnelle.....	23
Faut-il mettre en société et dans quelles conditions une affaire personnelle ?.....	25
Vie sociale : La majoration des prestations familiales L'Allocation-vieillesse.....	25
Assemblée générale de la F.N.C.R.M.....	27
Comment obtenir la carte professionnelle des V.R.P.....	28
Mercuriales.....	28
Statistiques.....	28
Assurances : Pourquoi les Compagnies d'Assurances sont-elles si longues à rembourser les accidents ?... ..	29
Machine à coudre : Essai de la machine.....	31
Cote de revente des « 2-Roues ».....	32
Vie de l'entreprise.....	33
Petites Annonces.....	34

## LA LIBÉRATION DES PRIX ET DES MARGES...

### MESSIEURS JEANNENEY ET FLÉCHET FONT DÉSORMAIS CONFIANCE A LA PROFESSION !

Rien de plus logique que la décision que viennent de prendre nos deux Ministres, en ce qui concerne la liberté des marges dans le commerce du Cycle et du Motocycle (1), à la suite des nombreuses et pressantes démarches faites, en particulier, par la Fédération Nationale du Commerce du Cycle et du Motocycle...

Rien de plus méritoire cependant — à un moment où le Gouvernement se prépare à une grande offensive contre les marges commerciales et espère que celles-ci pourront généralement perdre 7 à 8 points dans les commerces de détail — que le geste du Ministre, qui s'en remet aux organisations professionnelles pour fixer des conditions raisonnables de prix de vente.

Il sait, pour appartenir, ainsi que M. Antoine Pinay, sur le plan professionnel comme sur le plan parlementaire, à un département, considéré à juste titre, comme le berceau des « 2-Roues », que le secteur du Cycle et du Motocycle, en raison des rigoureuses dispositions auxquelles il fut soumis pendant la guerre et au cours de l'après-guerre, se trouvait placé dans des conditions absolument anormales et néfastes.

Seule, vis-à-vis d'autres branches auxquelles elle lui est assimilée, subissant d'extravagantes offensives, favorisées par la faiblesse de l'organisation syndicale et l'autoritarisme du Comité d'Organisation et de ses prolongements para-étatiques, la profession avait vu ses marges non seulement écrasées au point de rendre toute évolution impossible aux petits comptoirs de vente et de réparation, mais figées, en dépit du dégel économique des années 1948 à 1952.

Ennemis invétérés des marges de certains produits de grande consommation, les indices des prix, celui des 219 articles où figurait la bicyclette et quelques pièces d'équipement ; ceux, aujourd'hui des 170 des 250 articles, dont le premier contient des équipements de bicyclette, et l'autre des équipements de motocycle, ont joué un rôle néfaste à l'égard de la distribution, pourtant réduite généralement à un seul échelon.

Incontestable et quasi-inexpugnable barrière à la liberté, tant que la production n'était pas à même de compenser la hausse des marges par une baisse des prix de fabrication, était aussi l'élévation continue des prix de revient, conséquence de l'instabilité des salaires.

Les habitudes aidant, tant du côté de la production que de l'administration, les positions auraient bien pu rester inchangées, sans la permanente et ferme pression exercée par la F.N.C.R.M. et dont les décisions annoncées sont l'heureux aboutissement.

Pas un de nos Lecteurs, sachant dans quelles circonstances vient d'être prise cette décision, tout en restant convaincu de l'urgente nécessité d'obtenir, à l'abri de cette dernière, d'une part la détermination d'un taux unique de marge tenant compte des avantages divers accordés par certaines firmes, et d'autre part l'élévation équitable du taux de marque, auprès de certaines autres, quelque peu grisées par leur succès — pas un Motociste, disons-nous, se refusera d'admettre qu'il dépend de la manière avec laquelle le nouvel arrêté, publié dans le présent numéro, sera appliqué, que la profession conserve ou non la libre détermination de ses prix.

Ceux-ci, dans l'état actuel de la production, ne devraient guère être influencés, mais il suffirait de quelques exemples malheureux, comme on l'a vu en ce qui concerne le mélange deux-temps — exemple dont se sont seulement rendus responsables quelques détaillants non professionnels — pour que nos ministres, aussi bien intentionnés qu'ils soient, reviennent sur leur attitude libérale, comme ils n'ont pas hésité à le faire en ce qui concerne les eaux minérales.

Aussi donc, amis Lecteurs, qui nous devez l'ardente campagne dont vous recueillez aujourd'hui les fruits, tant en ce qui concerne votre marge de distribution que la revalorisation de vos opérations de réparation et d'entretien, acceptez cette recommandation que nous avons à vous formuler, non de gaîté de cœur, sans doute, mais parce que les circonstances nous y obligent.

La liberté n'est pas une chose dont on vous fait cadeau... Elle s'acquiert et se gagne, et ne peut se perpétuer que dans l'ordre...

... Elle est aussi, selon Karl Marx, l'expression de l'unité... et, ici, reconnaissez qu'il n'avait pas tort !

J. CATINAT.

(1) Les prix à la production, contrairement à certaines informations, ont été déjà libérés par arrêté du 6 février 1959.

P.S. — Autre grande nouvelle, dans cette période généralement peu fertile en événements, André Darrigade, sur Helyett, est champion du monde, et quel professionnel français ne saurait se réjouir de la victoire d'un homme aussi complet et aussi peu discuté dans le monde entier.

Directeur Général : JACQUES CATINAT  
Directeur : CHARLEY TANTET

Hebdomadaire comportant deux éditions  
spécialisées.

L'OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE,  
ET L'OFFICIEL DU CYCLE ET DU  
MOTOCYCLE ET DU CAMPING  
S. L. O. C. A. M. • R. C. Seine : 55-B 724  
S. A. R. L. au capital de 7.000.000 de Francs  
61, avenue de la Grande-Armée, Paris (16<sup>e</sup>)  
Tél. : KLÉ 86-15 +

## ABONNEMENT ANNUEL

Série Automobile (26 n°s)..... 1.000 fr.  
Série Motocycle (26 n°s)..... 1.000 fr.  
Les deux séries (52 n°s)..... 1.800 fr.  
Le numéro..... 50 fr.

Étranger

L'édition..... 1.700 fr.  
Compte Chèque Postal : Paris 1481-96



... tandis qu'avec

# SOLEXINE

Carburant auto-lubrifiant et  
anti-calamine pour VELOSOLEX  
et autres 2 Temps...



**pas de CALAMINE, pas de bougie encrassée,  
pas d'usure rapide ni de réparations coûteuses.**

En vente partout

## Notre Carnet

NÉCROLOGIE

### DÉCÈS de Monsieur Henri BRIGEAU.

Nous apprenons, avec émotion, le décès de M. Henri BRIGEAU, Directeur commercial principal de la Société des Pneumatiques DUNLOP, survenu le 17 juillet, à l'âge de 61 ans, des suites d'une courte maladie.

M. Henri BRIGEAU était l'un des plus anciens collaborateurs de la Société, où il entra très jeune en 1912. Il y fit une brillante carrière, gravissant tous les échelons à force de travail, aidé par de remarquables qualités.

Depuis de nombreuses années, il dirigeait les relations commerciales avec les Constructeurs (Automobile, Poids lourd, Cycle et Motocycle, Tracteur et Matériel agricole, Aviation, etc...);

Dans ce monde de l'Automobile et des Constructeurs, qu'il affectionnait et auquel il consacra le meilleur de lui-même, il s'était créé de nombreuses et solides amitiés.

Sportif fervent, il fut, en 1920, l'un des fondateurs de « Dunlop Sports », sous son impulsion, cette Société ne tarda pas à devenir l'un des plus grands clubs corporatifs du pays. Il fut aussi l'animateur incomparable du Premier Pas Dunlop, devenu « Championnat de France Cycliste sur Route des Débutants », véritable pépinière du sport cycliste français.

M. Henri BRIGEAU, Chevalier de la Légion d'honneur, fut engagé volontaire en 14-18; il était titulaire de la Croix de Guerre.

Ses obsèques ont été célébrées, le 21 juillet, à 10 heures, en l'église Saint-Pierre-de-Chailot, 35, avenue Marceau à Paris (16<sup>e</sup>).

L'OFFICIEL adresse ses condoléances émues à la famille de M. Henri BRIGEAU, à ses collaborateurs et amis de la Société des Pneumatiques DUNLOP.



Nous apprenons le décès, à l'âge de 73 ans, de M. BRINGOUX, Garagiste-Motoriste et Vélociste, à Faucogney (Haute-Saône), Membre du Comité du Syndicat des Artisans-Réparateurs de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle de Haute-Saône. Nous adressons nos condoléances émues à Mme BRINGOUX, à son fils, établi Motociste à Luxeuil, et à sa fille qui continue l'affaire paternelle.

### DISTINCTION

M. Roger SIEMON, Vélociste-Motociste à Strasbourg, a obtenu un premier prix à la 34<sup>e</sup> Exposition Régionale des Travaux d'Artisans. Toutes nos félicitations.

### nos lecteurs protestent!



Nous recevons de la Société RIVIERA MOTORS à Nice la lettre suivante que nous publions bien volontiers.

Monsieur,

Tout d'abord, nous tenons à vous remercier de l'article, concernant les cyclomoteurs Vi-Vi, que vous avez bien voulu faire paraître dans votre numéro 16 du 20 juillet 1959.

Toutefois, nous tenons à vous signaler quelques erreurs qui s'y sont glissées.

Si la toute première série de Vi-Vi n'a pas donné satisfaction, en ce qui concerne les cadres (tôle un peu mince), nous pouvons vous affirmer que tous les cyclomoteurs ont été repris par l'usine et détruits; donc aucun utilisateur n'a eu à se plaindre de cette défectuosité.

Depuis dix-huit mois, nous avons touché du matériel que nous avons expérimenté à fond avant de prendre la décision de l'importer en France, or nous avons été surpris de la qualité de cette fabrication.

Par ailleurs, vous placez VIBERTI au huitième rang des producteurs italiens, ce qui semble vrai d'après les statistiques et qui est faux en réalité. Voici ce qui se passe en Italie: Certaines catégories de cyclomoteurs Vi-Vi sont classées sous l'appellation Vi-Vi, ceci pour 2.234 machines, d'autres sous l'appellation Victoria-Werke, ceci pour 2.309 machines, ce qui donne un total de 4.543 machines.

VIBERTI nous a autorisés à vous communiquer officiellement ces chiffres et à vous affirmer que seule l'Officine VIBERTI a le droit d'importer et d'utiliser le moteur VICTORIA en Italie.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

CELLE QUI FUT LA MARQUE DES CHAMPIONS MOTOCYCLISTES...

## LA FABRIQUE NATIONALE F.N.

... DIRIGE SA PRODUCTION VERS LES PETITES CYLINDRÉES

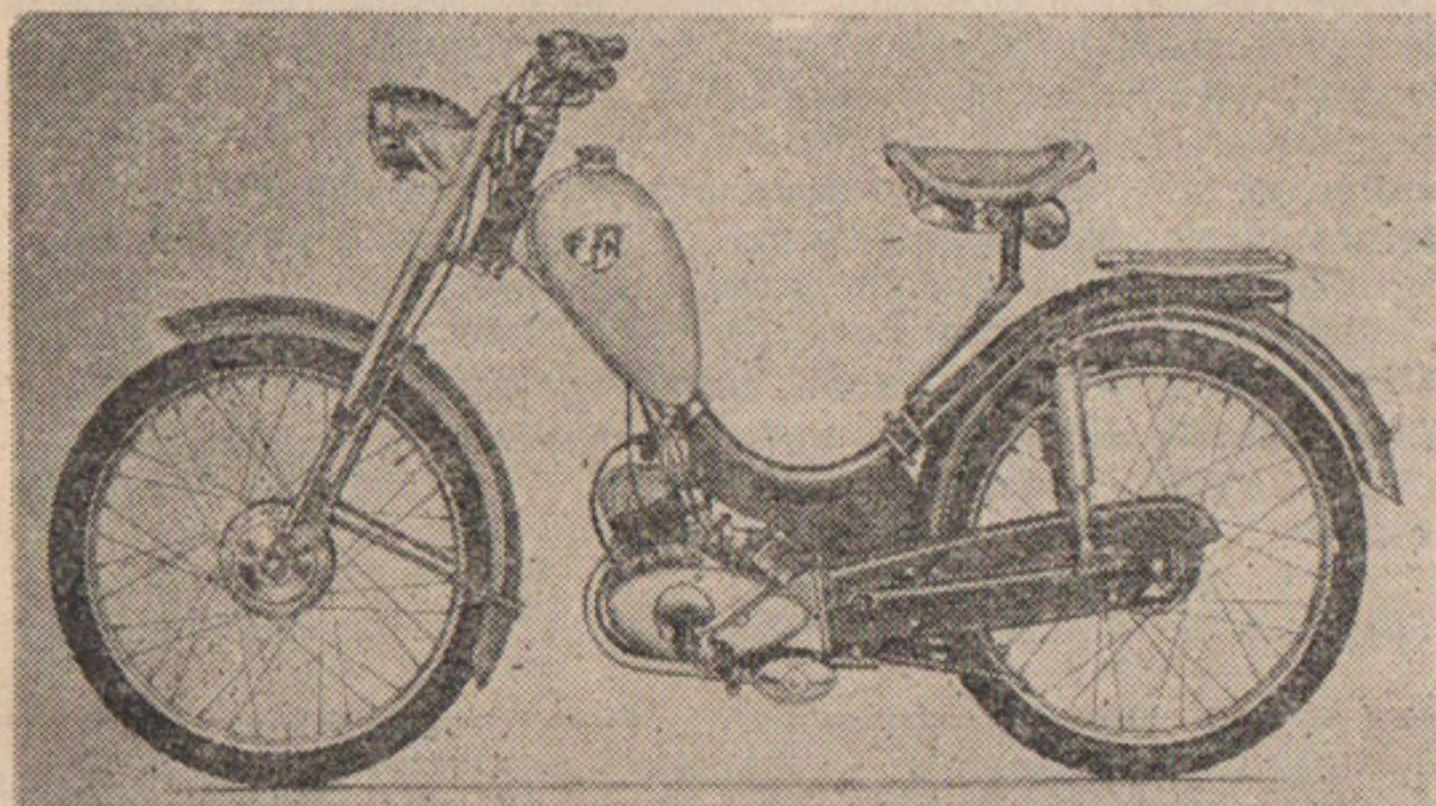
### LE PROGRAMME DE LA F.N.

La Fabrique Nationale d'Armes de Guerre, plus communément dénommée la F.N., a été, depuis de longues années, le porte-drapeau de l'industrie belge de la moto. Mais en Belgique, comme ailleurs, la moto connaît une défaveur certaine et, après de sérieuses études de marché, la F.N. s'est décidée à transformer ses fabrications et à faire ainsi la part plus belle aux cyclomoteurs. A l'origine, la F.N. avait passé des accords avec d'autres firmes belges pour la fourniture de moteurs ou autres pièces de cyclomoteurs. Maintenant, tout est réalisé dans la grande usine de Herstal-lès-Liège qui occupe une superficie de 30 hectares, emploie 13.500 personnes et possède un matériel ultra-moderne parmi lequel on dénombre 9.000 machines-outils.

### LE PROGRAMME CYCLOMOTEUR

Le premier souci des techniciens de la Firme a été de mettre au point un moteur deux temps de 50 cc. à balayage par renversement, conçu en véritable bloc bi-vitesse avec pédalier incorporé. Ce moteur, qui équipe les cyclomoteurs F.N., développe 2 CV en version normale et 2,2 CV en version « sport ».

Quatre modèles F.N. ont été lancés et peuvent être fournis en versions différentes. Leur partie cycle a été normalisée au maximum de même que les suspensions et les équipements.



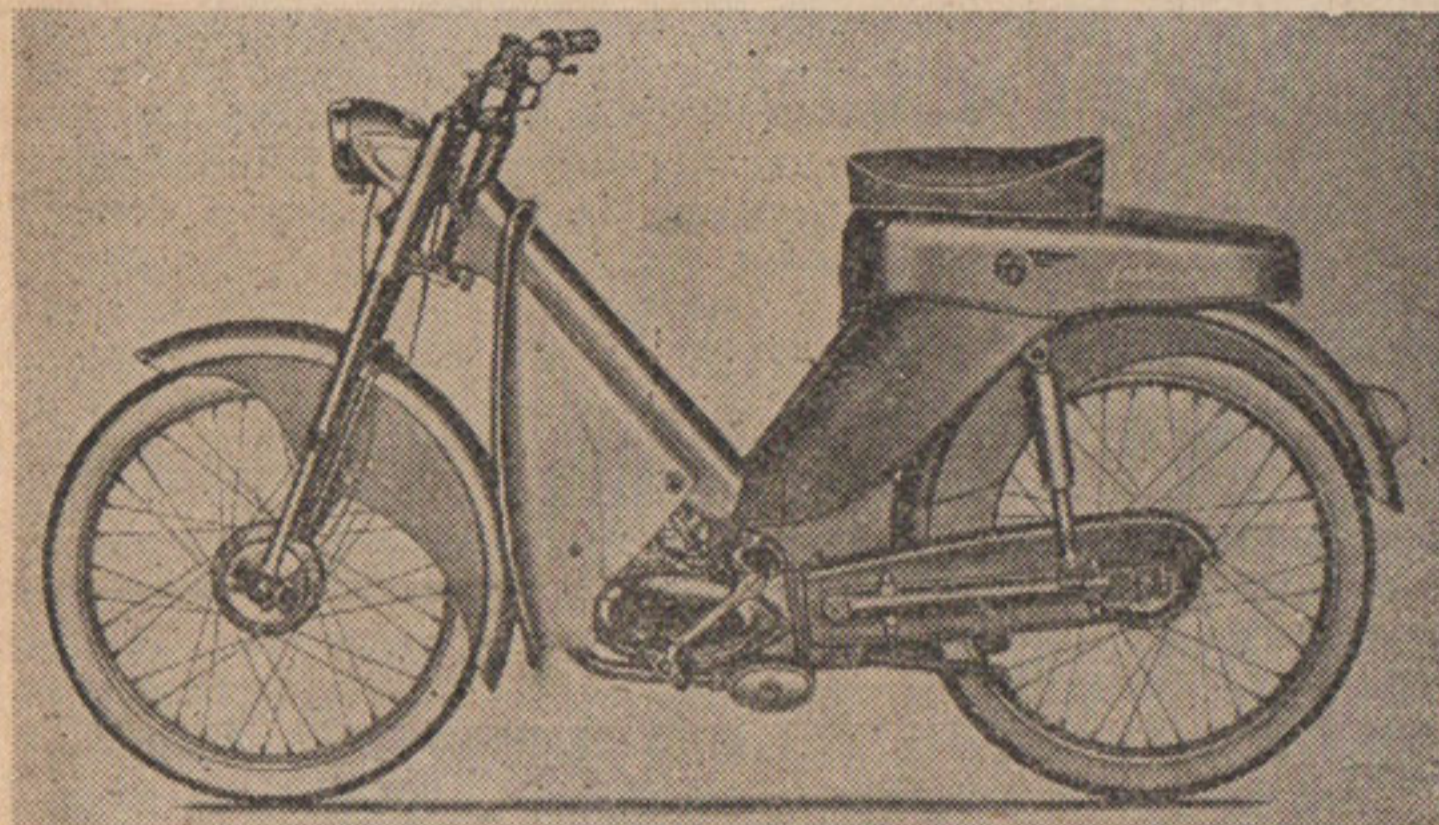
Le F. N. « utilitaire »

« L'utilitaire » de F.N. est un modèle très « déshabillé » doté néanmoins d'une suspension avant et arrière. A noter tout particulièrement la bizarre selle suspendue dont l'élégance est pour le moins discutable.

Au bas de la gamme, on trouve le modèle utilitaire présenté en bleu gentiane et blanc sable, avec réservoir à cheval et selle bizarrement suspendue. Bien qu'« utilitaire », ce modèle possède une fourche avant télescopique et une suspension arrière oscillante. Le cadre, comme tous les cadres de cyclomoteurs F.N., est composé d'un tube de forte section. C'est d'ailleurs en partant de la même ossature que la F.N. a réalisé ses autres modèles, le **Fabrina** et le **Princess**, qui sont dotés d'un habillage plus ou moins important suivant le type de machines. Un **Fabrina** et un **Princess** sont d'ailleurs présentés en version cyclo-scooter, c'est-à-dire avec des tabliers de protection qui, pratiquement, mettent le conducteur à l'abri de toute projection d'eau par la roue avant.

Le **Fabrina**, dans sa version normale, est doté d'un carénage en tôle emboutie et de garde-boue à larges bavolets. Ce carénage ne recouvre pas le moteur dont les flans sont à l'air libre. Sur le modèle **Princess**, par contre, le carénage, toujours en tôle emboutie de 8/10°, est d'un dessin beaucoup plus enveloppant et ne laisse apparaître que les carters du moteur. L'équipement de toutes ces machines est très complet et comporte projecteur de grand diamètre, avec compteur kilométrique incorporé, garde-chaîne fermé avec fenêtre de visite, selle confortable, avertisseur électrique. Seule surprise pour l'acheteur français, sur tous les modèles, hormis l'utilitaire, le porte-bagage n'est pas monté de série, mais est livré avec supplément.

Un autre modèle, enfin, est présenté par la F.N., c'est le modèle sport, baptisé « **Rocket** » et qui utilise, lui aussi, les mêmes éléments de base que les autres cyclomoteurs. Seuls différents, naturellement, le réservoir, les garde-boue (des demi-ronds), le guidon « sport » et le carénage arrière qui n'est pas réalisé en embouti, mais en polyester.



Le Fabrina Scooter

Dans sa version cycloscooter, le Fabrina donne une impression d'inachevé avec son carénage qui laisse largement apercevoir le moteur. On peut aussi se demander si, malgré les pare-jambes, la protection est véritablement efficace.

Voici, d'ailleurs, les principales caractéristiques techniques communes à tous les cyclomoteurs de F.N. :

Le moteur dont la cylindrée exacte est de 47,6 cc. (alésage 38, course 42 mm) possède un cylindre en alliage d'aluminium chromé dur et son régime normal de rotation est de 5.500 tr/mn, régime qui autorise une puissance de 2 CV. L'embrayage est du type à disques multiples, garnis de liège et tournant dans un bain d'huile. Il est commandé par poignée au guidon.

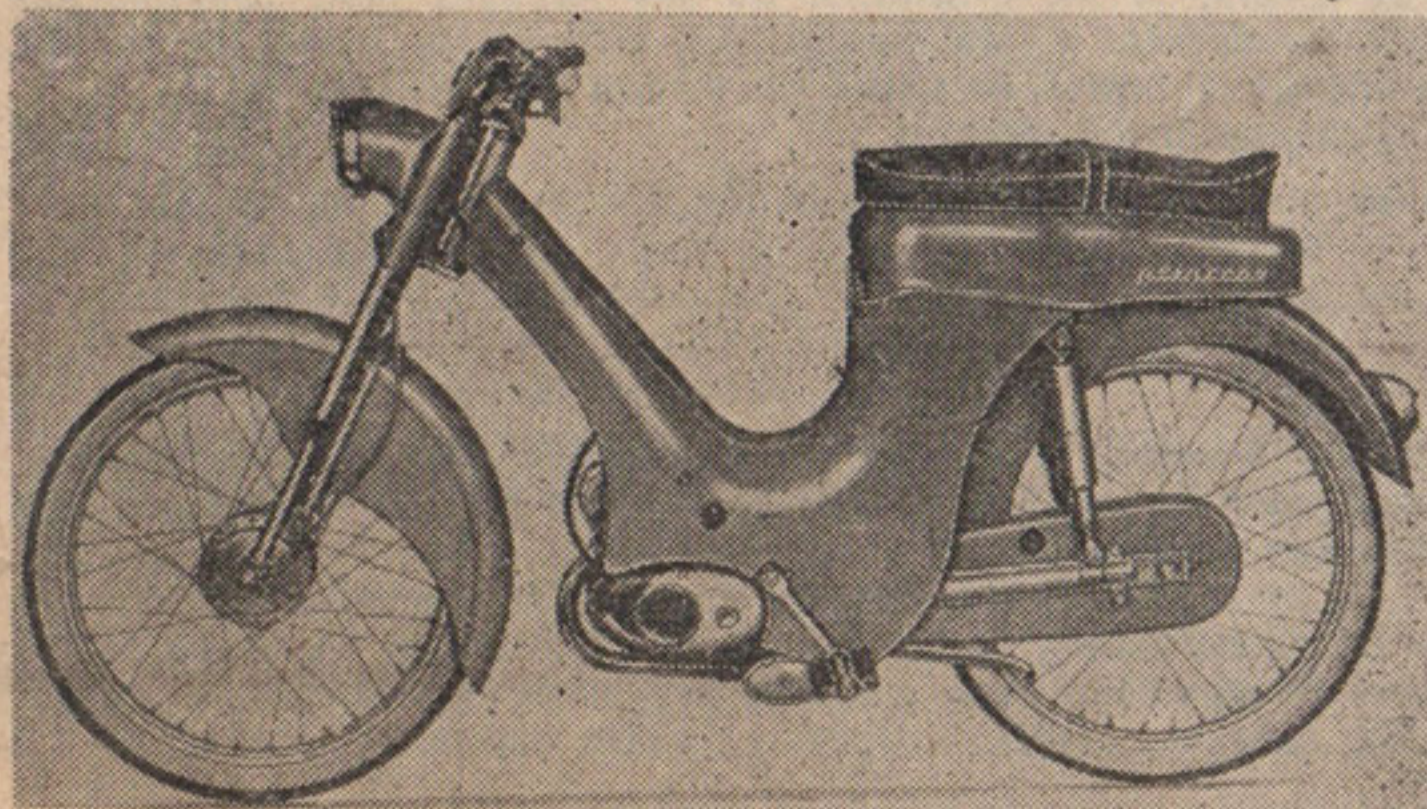
La boîte de vitesses à deux rapports est commandée par poignée tournante au guidon, avec indicateur de la vitesse engagée. La mise en route du moteur peut être obtenue par l'intermédiaire des pédales faisant office de kick-starter, les deux roues de la machine reposant sur le sol.

Le cadre monotube est de forte section. La fourche avant télescopique, à ressorts, a une course de 100 mm. La suspension arrière oscillante est dotée d'amortisseurs à ressorts hélicoïdaux et tolère une course de 55 mm.

Le réservoir à essence a une contenance de 7 litres y compris une réserve de 0,25 litre.

Les moyeux sont en alliage léger, nervurés. Les jantes sont des 23 x 2 en alliage léger. Les freins à tambour ont un diamètre intérieur de 104 mm. Le frein avant est commandé par poignée au guidon et le frein arrière par rétro-pédalage.

Précisons encore que la consommation annoncée par le constructeur est de 2 litres de mélange aux 100 km.



Le Princess

Le Princess est indiscutablement mieux réussi, plus élégant que le Fabrina. Ce modèle peut également être transformé en cycloscooter par l'adjonction de pare-jambes.

(Suite page 10.)

# INFORMATIONS TECHNIQUES & SPORTIVES

## 3.732 km pour le Tour de France de Georges Monneret sur Puch 49 cc.

Lors de la présentation des cyclomoteurs Puch à la presse, cyclomoteurs pour la première fois introduits sur le marché français, Georges Monneret plaisantait avec Michel Humblot, Directeur des Etablissements Pierre Humblot. Georges Monneret disait à son ami sa certitude que le meilleur moyen de donner à ces cyclomoteurs une entrée fracassante serait d'effectuer au guidon de l'un d'eux un Tour de France, plus vite que les cyclistes, plus vite que les automobiles. Lancée sur le ton de la plaisanterie, l'idée a très vite pris corps. Et, le 28 septembre prochain, Georges Monneret prendra le départ, à L'Action Automobile pour un périple de 3.732 km en cinq jours autour de la France avec étapes à Angers, Béziers, Cannes, Lyon et Strasbourg. La durée totale de cette « performance contrôlée » pour laquelle la Fédération Française de Motocyclisme a désigné un commissaire technique, sera de 120 heures. C'est-à-dire que la moyenne générale de la tentative s'établira à environ 30 km/h, Georges Monneret devant prendre sur ce temps pour se reposer. Le parcours comportera plusieurs grands cols et notamment le Tourmalet et le mont Ventoux sur les pentes desquels un ingénieur de la grande firme autrichienne est venu récemment faire des essais. Essais plus que satisfaisants puisque l'ingénieur de la firme a grimpé Aubisque, Tourmalet et Ventoux à plus de 30 km/h en « touriste », c'est-à-dire en costume de ville et chapeau. Soyons donc rassurés pour Georges Monneret. Le « vieux lion » saura une fois de plus tirer le maximum de son Puch 49 cc., lequel sera, pour la circonstance, démuné de pédales.

## Championnat de France des nationaux le 13 septembre à Montlhéry.

La Fédération Française de Motocyclisme fera disputer, en épreuve unique, le dimanche 13 septembre 1959, sur l'autodrome de Linas-Montlhéry (circuit de 6.283,40 m), les Championnats de France de vitesse (catégorie nationale) et le Critérium national des machines de sport, courses nationales de vitesse pour motocyclettes « sport » et « course » de 125, 175, 250, 350 et 500 cc.

Cette épreuve sera organisée par le « Motorcycle-Club de France » avec le concours de la S.A. des Pneumatiques Dunlop et de la Société Française des Pétroles BP.

Le nombre d'épreuves réservés aux coureurs nationaux diminuant sans cesse, la Fédération Française de Motocyclisme a décidé de faire disputer, cette année, le Championnat de France des « nationaux », au cours d'une épreuve unique disputée à Montlhéry. Cette « journée tricolore » promet d'être très attractive, mais certains regrettent cette formule qui ne laisse aucune place à la régularité et qui peut permettre à certains titres de se jouer sur un coup de dés. On précise aussi que, pour la circonstance, plusieurs coureurs pourront disposer de machines très rapides, d'usine ou autres, dont ils n'auraient pas pu disposer autrement pour toute une saison. Précisons aussi que pour les coureurs qui participeront à l'épreuve avec des motos « sport », la F.F.M. mettra en compétition, dans chaque classe, un Critérium national des machines de sport qui sera, en fait, un officieux Championnat de France. Les engagements pour le Championnat de France sont reçus jusqu'au 5 septembre au siège du Motorcycle-Club de France, 73, boulevard Pereire, Paris.

Le nombre maximum de partants admis pour chaque classe est fixé à 45 concurrents. En cas de surnombre, les concurrents seront choisis d'après les meilleurs temps réalisés au cours des essais.

Par contre, si un minimum de dix engagés pour chacune des classes considérées n'était pas atteint, cette classe serait supprimée, et le titre de champion ne serait pas mis en compétition.

Ces courses se disputeront :

Sur 20 tours du circuit, soit	125,668 km	pour les	125 cc. ;
— 25 —	157,085 km	—	175 cc. ;
— 25 —	157,085 km	—	250 cc. ;
— 30 —	188,502 km	—	350 cc. ;
— 30 —	188,502 km	—	500 cc.

Nous apprenons, également, que le « Motorcycle-Club de France », toujours avec la collaboration de Dunlop et de BP, organisera, sur l'autodrome de Montlhéry :

— Le 27 septembre, les Coupes de Paris Motocyclistes ;

— Le 15 novembre, la 25<sup>e</sup> Coupe de l'Armistice, épreuve d'endurance et de régularité pour cyclomoteurs, scooters, vélomoteurs, motocyclettes, side-cars (toutes catégories : civils, militaires, police).

## Hazianis, champion de France de moto-cross « inter ».

Les moto-crossmen « internationaux » ont terminé leur championnat de France à Thomer la Sogne. C'est Jean Hazianis qui succède au palmarès à Robert Klym. Le Championnat comportait quatre épreuves et les trois meilleurs classements seuls étaient retenus. Jean Hazianis

à, pour sa part, triomphé dans trois épreuves en enlevant chaque fois les deux manches. C'est-à-dire qu'en fait notre nouveau champion de France a enlevé six des huit manches comptant pour le Championnat. Résultat qu'il est difficile de discuter... Quant aux pilotes de la catégorie 250 cc., ils disputeront leur championnat le 6 septembre à Vannes, sur le terrain du Motoclub du Morbihan. Une seule épreuve donc désignera le champion de France des « petites cylindrées ».

## La Course motocycliste des Sables-d'Olonne.

Le 14 juillet, un très grave accident, dont nos Lecteurs ont vu le compte rendu dans la presse quotidienne et sportive, avait lieu dans une réunion tenue, à l'insu de la F.F.M. et de la Ligue régionale, sur le vélodrome municipal des Sables-d'Olonne.

La Commission sportive de la F.F.M. s'est réunie le 29 juillet et a pris les sanctions suivantes :

1<sup>o</sup> Le coureur Jean-Pierre Bayle est suspendu, retrait de licence jusqu'à nouvel ordre. L'enquête sur son cas personnel continue ;

2<sup>o</sup> Les autres coureurs français ayant pris part à la course bénéficiant de circonstances atténuantes sont suspendus pour un an, jusqu'à fin juillet 1960, avec sursis ;

3<sup>o</sup> Un blâme est infligé au Moto-Club de la Vendée pour n'avoir pas prévenu la Ligue et la Fédération qu'une course irrégulière, faussement intitulée internationale, était annoncée aux Sables-d'Olonne pour le 14 juillet 1959 ;

4<sup>o</sup> Une enquête est ouverte auprès de la Fédération Internationale Motocycliste sur le cas d'un coureur belge qui serait le principal animateur de cette course sur vélodrome et qui, d'une façon générale, en organiserait d'autres semblables dans notre pays à l'insu des autorités sportives.

## Raid-Liaison des Capitales Paris-Varsovie-Luxembourg-Paris.

Le 15 août à 1 h. du matin Henri Lacoste prenait le départ pour son Raid-Liaison des Capitales. Il utilisait un vélomoteur Cazenave (type C7) à moteur Villiers 115 cc. pour le compte de cette firme, de la Sté Floquet et des carburants B.P.

Rappelons les caractéristiques de ce vélomoteur :

Course 57 mm, alésage 50 mm, taux de compression 7,5 : 1, régime maximum 5.200 tr/mn, puissance maximum 2 CV 9 à 4.600 tr/m, carburateur Gurtner de 17 mm, volant magnétique Safi.

L'expérience consistait à établir les possibilités de la machine dans les étapes transport. Le poids des bagages du pilote était de 40 kg.

Henri Lacoste accomplit son trajet par étapes de la façon suivante :

1 <sup>re</sup> étape : Paris-Francfort-sur-le-Main.....	573 km (15 août)
2 <sup>o</sup> étape : Francfort-sur-le-Main - Francfort-sur-Oder.....	593 km (16 août)
3 <sup>o</sup> étape : Francfort-sur-Oder-Varsovie.....	442 km (17 août)

Total ..... 1.608 km

Moyenne 61 km/heure.

Il fut accueilli chaleureusement à Varsovie par les représentants de la P.M.Z. (Fédération Polonaise de Motocyclisme) et les Services de Tourisme.

Pour le retour, Henri Lacoste utilisa l'itinéraire suivant :

1 <sup>re</sup> étape : Varsovie-Wroclaw .....	303 km (20 août)
2 <sup>o</sup> étape : Wroclaw-Francfort-sur-Oder .....	233 km (21 août)
3 <sup>o</sup> étape : Francfort-sur-Oder-Cassel .....	421 km (22 août)
4 <sup>o</sup> étape : Cassel-Coblence .....	219 km (23 août)
5 <sup>o</sup> étape : Coblence-Paris (par Luxembourg) .	544 km (24 août)

arrivée le 25 à 1 h. du matin.

Total ..... 1.720 km

Moyenne 60 km/heure.

Félicitons comme il se doit Henri Lacoste, distingué président du Cyclomoto-Vélo-Club des Cheminots pour son raid remarquable. Rappelons que cet ancien de la moto est âgé de 52 ans. Bel exemple pour nos jeunes fervents des 2-Roues !

Dans notre prochain numéro, nous publierons des photographies de ce raid qu'il nous a été impossible d'obtenir en temps voulu.

## Les trialistes ont fêté leurs deux champions de France.

Bien que la saison de trial soit terminée depuis longtemps, les trialistes ont attendu la fin juin pour fêter leurs deux champions de France, Claude Delauné et Jean Bohec au Siège de la F.F.M., place de la Concorde. C'est la première fois que des titres nationaux sont attribués dans cette spécialité nouvelle qui a mis en valeur la production de notre plus grand constructeur Motobécane. C'est en effet sur une 175 cc. Motobécane que Claude Delauné a acquis son titre. Le meilleur « Junior » J. Vallée utilisait également une machine de la grande marque de Pantin. Quant à Bohec, il pilotait une B.S.A. 350 cc.

# INFORMATIONS TECHNIQUES & SPORTIVES

## Record de participation battu à l'occasion de la 34<sup>e</sup> Journée Vélocio !

Non, la « Petite Reine » n'est pas encore morte ! La preuve est faite que ses fidèles sont toujours aussi nombreux et le cyclotourisme, en dépit de difficultés de toutes sortes, conserve tout son attrait et tout son charme. Chaque année, la traditionnelle Journée Vélocio nous en apporte l'éclatante démonstration. Et, plus que jamais, et surtout en cette époque de « motorisation » à outrance, la bicyclette reste un bienfait social. Ceux qui suivent la doctrine du regretté Paul de Vivie ont le droit de s'en féliciter. Ils en retirent santé et bonne humeur, deux trésors inestimables ! Nous l'avons encore constaté à l'occasion de ce rendez-vous, au col du Grand-Bois, organisé pour la trente-quatrième fois, par la Chambre Syndicale de l'Industrie du Cycle de Saint-Etienne. Dans ce cadre incomparable, au cœur même de la forêt, où se dresse le monument qui perpétue la mémoire de l'Apôtre, quelle saine et reconfortante manifestation ! Nous devons en remercier les dirigeants de la Chambre Syndicale et les assurer de notre sympathie et de notre reconnaissance. Ils ont d'ailleurs trouvé, dans le record de participation, largement dépassé, une légitime récompense, en même temps qu'une nouvelle raison d'espérer... Songez que plus de 1.100 cyclotouristes ou cyclosporifs ont gravi la côte fameuse pour aller se recueillir dans ce lieu de pèlerinage, tout illuminé par le souvenir de l'illustre précurseur. Admirable journée, avec du soleil et de l'enthousiasme, fête inoubliable de l'effort dans la joie la plus pure. Certes, il ne s'agissait pas d'accomplir de sensationnelles performances. On eut, cependant, le plaisir de constater que certains concurrents avaient particulièrement soigné leur préparation. C'est ainsi que le jeune Jacky Méallier, de Saint-Etienne, couvrit le trajet en 30'41", réalisant le meilleur « chrono » 1959 et battant le record de la catégorie touriste 12 à 15 ans. Tenons-nous en ce champion en herbe, un futur Rivière ? Pourquoi pas ? Autres records améliorés, dans la catégorie dames : 30 à 40 ans, Mme de Andreis 38'38" et 50 à 60 ans, Mme Rose Salvaire (Castres) 44'45". Inutile de dire que ces trois lauréats furent très applaudis, comme le furent également les doyens de l'épreuve, le Suisse Jakob 85 ans, M. Vittore 83 ans et M. Tison 71 ans ! On le voit, il n'est pas de limite d'âge pour les fervents du cyclotourisme.

L'habituelle cérémonie, autour du monument Vélocio, permit à M. Blachère, le distingué Président de la Chambre Syndicale, de féliciter tous les concurrents et de remercier les Pouvoirs publics et la municipalité de Saint-Etienne de leur précieuse collaboration. Les médailles de fidélité furent ensuite décernées : médaille d'or (vingt ans de participation), M. Della Noce (Saint-Etienne) ; médaille d'argent (dix ans de participation), MM. G. Masson (Nancy), Sounalet (Castres), Bourdier (Clermont-Ferrand), Morel (Saint-Héand), Chovet (Saint-Etienne), Chalengon (Saint-Etienne), Jacquemond (Saint-Etienne), Rabeyrin (Le Puy), Loubet (Le Puy), Girard (Cusset), Cordero (Saint-Chamond), Magnère (Saint-Chamond), Barret (Orléans), Fernand (Saint-Laurent-lès-Mâcon), Maisonnas (Chambéry), Mme Jane de Andreis (Marseille), MM. Ch. Blanc (Lyon), Miola (Annecy), F. Giraud (Saint-Paulet-de-Caisson).

Il y eut aussi des compliments à l'adresse des Cyclos de Grenoble, qui enlèvent définitivement la Coupe de la Chambre Syndicale. Puis, M. de Fraissinette, Maire de Saint-Etienne, tira, non sans éloquence, les conclusions de cette 34<sup>e</sup> Journée :

— « Je me réjouis, dit-il, de voir que les anciens ont su inculquer le goût de l'effort aux jeunes. Ils n'ont pas perdu leur temps. Celui qui dirige les destinées de la patrie du Cycle est heureux de vous exprimer sa gratitude. »

Après la rituelle minute de silence en hommage à Paul de Vivie, l'immense cortège du cyclotourisme se retrouva dans la clairière du Grand-Bois, où était organisé un aimable pique-nique et cette ultime « compétition » connut, elle aussi, un incontestable succès.

Signalons que la veille, officiels et concurrents de la Journée Vélocio avaient été reçus à l'hôtel de ville de Saint-Etienne. Les uns et les autres furent très sensibles à l'accueil cordial de la municipalité. Ils saluèrent de leurs ovations les discours prononcés par MM. Blachère, Président de la Chambre Syndicale, et de Fraissinette, Maire de Saint-Etienne.

★

## Une journée internationale des « 2-Roues », organisée par le Touring-Club de France.

Le Touring-Club de France organise, le dimanche 11 octobre, dans le cadre de la Foire internationale de Metz, la Journée internationale des « 2-Roues ».

Cette manifestation ayant un caractère purement touristique ne comportant aucune épreuve de vitesse ou d'endurance, est ouverte

à tous les possesseurs de bicyclettes, cyclomoteurs, scooters, motocyclettes (membres ou non d'association) avec ou sans passager. Aucune licence ne sera exigée. Le port du casque est vivement recommandé (pour les motorisés).

Les concurrents devront rallier, à l'heure fixée, la cour d'honneur de la Foire internationale de Metz, avenue de l'Amphithéâtre, où le départ du Rallye touristique surprise sera donné. Les indications concernant l'itinéraire (80 ou 115 km environ, suivant la catégorie) leur seront remises au moment du départ.

Le Rallye comprendra deux catégories : bicyclettes-cyclomoteurs et motos-scooters.

Un contrôle officiel à mi-chemin et des contrôles secrets seront effectués sur le parcours.

En épreuve supplémentaire, un gymkhana se déroulera dans l'enceinte de la Foire internationale de Metz.

Les trente premiers concurrents, catégorie bicyclettes-cyclomoteurs, et les trente premiers concurrents, catégorie motos-scooters, classés à l'issue du Rallye pourront, s'ils le désirent, participer à une épreuve de maniabilité et d'adresse (épreuve séparée pour chaque catégorie).

Ces épreuves n'offriront aucun danger et comporteront différents obstacles.

Les engagements doivent être adressés au Touring-Club de France, 65, avenue de la Grande-Armée, Paris (16<sup>e</sup>), les demandes devront être accompagnées d'un droit fixe de 150 francs pour les épreuves ou de 1.000 francs pour ceux qui désirent participer au repas.

Ce droit devra être versé, soit en espèces, soit par chèque ou virement postal (C.C.P. Paris n° 3258), soit par mandat-carte (spécifier Journée internationale des « 2-Roues » du T.C.F., 11 octobre 1959).

Des prix seront distribués pour une valeur de 150.000 francs.

★

## Classement du Challenge Yellow. Dotation Sedis, après le Championnat du Monde.

1 <sup>er</sup>	ANGLADE .....	44,5	points
2 <sup>e</sup>	MASTROTTO .....	38	—
3 <sup>e</sup>	PRIVAT, DARRIGADE .....	36	—
5 <sup>e</sup>	L. BOBET .....	30	—
6 <sup>e</sup>	HASSENFORNER, MORVAN.....	24	—
8 <sup>e</sup>	GRACZYK .....	23,5	—
9 <sup>e</sup>	CAZALA .....	23	—
10 <sup>e</sup>	J. ANQUETIL .....	22,5	—
11 <sup>e</sup>	F. MAHÉ .....	22	—
12 <sup>e</sup>	WASKO .....	17,5	—
13 <sup>e</sup>	GROUSSARD .....	16	—
14 <sup>e</sup>	PAVARD .....	15	—
15 <sup>e</sup>	SABBADINI, DEJOUHANNET.....	14	—
17 <sup>e</sup>	MÉNÉGHINI, J.-C. LEFEBVRE.....	12,5	—
19 <sup>e</sup>	DUPONT .....	12	—
20 <sup>e</sup>	PICOT.....	11,75	—
21 <sup>e</sup>	J. ANASTASI .....	11,25	—
22 <sup>e</sup>	BARONE, PLAZA, BLÉNEAU, GAINCHE, FORESTIER, RIVIÈRE, PLAUDET .....	10	—
29 <sup>e</sup>	ANNAERT .....	9	—
30 <sup>e</sup>	BEUFFEUIL .....	8	—
31 <sup>e</sup>	G. SAINT, BOURLÈS, F. ANASTASI, POLO.....	7,5	—
35 <sup>e</sup>	LE DISSEZ .....	6,25	—
36 <sup>e</sup>	GEYRE .....	6	—
37 <sup>e</sup>	DUCART, QUEIHEILLE, GRET, STABLINSKI, SCRIBANTE .....	5	—
42 <sup>e</sup>	HUOT, Cl. LECLERCQ .....	4	—
44 <sup>e</sup>	NAPOLITANO, LE BUHOTEL, VERMEULIN, DOLHATS, HOFFMANN, DOTTO.....	2,5	—
50 <sup>e</sup>	EVÉRAERT, CHAMPION, PIPELIN, MORTIERS, COLETTE, BERGAUD, NOWAK .....	2	—
57 <sup>e</sup>	NOYELLE.....	1,25	—
58 <sup>e</sup>	MILESI .....	1	—

★

## Le CHALLENGE YELLOW

est mis en compétition  
chaque année par

La chaîne française de Qualité



Une sécurité  
Plus d'un demi-siècle d'expérience

**TANK · MERVEILLE · STYX · MINAX**



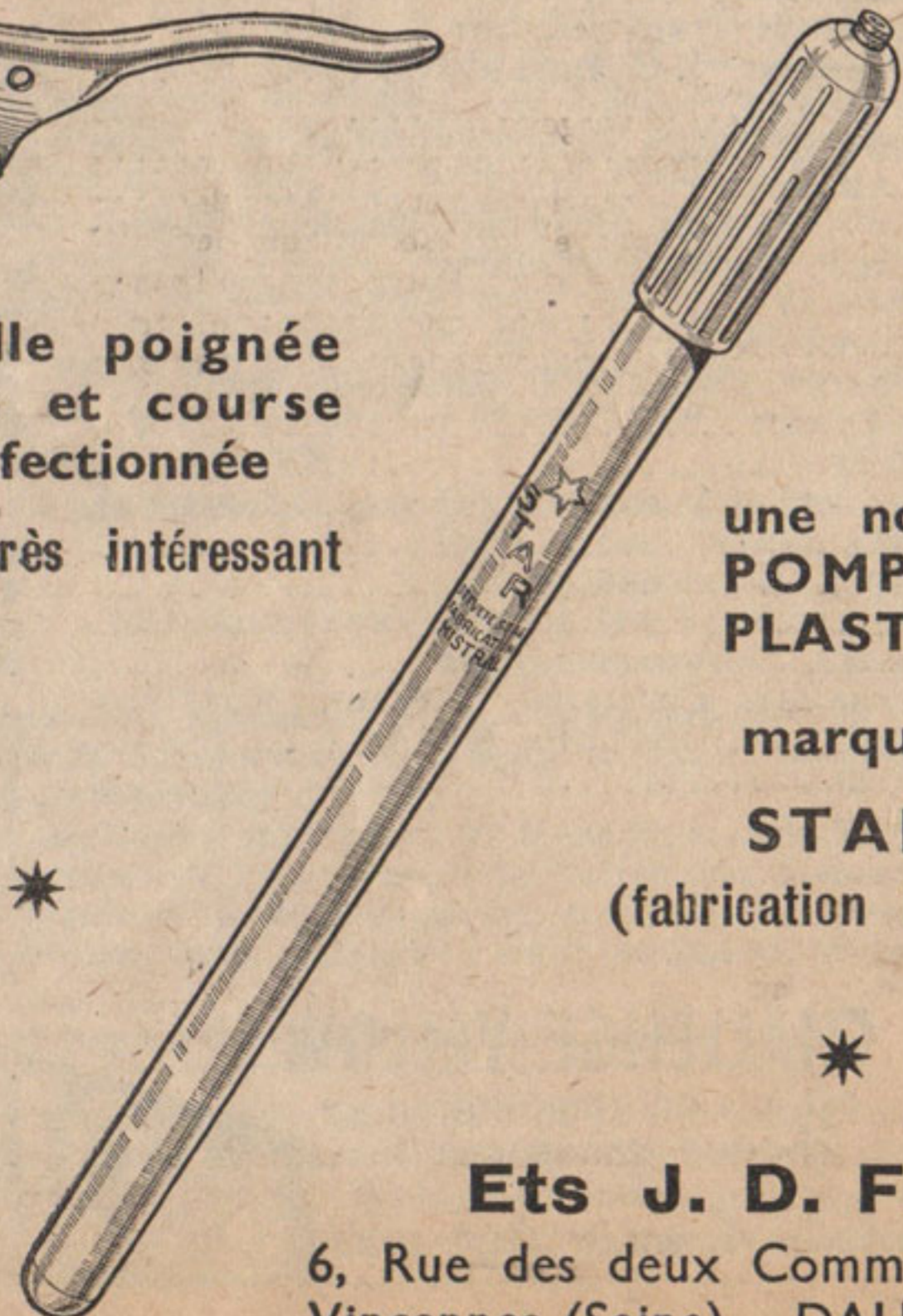
LES MARQUES DÉPOSÉES UNIVERSELLEMENT RÉPUTÉES

## J. DUNOIS & FILS

présentent



nouvelle poignée  
route et course  
perfectionnée  
prix très intéressant



une nouvelle  
**POMPE EN  
PLASTIQUE**

marque

**STAR**

(fabrication Mistral)



**Ets J. D. F.**

6, Rue des deux Communes, 6  
Vincennes (Seine) - DAU. 38-10

## Nouvelles des Sociétés

### ● LES MOTEURS HIMO

Nous apprenons que la FEINTECHNIK A.G. d'Homburg (Sarre) vient de fonder, à Sarreguemines (Moselle), une société française, sous le nom de

#### Comptoir de la Mécanique de Précision (C.M.P.).

Le but de la C.M.P. est de se substituer à la FEINTECHNIK A.G. pour maintenir et développer les courants commerciaux établis depuis des années avec la clientèle française. Ainsi, les relations, que le rattachement économique de la Sarre à l'économie allemande aurait pu rendre complexes, resteront, grâce à l'organisation nouvelle, aussi faciles que par le passé.

Toute la correspondance doit être adressée, dès maintenant, à la C.M.P. à Sarreguemines (boîte postale 24) ou bien, en cas d'urgence, à la FEINTECHNIK A.G., Homburg (Sarre), (dans ce dernier cas, affranchir à 50 fr.).

Les retours de pièces sont à faire à la C.M.P. à Sarreguemines, aux bureaux, 4, place Général-Sibille.

Les commandes sont à adresser exclusivement à la C.M.P. à Sarreguemines, boîte postale 24.

Les confirmations de commandes, expéditions et facturations seront faites de Sarreguemines et cela exclusivement.

Tous les paiements en monnaie française, par conséquent, auront lieu sur la caisse de la C.M.P., par chèque ou traite acceptée et domiciliée, par virement à son compte 3004 à la B.N.C.I., agence de Sarreguemines.

En attendant l'ouverture d'un compte courant postal, les virements peuvent être effectués sur le C.C.P. 415-22 Strasbourg de la B.N.C.I., agence de Sarreguemines.

Toutes les fournitures destinées à la clientèle et provenant, par conséquent, de la Sarre, sont importées par la C.M.P., en exemption des droits de douane, dans le cadre des contingents France-Sarre. Tout ce qui a trait à l'obtention des licences et au contrôle statistique est du ressort exclusif de la nouvelle société. De ce fait, les clients français se trouvent placés, vis-à-vis de la C.M.P., dans la même situation que s'il s'agissait d'un fournisseur quelconque de la France métropolitaine.

Signalons, enfin, que la gamme de fabrication de la C.M.P. comporte :

- Le moteur Himo monovitesse, 48 cc., à relai de pédalier (pourvu d'un embrayage automatique ou progressif) ;
- Le moteur Himo BI, 48 cc., bivitesse, pédalier incorporé (pourvu de son nouveau rapport de première vitesse).

Un nouveau moteur 48 cc., à galet simple ou automatique, le Himo G 48, sortira de fabrication avant fin 1959.

### ● SOCIÉTÉ RADIOS

La Société RADIOS à Bellegarde (Ain) confirme à MM. les Agents du Cycle que la distribution de ses éclairages est assurée par MM. les Constructeurs et Grossistes de la branche Cycle.



● Un rétroviseur à deux surfaces réfléchissantes est offert depuis peu par une firme britannique. Le conducteur en tournant simplement un bouton peut utiliser à volonté l'une des faces pour la conduite de jour, l'autre pour la nuit. La substance réfléchissante, au lieu d'être appliquée au dos du verre du miroir est fixée sur la face du verre, ce qui élimine les réflexions indésirées. Le constructeur utilise pour argenter ses miroirs un revêtement en chrome durable au lieu du procédé au mercure classique.

● En Allemagne fédérale le commerce de l'automobile et du motorcycle a réalisé un chiffre d'affaires de 9,92 milliards de DM en 1958. Ce chiffre est en progression de près d'un milliard de DM sur celui de 1957. Les 9,92 milliards de DM se répartissent de la façon suivante : véhicules neufs, 4,75 milliards ; véhicules d'occasion, 1,2 milliard ; carburants, 2,98 milliards ; pièces de rechange, 520 millions ; pneumatiques, 310 millions. Viennent ensuite 60 millions pour les motocycles neufs et 45 millions pour les motocycles d'occasion.

● Un nouveau protège-mains, « Promain », réalisé en matière plastique blanche vient d'être lancé sur le marché. Non seulement il abrite parfaitement les mains et le mécanisme des leviers mais encore concourt-il à augmenter la sécurité grâce à ses deux clignotants fixés à l'avant et permettant d'indiquer, de jour comme de nuit tous les changements de direction.



### LES PANNES DE DYNAMO

### SUR LES JAWA 125 A 350 CC

L'installation électrique des Jawa-CZ de 125 à 350 cc. est du système dynamo-batterie assurant éclairage et allumage.

Seul, un très petit nombre de machines de cette marque a été équipé d'un allumage par magnéto. Il s'agit de motos destinées aux pays tropicaux. On peut donc considérer que pratiquement ce modèle n'existe pas sur le marché de la France métropolitaine. Toutes les Jawa circulant dans notre pays ont, en conséquence, un système d'allumage par batterie. Notons que les usines tchécoslovaques ont prévu le cas d'une décharge accidentelle de la batterie et qu'une certaine position de la clef de contact permet la mise en route du moteur par allumage direct sur la dynamo. Dans ce cas, il est nécessaire de démarrer « à la poussette », mais le procédé a été étudié à tel point que deux ou trois pas en poussant la moto, mise préalablement en première ou en deuxième vitesses, sont suffisants pour faire démarrer le moteur.

Les seuls ennuis sérieux que l'on peut avoir sont les pannes éventuelles de la dynamo. Nous allons en conséquence étudier quelles peuvent être ces pannes et la façon d'y remédier.

#### LA DYNAMO NE DÉBITE PAS

Il est évident qu'il y a panne de dynamo, lorsque, celle-ci tournant normalement, il n'y a aucun débit de courant. On peut alors faire un essai, selon les indications données sur le schéma A.

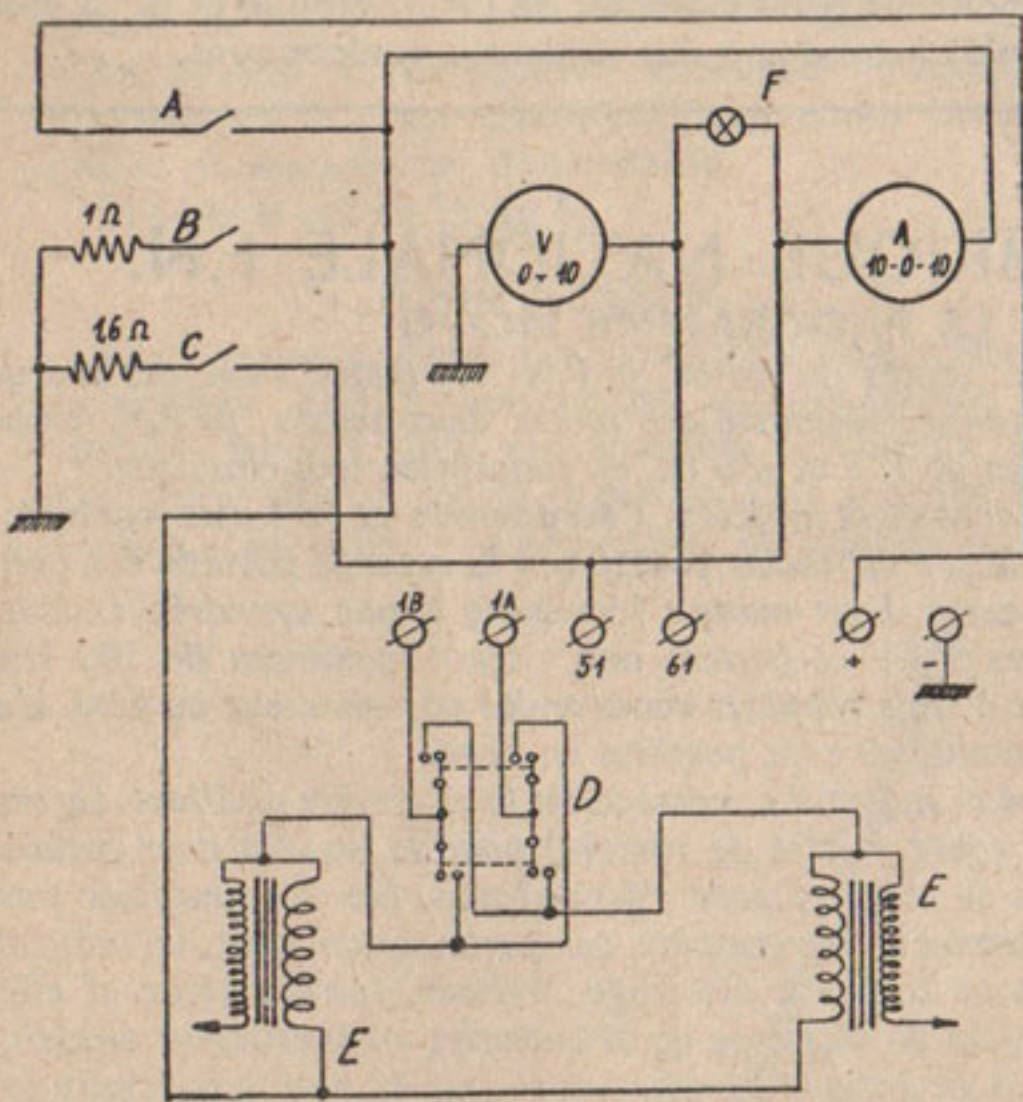


Schéma A

Schéma de câblage du dispositif d'essai de la dynamo. Le (+) mis à la terre, changer le branchement des bornes du voltmètre et, le cas échéant, aussi celles de l'ampèremètre, sinon, le voltmètre et l'ampèremètre indiqueraient des valeurs inverses.

A, Batterie. — B, Charge normale (1 ohm). — C, Surcharge (1,6 ohm). — E, Bobines d'allumage. — F, Ampoule de contrôle 12 V, 1,5 W, G, vers le parafoudre.

Voici les causes principales de pannes :

a) **Charbons** : Ceux-ci peuvent être coincés dans les porte-balais, ne pas bien porter sur le collecteur, être encrassés, cassés ou usés.

Retirer les charbons et les laver à l'essence

pure. Si leur longueur est inférieure à 8 mm ou s'ils présentent un défaut important, les remplacer par des charbons neufs.

En remettant en place les charbons usagés, veiller à ce qu'ils reprennent exactement l'emplacement qui leur est destiné, à ce qu'ils soient libres dans les porte-balais, à ce que le porte-balai soit bien isolé de la dynamo. Pour vérifier ce dernier point, brancher à la borne négative de la batterie un fil avec lequel on touchera le porte-balai négatif (clef de commutateur enlevée). Si une étincelle jaillit entre le fil et le porte-balai, l'isolement de ce dernier est en cause. Nettoyer, en conséquence, avec grand soin, le porte-balai, en utilisant de l'essence pure de manière à éliminer toute poussière de charbon. Bien sécher et vérifier à nouveau l'isolement. S'il y a toujours étincelle, remplacer les porte-balais.

b) **Collecteur** : Il peut être encrassé ou endommagé. Nettoyer le collecteur avec un chiffon bien propre imbibé d'essence pure.

Si le collecteur est endommagé ou usé, il y a lieu de le refaire au tour. Ce travail doit être exécuté par un spécialiste ou, tout au moins, par un mécanicien expérimenté, car il faut, ensuite, refaire les rainures. On peut enlever de 0,1 à 0,3 mm de métal, selon les besoins.

Nota. — Pour le nettoyage, ne jamais utiliser de lime, toile émeri, etc...

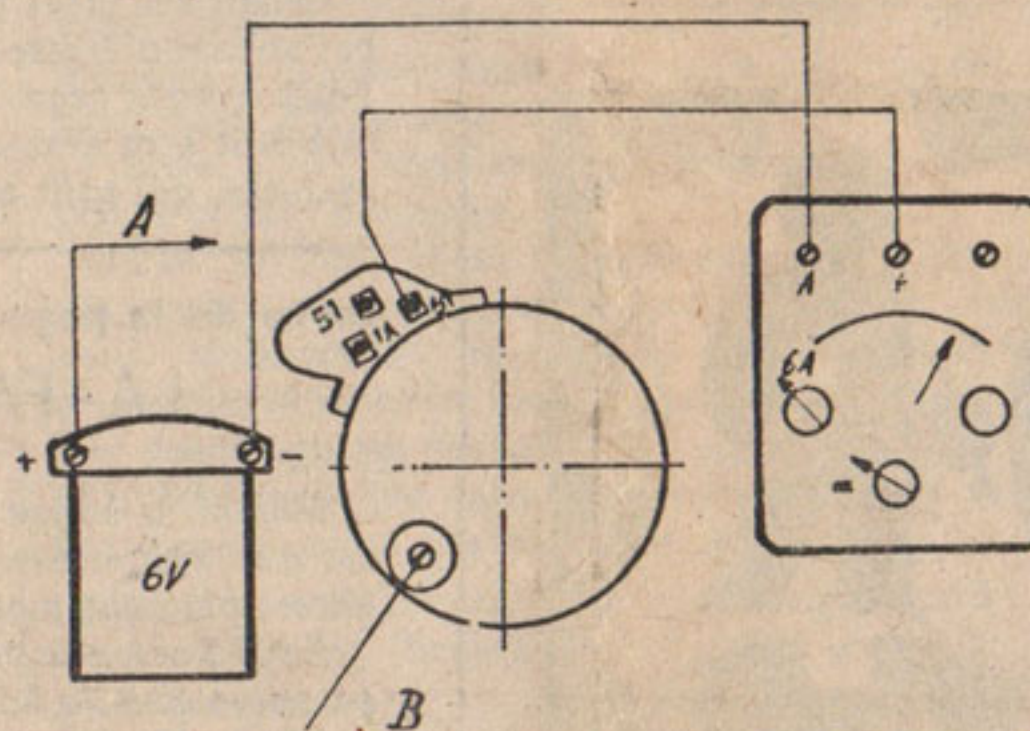


Figure 1

Mesure des bobines d'excitation. — A, Cosse câble déconnectée du régulateur. — B, Déconnecter la résistance de réglage. Les bonnes bobines doivent indiquer environ 2,3 A. Pour essayer les bobines, le courant est d'environ 4,5 A, pour un seul élément de la batterie (2 V).

c) Une cause de panne assez rare et qu'il faut, cependant, signaler : un court-circuit dans le stator. Pour déceler cette anomalie, mesurer la résistance des bobines d'excitation. Brancher sur la borne 61 (voir figure 1), le positif de l'ampèremètre, dont le négatif est branché, en passant par la batterie, à la cosse du ressort de réglage du régulateur. Débrancher la résistance. Les bobines d'excitation doivent indiquer un courant de 2,3 A (la résistance des six bobines est de 2,5 ohm). Débrancher la cosse-câble du régulateur et la résistance et essayer si l'une des bobines n'est pas en court-circuit.

d) **Régulateur** : La résistance du régulateur peut se trouver en mauvais état. Vérifier, en se basant sur le schéma de la figure 2 (résistance d'environ 9 ohm). Au besoin, remplacer la résistance usagée par une neuve.

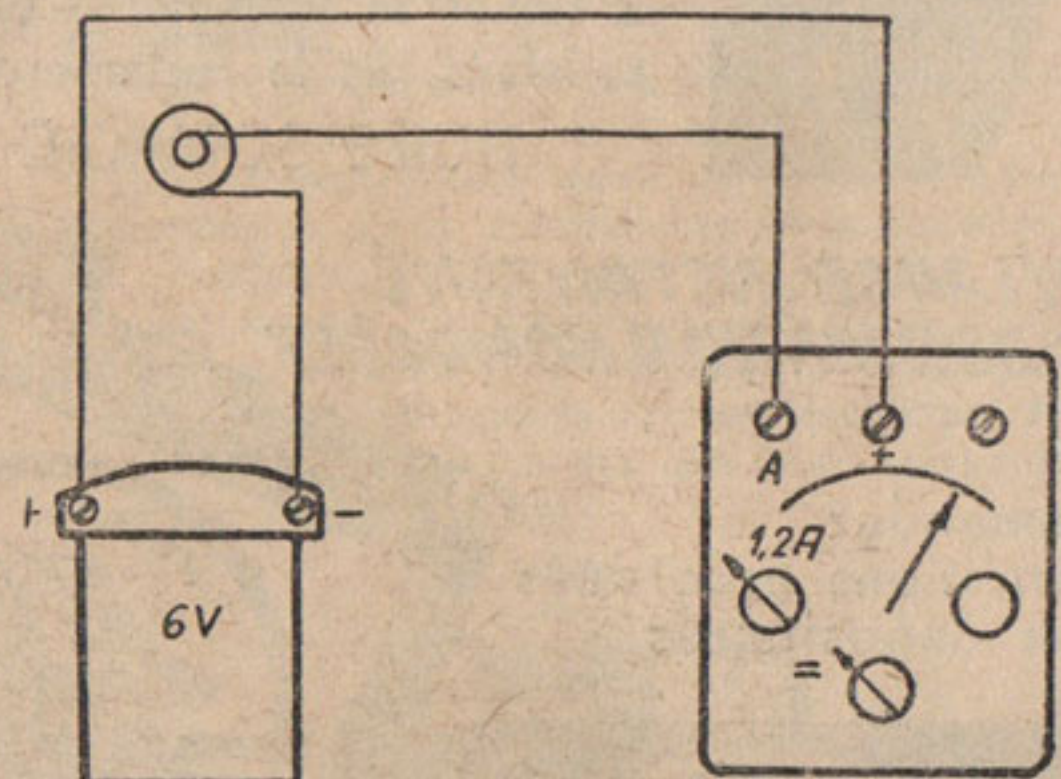


Figure 2

Contrôle de la résistance de réglage, une bonne résistance laisse passer environ 0,7 A.

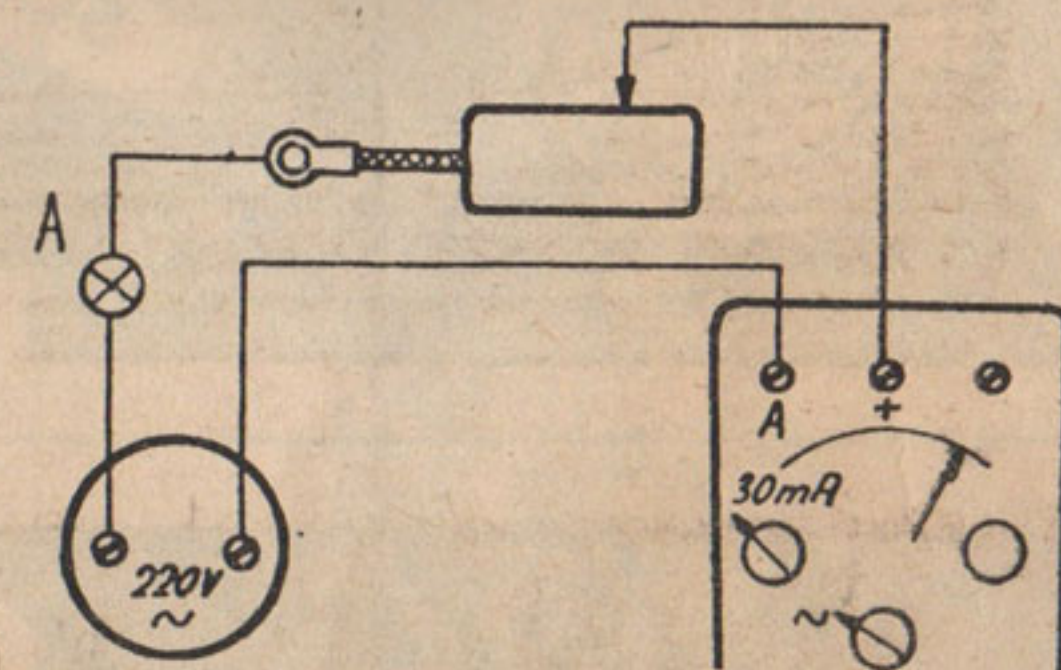


Figure 3

Essai du condensateur. — A, Ampoule 220 V. Le condensateur laisse passer environ 20 mA.

e) **Condensateur** : Lorsque le condensateur fonctionne mal, par suite d'usure ou autre raison, l'allumage du moteur est défectueux. Si aucune étincelle ne se produit aux contacts du rupteur, lorsque le moteur tourne, le condensateur est à changer. S'il se produit des étincelles fortes, le fil du condensateur est mal branché.

L'essai du condensateur se fait en suivant les indications données sur la figure 3.

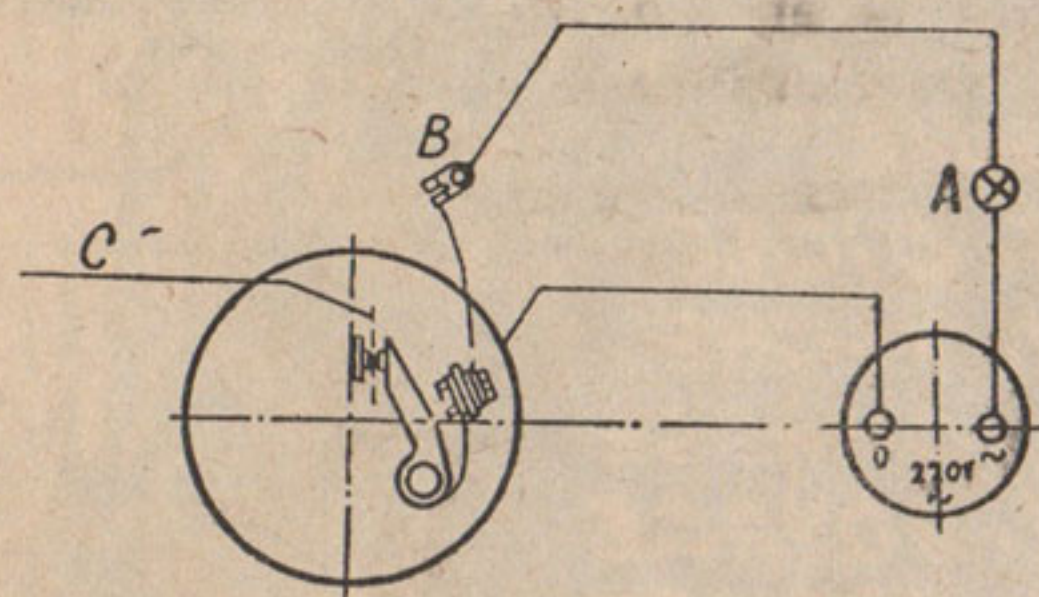


Figure 4

Essai du court-circuit à la masse du rupteur, la lampe A ne doit pas s'allumer. — B, Débrancher les bornes 1A ou 1B. — C, Interposer, entre les vis platinées, un carton isolant d'environ 0,5 mm.

f) **Rupteur** : Le contrôle du rupteur se fait selon le schéma de la figure 4 (recherche d'un possible court-circuit).

# OEIL

est routinier !

S'il voit la vie en rose, il verra l'huile 2 temps en vert... Si vous lui montrez la SOMAGIC verte il n'en voudra plus voir d'autre. Vos clients seront sûrs que c'est une huile 2 temps et, comme ils en seront pleinement satisfaits, ils la réclameront

HUILE SOMAGIC 2 Temps

MÉLANGE INSTANTANÉ  
LUBRIFICATION HOMOGENE

Demandez  
conditions accordées  
aux dépositaires



15 et 17, rue Thomas-d'Orléans  
COLOMBES (Seine) - CHA. 19-88



AGENCES :  
MARSEILLE  
- BESANÇON - LAVAL

Vachette vernie  
Ref. 340 - Tous coloris

Cuir verni  
Ref. 436  
Courroies "Bretagne"

Véni bag  
2 tons  
Ref. 335  
Rigide et indéformable

Vache naturelle  
Ref. 328  
Façon Sellier

**Rofranc**  
Ref. 1950  
En matière plastique moulée

**POUR**  
le CYCLE  
la PÊCHE  
la CHASSE  
le VOYAGE  
le SPORT  
le CAMPING

PUBLIPLAST 103

SACOCHEs **F. Rodriguez**  
SELLIER

5, Avenue Paul Doumer, BERGERAC (Dordogne) - Tél. 647

*nos lecteurs nous demandent*



De M. B..., Motociste à M... (Loire).

Je travaille seul aidé par ma femme, je fais la réparation et la vente de cyclomoteurs et je dois, après réparation de ceux-ci en faire l'essai sur route, ma femme, à l'occasion, se charge également de ces essais de cyclomoteurs au maximum 49 cc. (jamais au-dessus de cette cylindrée aussi bien que pour moi-même) ; à noter que ces cyclomoteurs en réparation et essayés par nous-mêmes sont, en principe tous assurés par les clients.

A l'arrivée d'usine les cyclomoteurs neufs doivent être essayés sur route et quelquefois mis en rodage pendant quelques kilomètres, ceci par l'un comme par l'autre.

En conséquence, je vous de-

mande d'avoir l'obligeance de bien vouloir me faire savoir, désirent être en règle :

1° S'il est possible d'établir une assurance pour un et occasionnellement deux cyclomoteurs conduits exclusivement par ma femme et moi-même pour essais après réparation, machines neuves et pour présentation à des clients éventuels à leur domicile (en aucun cas le client ne fait l'essai de ces cyclomoteurs) ;

2° Ne pouvant fournir de n° de moteur ou type précis, serait-il possible d'obtenir de l'assurance une pièce justificative à double effet, certifiant que j'ai souscrit une assurance et pouvant être présentée à toute réquisition.

Réponse :

Nous voudrions, tout d'abord, écarter une équivoque qui se forme dans l'esprit de beaucoup de Motocistes au sujet de l'assurance des véhicules qu'ils essaient. Le contrat d'assurance souscrit par leurs clients n'a pour eux aucune valeur, car, dans tous ces contrats, il est stipulé que la garantie ne s'applique pas aux mécaniciens et réparateurs dans l'exercice de leur profession.

Par conséquent, le Motociste doit assurer lui-même sa responsabilité sous peine de se voir appliquer les sanctions de la loi pour avoir enfreint les prescriptions relatives à l'assurance obligatoire.

Ceci posé, il est parfaitement possible d'établir une police couvrant des cyclomoteurs quelconques sans aucune désignation, conduit par vous-même ou par votre épouse.

Quant à la pièce justificative d'assurance, sa production aux autorités n'est pas encore obligatoire. Elle le sera à partir du 1<sup>er</sup> avril 1960. D'ici là les Compagnies auront reçu des directives en ce qui concerne la forme dans laquelle elle doit être établie pour les professionnels de l'Automobile et de la Motocyclette, qui sont appelés à conduire des véhicules quelconques.

Suite de la page 5.

## LA FABRIQUE NATIONALE F.N.

### LE PROGRAMME MOTO

Malgré la baisse des ventes de motos, la F.N. est restée l'une des marques les plus appréciées. Grande spécialiste des motos deux temps, la F.N. propose encore plusieurs modèles de 175 et 250 cc. de conception très classique.

En 175 cc., nous trouvons deux modèles, l'Ardennes et la Luxe carénée. La première dont l'« habillage » est moins poussé que la seconde possède des performances un peu supérieures. Leur moteur bicylindre a une cylindrée exacte de 174,07 cc. Il développe 9 CV et permet une vitesse maximum de 100 km/h. La boîte de vitesses est à trois rapports commandés par sélecteur au pied. L'embrayage est à disques multiples avec pastilles en liège.

Le cadre type « fermé », monotube, possède un bras arrière oscillant. Le réservoir contient 11 litres (dont 1 litre de réserve) pour le modèle luxe caréné et 12,5 litres (dont 1 litre de réserve) pour l'Ardennes. Les deux moyeux sont à broche centrale. L'équipement, très complet, comporte, notamment, un indicateur de vitesse, compteur-totalisateur à éclairage indirect, commutateur et clé de contact, une lampe-témoin de décharge de la batterie, un avertisseur électrique. L'éclairage comporte un projecteur puissant avec feu de position, éclairage de ville, de croisement et de route avec commutateur au guidon, une lanterne arrière avec feux stop.

En 250 cc., la F.N. propose son modèle « Luxe caréné » qui, dans l'ensemble, se présente un peu comme la 175 cc. Le moteur, bicylindre, est un 246 cc. qui développe 15,1 CV et qui autorise une vitesse maximum de 110 km/h.

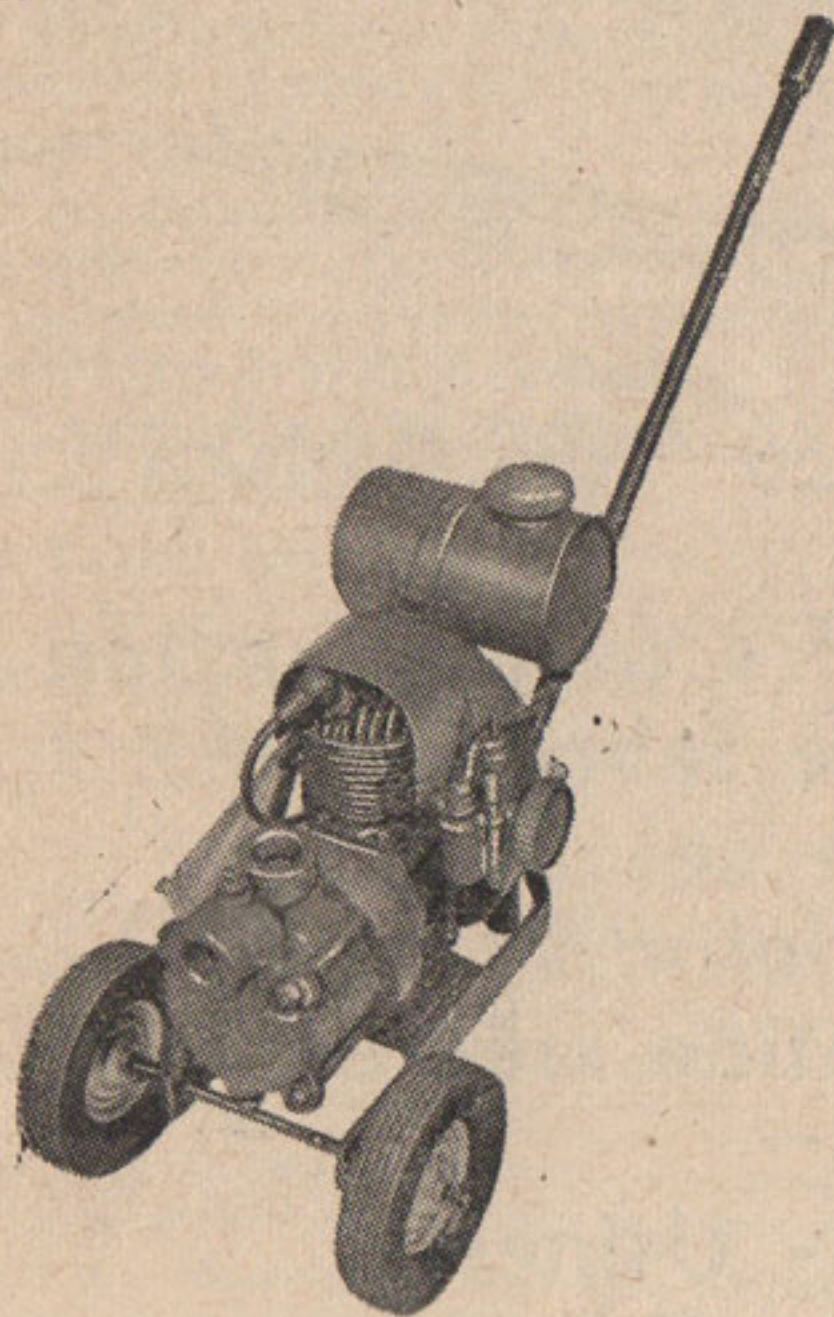
Ainsi, en compensant la baisse de fabrication des motos par le lancement d'une gamme très complète de cyclomoteurs, la F.N. est en passe de reprendre une place de tout premier plan au sein de l'industrie belge du « 2-Roues ». C'est d'ailleurs pour se consacrer plus complètement encore à ces différents problèmes que la F.N. s'est retirée de la compétition motocycliste, malgré les nombreux succès remportés par ses coureurs, notamment, en 1958, par René Baeten qui donna à la F.N. le titre de champion du monde de moto-cross.

Cette décision, qui rejoint celle de quelques firmes italiennes, s'explique d'autant plus que pour briller en compétition, la F.N. devait se pencher sur des moteurs de 500 cc., moteurs qu'elle ne commercialise plus. C'est une nouvelle évocation du problème qui se pose chaque jour avec plus d'acuité, celui des formules de courses motocyclistes, lesquelles intéressent de moins en moins d'industriels qui ne peuvent espérer tirer le moindre bénéfice de résultats acquis avec des catégories de machines qui ne figurent pas sur leurs catalogues.

## EQUIPEMENTS & OUTILLAGE

### SOCIÉTÉ A.C.C.A.M. Groupes motopompes d'arrosage. Type GIBOULÉE

Le Groupe « Giboulée » comporte une pompe centrifuge M 30 L ordinaire à turbine fermée, elle est montée monobloc sur un arbre commun avec le moteur, l'étanchéité étant obtenue automatiquement par joint Ciclam sur face d'appui rectifiée, donc sans réglage de presse-étoupe. Les orifices sont taraudés au pas gaz pour raccord ou tube de 26 x 34.



Motopompe "Giboulée"

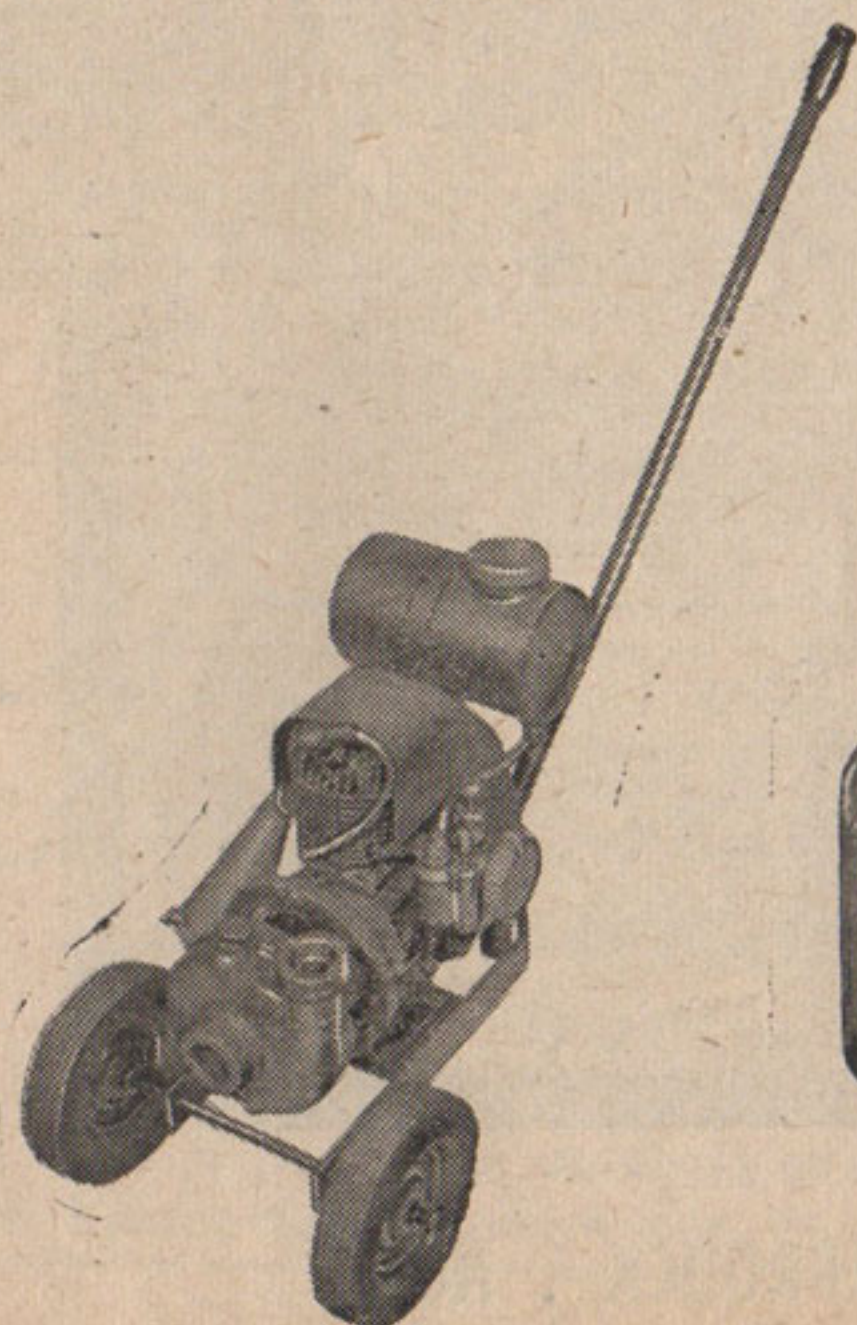
Le groupe M 30 L a les caractéristiques suivantes :

Hauteurs manométriques :	17	13	6,50
Débits en m <sup>3</sup>	4	6,5	8,5

La pompe et le moteur accouplés ensemble forment un bloc sur chariot à deux roues caoutchouc et mancheron démontable. Son poids est de 19 kg 5.

### Type AVERSE

Le Groupe « Averse » comporte une pompe centrifuge Zo3 à amorçage automatique à turbine fermée, elle est montée également en monobloc sur un arbre commun avec étanchéité Ciclam. Les orifices d'entrée et de sorties sont



Motopompe "Averse"

également taraudés au pas gaz ou raccord de 26 x 34.

La pompe s'ouvre sans remplissage préalable de la tuyauterie d'aspiration.

Le groupe Zo3 a les caractéristiques d'emploi suivantes :

Hauteurs manométriques : 40 30 20 10 0,40

Débits en m<sup>3</sup> : 0,83 1,45 1,7 2,15 2,4

Formant monobloc, il est monté sur un châssis à deux roues caoutchouc et une béquille démontable formant appui et levier de déplacement.

Son poids est de 20 kg 5.

Ces pompes sont toutes deux munies d'un bouchon de vidange.

Le moteur est un monocylindrique RB à deux temps, refroidissement par air, allumage par volant magnétique. D'une cylindrée de 78 cc., son alésage est de 50 pour une course de 40 mm. Il est employé à 3.300 tr/mn.

Graissage par mélange de 7 % d'huile à l'essence. Lancement par cordelette. Consommation horaire : 1/2 litre environ.

Société A.C.C.A.M., 35, rue Deguingand, Levallois-Perret (Seine). Distributeur exclusif.

**C 495** Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de cette page.

### MOTEURS MARINS « BRIBAN »

Moteur bicylindre quatre temps, construit en deux cylindrées : 598 cc. : Course 70 mm, alésage 70 mm, puissance 11 CV ; 700 cc. : Course 70 mm, alésage 80 mm, puissance 15 CV.

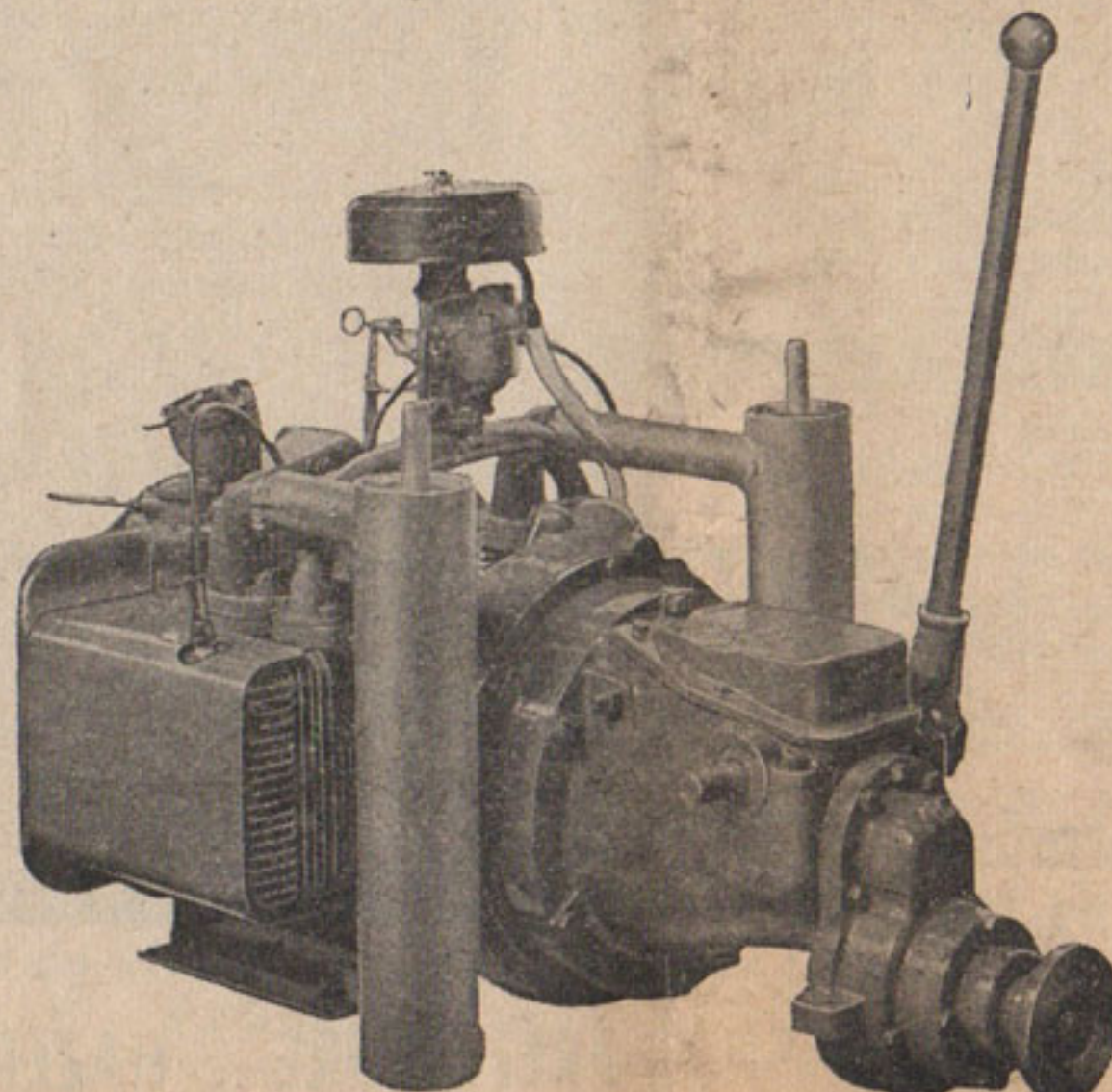
Dimensions hors tout pour ces moteurs : Longueur 500, largeur 520 ; Poids 65 kg, complet AR nu avec volant fonte de 17 kg ; Hauteur 500, sans réservoir. Hauteur d'axe 165 mm.

Moteur type flat-twin, graissage sous pression, bielle type automobile, soupapes latérales inclinées avec gorge anti-calamine, rotateur prévu sur la soupape d'échappement, allumage par magnéto, lancement par poulie, reniflard étanche à retour au filtre à air, régulateur centrifuge de vitesse précis et sans pompage.

Se fait en deux types : **Centrage 216** (centrage des moteurs monocylindriques 200, 280, 360) sans démarreur, reçoit tous les accessoires et dispositifs se montant sur ces moteurs. **Centrage 290** (centrage des moteurs monocylindriques 500, 625, 710) avec ou sans démarreur, reçoit tous les accessoires se montant sur ces moteurs.

Société A.C.C.A.M., 35, rue Deguingand à Levallois-Perret (Seine). Distributeur exclusif.

**C 496** Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de cette page.



Le moteur Marin "Briban"

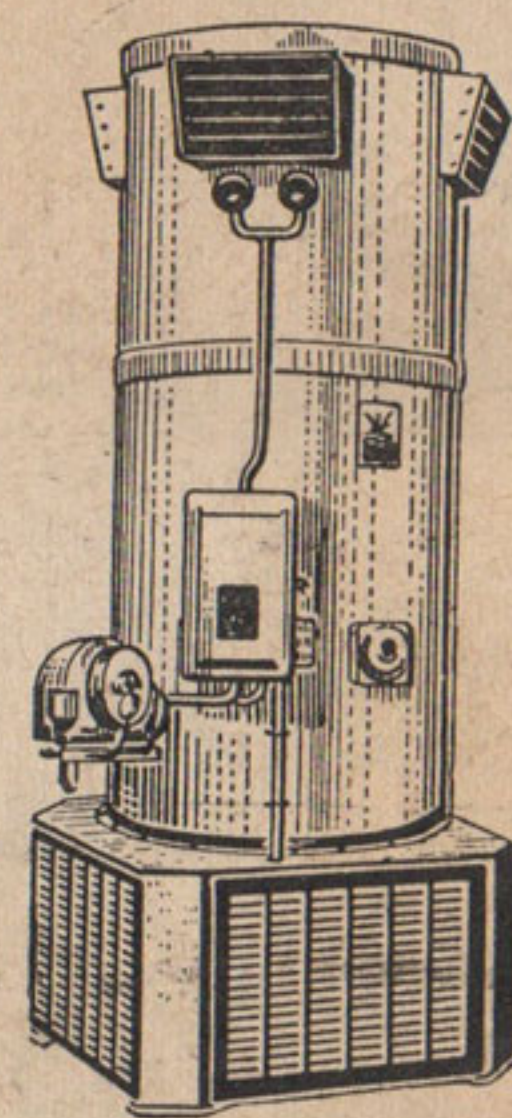
### LE « THERMOBLOC » ET VOTRE CHAUFFAGE

Ce n'est pas à l'entrée de l'hiver, mais dès maintenant que vous devez résoudre le problème du chauffage de vos locaux commerciaux et de vos ateliers.

Vous allez donc être appelé à choisir parmi toutes les méthodes de chauffage celle qui, en raison de votre exploitation, vous apparaîtra comme la plus rationnelle. Quoi donc de plus pratique pour vous, qui êtes familiarisés avec le mazout que d'utiliser un générateur alimenté avec ce carburant.

Vous voilà donc amenés à la solution du « Thermobloc » que présente notre cliché.

D'un encombrement réduit, ne nécessitant pas d'installation d'une chaufferie et de tuyauteries, ce générateur, à rendement élevé, offre une grande sécurité de fonctionnement grâce à un système de contrôle automatique de la flamme par pyrostat et a une commande d'un ventilateur de diffusion de l'air chaud dès que la température a atteint le degré désiré.



L'automatisme du fonctionnement du « Thermobloc » assure l'utilisation complète des calories d'où résultent les conditions d'exploitation les plus économiques.

Notre cliché présente le modèle vertical, qui est le plus courant, mais suivant la disposition des locaux à chauffer... le générateur peut être prévu en modèle surbaissé, ou horizontal de même que le système de brûleur peut être équipé au gaz.

Quant au ventilateur qui en hiver pulse l'air chaud, il peut en saison chaude être utilisé à la ventilation des locaux.

**C 497** Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de cette page.

**Bon à détacher et à envoyer à l'OFFICIEL** du Cycle et du Motocycle  
61, av. de la Gde-Armée, Paris-16<sup>e</sup>  
correspondant aux numéros suivants :

**C 495 - C 496 - C 497**

Attention : Entourez le ou les n<sup>os</sup> retenus, rayez-les autres et joignez un timbre à 25 fr. par numéro retenu pour frais de transmission des demandes aux fabricants.

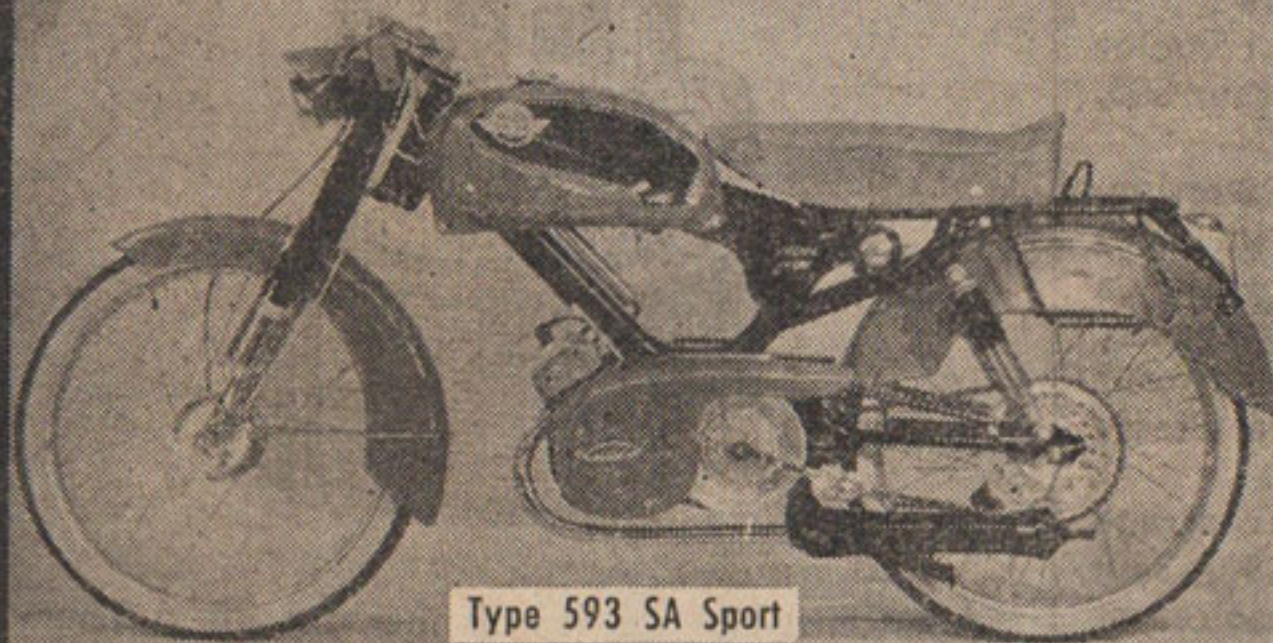
EXPÉDITEUR Nom : \_\_\_\_\_  
Adresse : \_\_\_\_\_  
Cachet Commercial : \_\_\_\_\_

# RESULTATS IMMEDIATS de l'accord **ALCYON-LUCER**

La nouvelle société au Capital de 116.000.000 de francs  
disposant de moyens importants de production



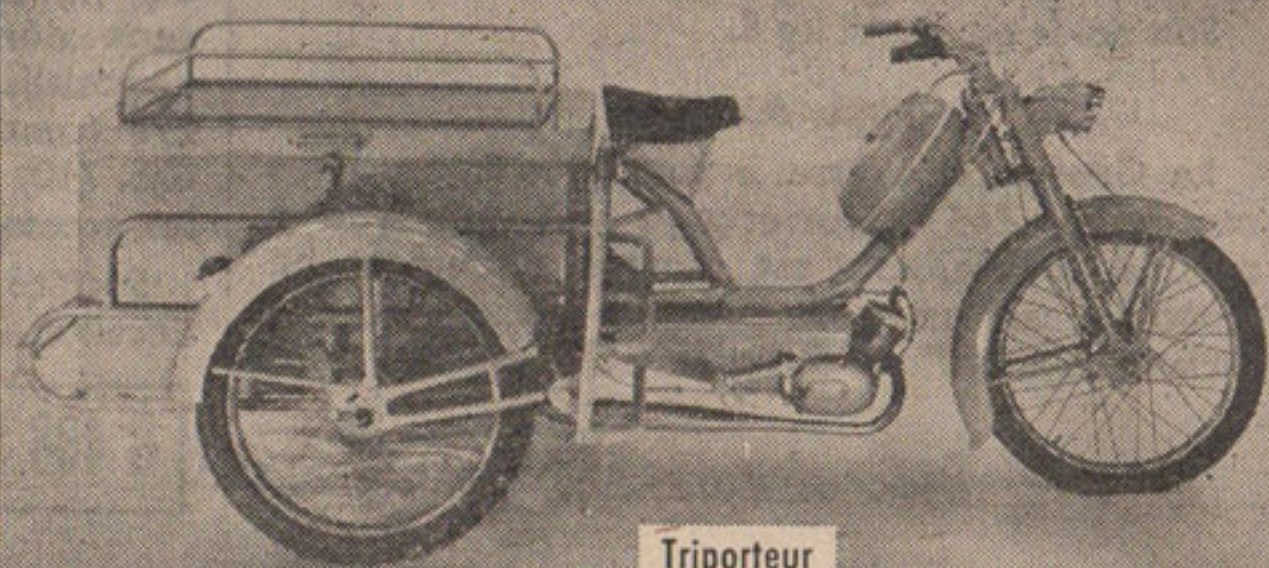
Type 592



Type 593 SA Sport



Vélovap



Triporteur



Triton

## S'IMPOSE PARMIS LES "GRANDS"

- ★ par son chiffre de Production
- ★ sa gamme de fabrications
- ★ la densité de ses Agents  
(France et Union Française)
- ★ son organisation très étudiée

- Hazebrouck - Usines
- Paris - Dépôt
- Marseille - Dépôt

Nous recommandons  
exclusivement  
l'emploi des huiles

**MOTUL**  
MIX-COURSES

DÉPOT - 81, Av. de la Gde-Armée . PARIS

DÉPOT - 71, Rue Hoche . MARSEILLE

SIÈGE SOCIAL - 18, RUE DE LA SOUS-PRÉFECTURE . HAZEBROUCK . NORD

## LA LIBÉRATION DES MARGES DANS LA BRANCHE « CYCLES-MOTOCYCLES » ET PIÈCES DÉTACHÉES

Ainsi que nous l'avions déjà laissé prévoir à nos lecteurs, le secrétaire d'État aux Affaires économiques M. Max Fléchet faisant droit aux arguments maintes fois développés par les organisations professionnelles et en particulier la Fédération Nationale (F.N.C.R.M.) a décidé la libération des prix des cycles, des motocycles et de leurs pièces détachées.

Voici, dans la lettre même du texte du 11 août 1959 paru au « B.O. S.P. » du 14 août, l'arrêté qui constitue une victoire de la persévérance syndicale, qui devrait recevoir les approbations unanimes de tous les membres de la profession.

*Le secrétaire d'État aux Affaires économiques et le ministre de l'Industrie et du Commerce.*

*Vu l'ordonnance du 23 novembre 1944 ;*

*Vu l'ordonnance n° 45-1483 du 30 juin 1945 relative aux prix ;*

*Vu l'arrêté n° 23-716 du 27 août 1957 ;*

*Après avis du Comité national des Prix*

**Arrêtent :**

Article premier. — *Par dérogation aux dispositions de l'arrêté n° 23716 du 27 août 1957, les prix des cycles, des motocycles, de leurs pièces détachées peuvent être librement débattus entre acheteurs et vendeurs, tant à la production qu'aux différents stades de la distribution.*

Art. 2. — *Toutes les dispositions de la réglementation des prix qui ne se rapportent pas directement à la fixation proprement dite des prix demeurent applicables aux produits qui font l'objet du présent arrêté.*

Art. 3. — *Cessent d'être applicables aux produits visés à l'article premier les dispositions de l'arrêté n° 24153 du 6 février 1959.*

*Fait à Paris, le 11 août 1959.*

*Pour le Ministre de l'Industrie et du Commerce  
et par délégation :*

*Le Directeur du Cabinet,  
Raymond BARRÉ.*

Le Secrétaire d'État aux Affaires économiques,

*Max FLÉCHET.*

Nos lecteurs se souviennent que l'arrêté n° 24153 du 6 février 1959 avait eu une interprétation restrictive en ce qui concerne les marges. Le texte ci-dessus est précis. Il doit permettre à la fois aux firmes qui consentaient certains avantages à leur clientèle, de consolider ces derniers, et à celles qui se tenaient dans la stricte obédience de la réglementation de faire les rectifications que justifie une situation devenue intenable.

De telles dispositions, ne peuvent cependant être maniées qu'avec prudence, et nous ne saurions mieux faire, que de reporter notre lecteur à notre Éditorial, qui s'efforce d'interpréter l'actuel geste du ministre, d'autant plus méritoire, qu'il est effectué dans une période où il n'est pas possible, sans danger pour notre économie, de laisser s'aventurer les prix, surtout lorsqu'ils commandent directement les indices, comme c'est le cas.

### LES AFFICHES DU MOTOCISTE

Indispensables pour l'atelier

### LA POCHETTE DES 5 AFFICHES

Tarif de réparation — Code de la réparation — Contre le travail noir  
Propagande cycle — Comment facturer vos réparations motos ?

**450 francs franco**

à adresser à la Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Motocycle,  
59, Avenue de la Grande-Armée, PARIS - C.C.P. Paris 74-32-23

## NOUVELLES DE LA MUTUELLE

A partir de septembre et dans nos numéros de l'automne et de l'hiver, nous tiendrons nos abonnés au courant du développement de la Mutuelle et des divers stades qu'elle a franchis depuis qu'elle a obtenu l'agrément.

Qu'il suffise, pour aujourd'hui, de signaler que la part prise par les Vélocistes et Motocistes s'avère chaque jour plus importante, et il y a tout lieu de se féliciter de ces manifestations de cohésion et d'unité.

Mais la Mutuelle se veut d'être aussi une Compagnie qui tiendra ses sociétaires, ses collaborateurs, ses militants, ses amis au courant des problèmes que pose la circulation, et qui de ce fait participera à l'éducation de tous les usagers de la route.

C'est dans cet esprit que le présent article est consacré à la publication de quelques jugements et arrêts, permettant à nos lecteurs de se faire une opinion sur les tendances de la jurisprudence.

### PASSAGES PROTÉGÉS

De nombreux accidents se sont produits depuis 1959 à des croisements munis du signal « Passage protégé », car les autorités compétentes, municipalités, ou Ponts et Chaussées, avaient omis de placer le signal « Stop » sur la voie non prioritaire. Ceci a amené les tribunaux à dénier la priorité à la voie munie du « Passage protégé », si l'autre voie n'était pas munie du « Stop » et à inciter ainsi les usagers de la route à une grande prudence devant les passages dits protégés. Nous citons ci-dessous quelques décisions de Justice :

— Le Tribunal civil de Rochefort, le 10 juillet 1957 n'a pas reconnu la priorité à l'usager du « Passage protégé » car l'autre voie n'était pas munie d'un « Stop ».

— Le 26 mai 1957 la Cour d'appel de Poitiers a condamné un cyclomoteuriste qui, quittant une piste cyclable munie d'un signal « Passage protégé » pour s'engager sur une route non munie de « Stop », ce qu'il pouvait constater facilement étant donné la disposition des lieux. Par ailleurs ce cyclomoteuriste est entré en collision avec un scooter qui abordait l'intersection de voies en même temps que lui et qui a été déclaré prioritaire.

— La Cour de cassation le 10 juillet 1958 a condamné un non prioritaire qui, à une intersection munie du signal « Stop » n'a pas marqué de temps d'arrêt et a continué sa route pour entrer en collision avec un camion.

### PRIORITÉ

D'après la jurisprudence actuelle de la Cour de cassation, le droit de priorité est absolu, c'est-à-dire qu'en aucun cas un prioritaire ne peut être entièrement déclaré responsable d'une collision avec un non prioritaire, quelles que soient les circonstances (décisions récentes : Cassation civ. 15 et 18 juillet 1957, Cassation crim. du 23 janvier 1957, Cassation civ. du 2 avril 1957, Cassation civ. du 30 janvier 1957).

Les tribunaux suivent en général cette ligne et certains jugements intéressent les « 2-Roues ».

— Dans l'arrêt du 2 mai 1959 de la Cour d'appel de Paris un cyclomoteuriste débouchant d'une voie secondaire sur une autre voie secondaire et ayant la priorité sur une automobile a été déclaré responsable pour moitié, car il sortait d'un chemin rural peu fréquenté à grande allure et sans regarder ni à droite ni à gauche.

— Un jugement du Tribunal cor. de Nice du 17 octobre 1958 a condamné à un tiers de responsabilité un automobiliste prioritaire qui a heurté un motocycliste non-prioritaire, car il n'avait pas ralenti son allure.

Par contre un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 14 janvier 1959 a condamné à l'entière responsabilité un motocycliste prioritaire qui a heurté un camion par suite d'une manœuvre irrégulière (accélération alors que le camion était largement engagé à l'intersection des voies).

Voir en même sens un arrêt de la Cour de Grenoble du 5 mars 1959 mettant hors de cause un bicycliste prioritaire qui n'avait pas regardé à gauche avant d'aborder un croisement.

N.B. — A l'occasion de la publication de cet article, nous informons nos Abonnés que s'ils n'ont pas encore donné leur adhésion à la Mutuelle, ils peuvent s'adresser, de la part de notre Revue, aux Services de la Société, pour toute question relevant de la circulation routière, et c'est bien volontiers, que les Services de la M.A.C.M. répondront à leurs demandes et leur apporteront gracieusement leur concours.

### Dites à vos Amis

qui ne sont pas abonnés à l'OFFICIEL  
de nous demander un spécimen gratuit...  
... ou demandez-le nous pour eux !

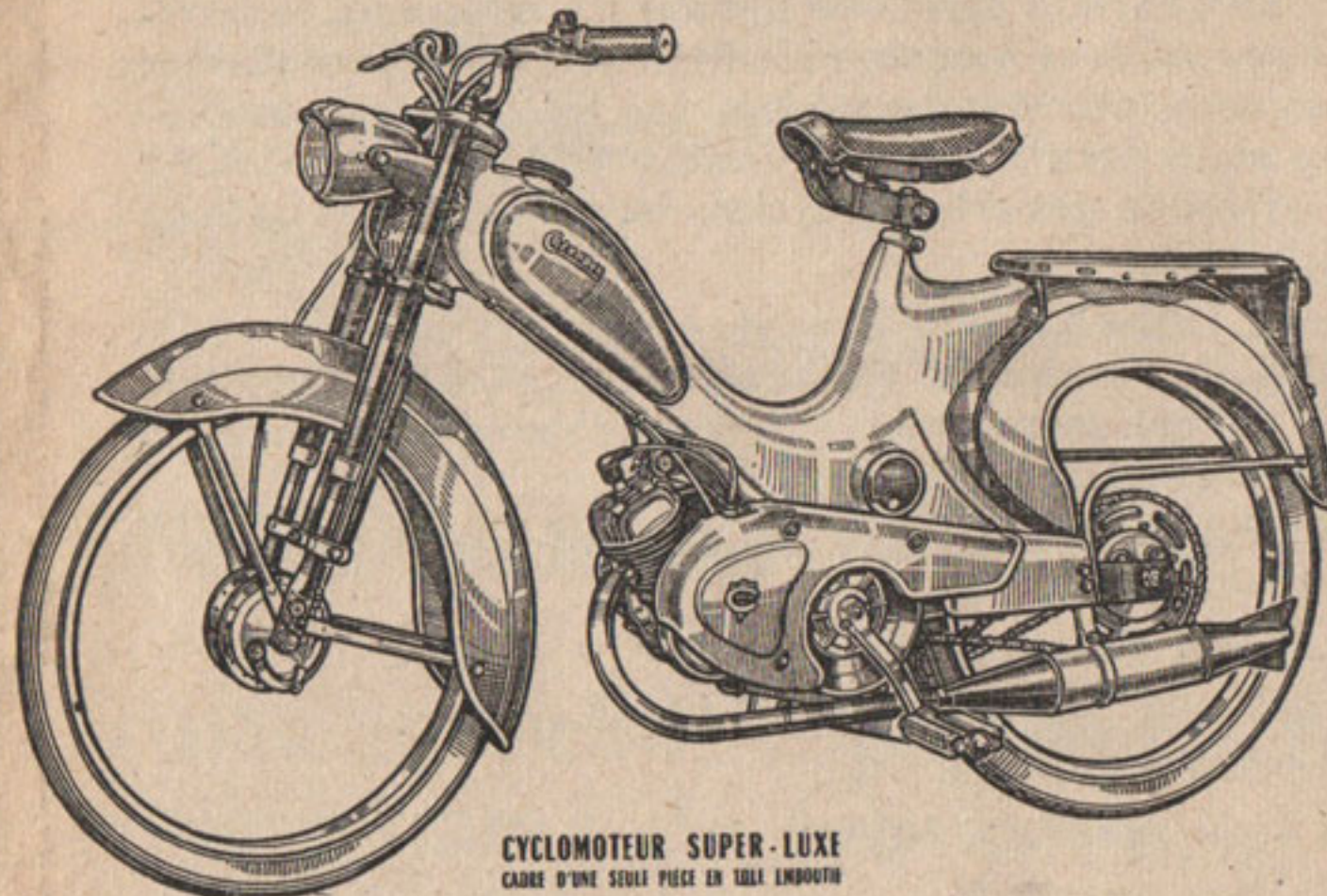


disposant

progresse  
encore

ET PRÉSENTE  
SES NOUVEAUX  
MODÈLES

- D'UN ÉQUIPEMENT INDUSTRIEL EXCEPTIONNEL
- D'UNE ORGANISATION COMMERCIALE ÉPROUVÉE
- D'UN SERVICE "EXPORTATION" EXPÉRIMENTÉ



CYCLOMOTEUR SUPER-LUXE  
CADRE D'UNE SEULE PIÈCE EN TUBES ENDROUIT

entièrement monté sur roulements annulaires

# Cazenave

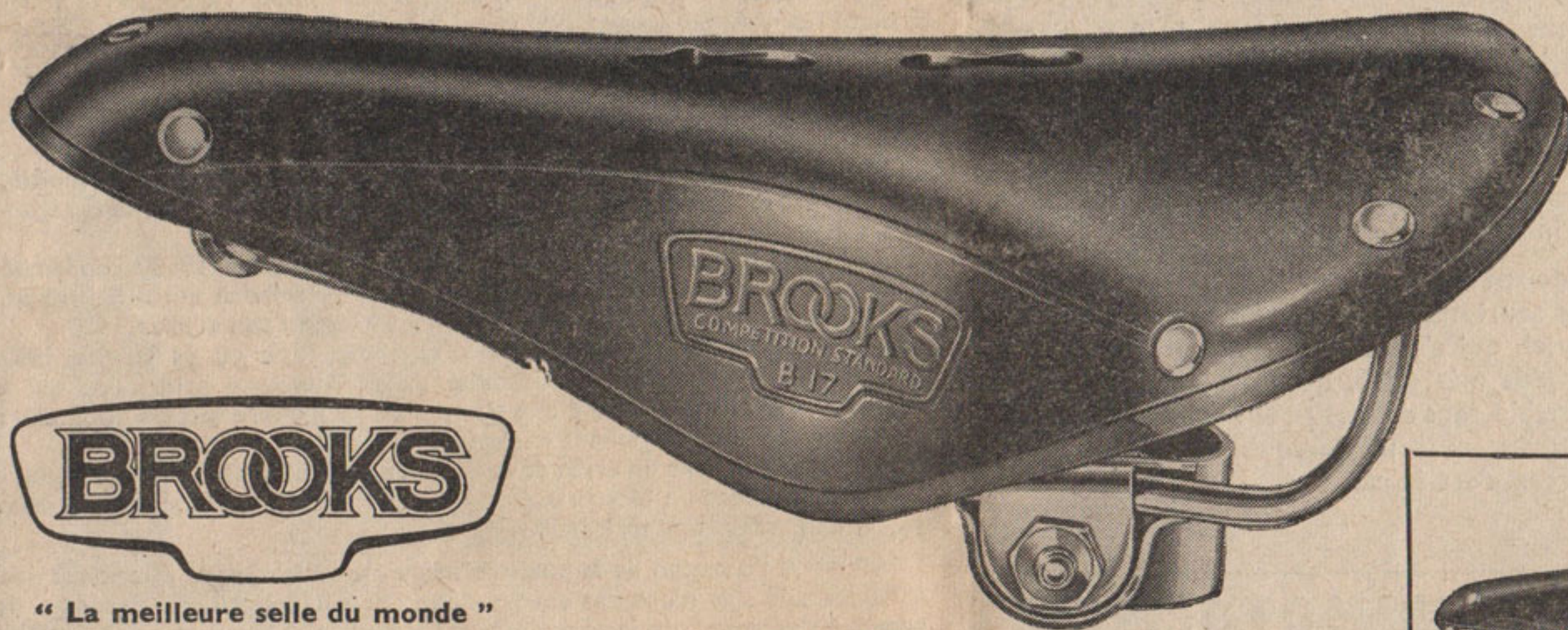
LA MARQUE FRANÇAISE DE CLASSE INTERNATIONALE

BELIN (Gironde)



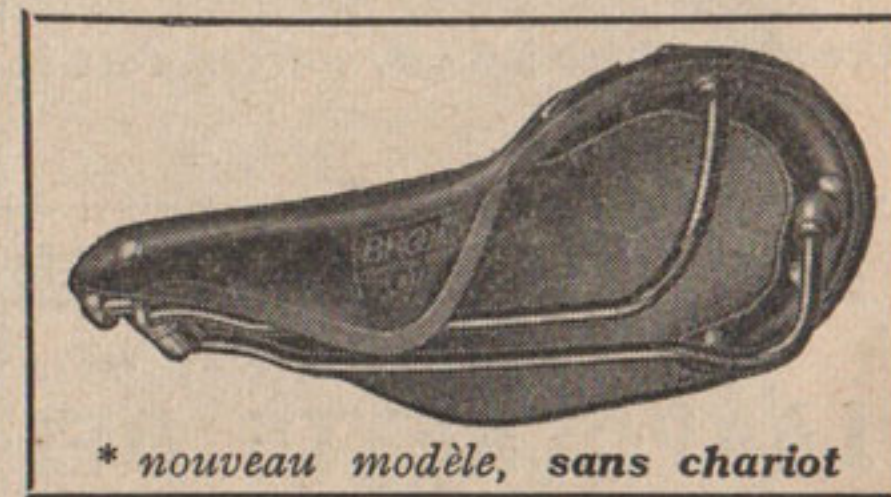
## AFCO S.A.

vous recommande...



"La meilleure selle du monde"

### Selles en cuir extra



\* nouveau modèle, sans chariot

#### TYPES

- B 17 COMPÉTITION - Cuir graissé	- 28 x 16 cm - 722 g	
- B 17 COMPÉTITION - Cuir non-graissé	- d° - d°	
- B 17 COMPÉTITION - Cuir graissé	- d° - 542 g*	- SPÉCIAL CAMPAGNOLO
- B 17 STANDARD - 28 x 17 cm - 794 g	- B 17 FLYER - 28 x 13 cm - 680 g	« LYCETT » L 15 STANDARD 28 x 17 cm - 765 g
- B 17 NARROW - 28 x 15 cm - 737 g	- B 17 SPRINTER - 28 x 11 cm - 652 g	d° L 15 NARROW 28 x 15 cm - 737 g
- B 17 SWALLOW - 28 x 15 cm - 709 g	- B 66 CHAMPION - 28 x 17 cm - 1077 g	d° L 15 SWALLOW 28 x 15 cm - 680 g

N. B. — Tous autres modèles sur demande.

Fabrication anglaise de la J. B. BROOKS & C° LTD à BIRMINGHAM (Angleterre)

En vente chez votre Fournisseur habituel. — GROS : AFCO S. A. - 181, Rue La Fayette - PARIS-10<sup>e</sup> (FRANCE)

## LE MÉLANGE DEUX-TEMPS BIENTOT REVALORISÉ ?

C'est ce que demandent avec insistance, tous les Motocistes qui nous écrivent et qui ne s'expliquent pas les raisons véritables d'une telle iniquité dans l'adoption d'un tarif ne tenant aucun compte des charges de la distribution.

M. Neuwirth, député de la Loire, vient, à l'instigation des groupements syndicaux de la profession, de poser une question écrite au Ministre, que l'on imagine volontiers embarrassé, étant donnée l'argumentation présentée par cet ardent défenseur des 2-Roues.

S'il fallait ajouter aux multiples raisons invoquées par la F.N.C.R.M. pour obtenir une modification de l'arrêté, nous en trouverions le motif dans la pratique suivie par les Suisses dont la sagesse en cette matière est réputée.

Or voici les prix de mélange 2-temps pratiqués tels qu'ils sont reproduits dans la presse spécialisée.

Esso avec une huile coûtant 2 fr. 70 (Suisse) le litre et une essence ordinaire à 0 fr. 45 le litre présente un prix de 0 fr. 61 (Suisse) à 7 % soit 37 % par rapport au prix de l'essence.

Mobil dans une « table » appropriée, comme disent les Suisses, présente des prix correspondants à tous les mélanges. A 7 % le prix est de 0 fr. 70 (Suisse) soit à plus de 55 % !

Tandis que B.P. vend au détail le « ZOOM » qui contient 6 % d'huile à 0 fr. 66 (Suisse).

Mais le prix généralement adopté à Genève est de 70 centimes !

Nous sommes loin, fort loin de notre prix homologué où pour la zone D le mélange à 7 % doit être réglementairement vendu à 118 fr. pour un litre d'essence taxé à 98 fr. soit une différence de 21 %. On comprend que les Suisses soient mieux installés que les professionnels français, et peuvent accomplir un véritable service à leur clientèle. Sans aller jusqu'aux taux de la Confédération helvétique, le Gouvernement serait bien avisé, à prendre tout de suite des dispositions nouvelles, l'intérêt de la clientèle l'exige, soucieuse qu'elle est de continuer à pouvoir s'adresser aux Motocistes en toute sécurité pour leur ravitaillement.

Relevé dans la presse quotidienne du 26 août 1959 « Quatre Pompistes du Sud-Est qui vendaient du mélange deux-temps « dans des conditions irrégulières » sont condamnés à des amendes allant jusqu'à 75.000 fr. ! »

P.S. — Dans le département de l'Orne, cinq zones de prix de mélange ont été déterminées en accord avec la préfecture, les Motocistes intéressés peuvent s'adresser à ce sujet au président Lequesne, Motociste à Darmigny.

## DOUBLE MAJORATION DE SALAIRES

### A APPLIQUER EN CAS DE DÉROGATIONS AU RÉGIME DE 40 HEURES DANS LES COMMERCES DE DÉTAIL

Dans notre numéro du 20 juillet, page 19, nous avons rappelé quelles étaient les dispositions autorisées par le décret du 3 octobre 1956 pour la répartition des horaires en application de la loi des 40 heures aux commerces de détails.

Le texte indique que les heures de travail accomplies pendant la journée ou la demi-journée habituellement chômée donneront lieu, soit à un repos compensateur en dehors des périodes dont il s'agit, soit à une majoration de salaire qui ne pourra être inférieure à 25 %. Sachant que dans certaines villes, une convention collective prévoit la répartition sur cinq jours, du mardi au samedi, des quarante heures hebdomadaires de travail, on se demande s'il faut en conclure que les entreprises ayant un horaire de travail de quarante-quatre heures, dont quatre heures le lundi, doivent rémunérer ces quatre heures supplémentaires avec deux majorations : la première de 25 % pour travail effectué le lundi, la deuxième de 25 % parce que excédant la quarantième, ou, au contraire, si l'on doit conclure que les quatre heures du lundi sont à majorer seulement de 25 %.

Le ministre a répondu à cette demande formulée par un parlementaire (A.N. 19-6-59) que, lorsque la durée de présence du personnel occupé dans le commerce de détail de marchandises autres que les denrées alimentaires est répartie sur six jours, conformément aux dispositions du décret du 30 mai 1952 modifié le 3 octobre 1956, les heures effectuées pendant la journée habituellement chômée doivent être majorées de 25 %.

D'autre part, si dans la même semaine, des heures supplémentaires sont effectuées au-delà de la durée légale applicable dans la profession, les majorations minima fixées par la loi du 25 février 1946, relative à la rémunération des heures supplémentaires doivent être accordées indépendamment de celles que prévoit le décret susvisé pour l'exécution des heures effectuées pendant la journée habituellement chômée. Les deux majorations précitées portent sur le salaire normal.

## LE STATUT DES VÉLOCISTES ET MOTOCISTES TOUJOURS NÉCESSAIRE !

Hormis les dispositions de la législation en matière d'artisanat et pour le cas où les autorisations d'installation sans vérification des compétences techniques, pourraient être délivrées dans le cadre des Chambres de Commerce, la Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation Cycle et du Motocycle (F.N.C.R.M.) a demandé à nouveau à M. Bernard Lafay, sénateur qui s'était déjà, sous la précédente législature, intéressé au problème, de déposer sur le bureau du Sénat un nouveau texte comportant proposition de statut.

Ceci répond aux prétentions formulées par l'Assemblée des Coopératives de consommation au cours de leur Congrès tenu à Deauville, qui tente de sonner le glas des entreprises commerciales et qui s'exprime de la manière suivante :

« L'expansion économique est absolument inconciliable avec les projets de statuts corporatifs qui se multiplient et dont l'adoption ne ferait qu'entraîner la sclérose de notre économie. »

Le statut des Vélocistes et des Motocistes n'est pas une réaction d'auto-défense, mais un règlement de nature à protéger le public contre les dangers et les charges de l'incompétence et à revaloriser une profession encore mal connue parce que trop jeune.

## LES SOURDS ET SOURDS-MUETS AUTORISÉS DANS CERTAINES CONDITIONS A PASSER UN PERMIS DE CONDUIRE

Un arrêté en date du 3 août 1959 modifiant les dispositions des arrêtés des 21 juillet 1954 et 21 août 1957 ont apporté quelques atténuations aux incompatibilités édictées à l'encontre des sourds et sourds-muets.

Il n'y a plus, désormais, d'incompatibilité en ce qui concerne les permis A, A1 et B. Toutefois au-dessus d'une perte auditive de 60 décibels au niveau de 50 % d'intelligibilité avec un minimum de 75 % d'intelligibilité à une intensité supérieure, un examen neuro-psychiatrique et psychologique sera exigé.

Les taux indiqués ci-dessus ne sont valables qu'après examen par un spécialiste à l'aide de l'audiométrie vocale.

Rappelons que pour les permis C, D et E, l'incompatibilité est totale lorsque la perte auditive atteint 25 décibels au niveau des 50 % d'intelligibilité avec un minimum de 75 % d'intelligibilité à une intensité supérieure.

Voilà qui permettra à de nombreux amateurs d'espérer pouvoir prendre ou reprendre volant ou guidon.

## AU CENTRE PROFESSIONNEL DE DOCUMENTATION DES VÉLOCISTES ET MOTOCISTES DE LA RÉGION PARISIENNE

59, Avenue de la Grande-Armée — PARIS

Il a été posé, cette dernière quinzaine, les questions suivantes :

— Les artisans peuvent-ils être exonérés des cotisations à leur caisse de retraite pour cause de maladie ?

— Le mari et la femme étant tous deux commerçants doivent-ils requérir deux inscriptions au Registre du Commerce ?

— En cas de rupture du contrat de travail quelle est la durée du préavis dans la profession ?

— Un artisan locataire sans bail depuis 9 ans a-t-il un droit de jouissance au moment de la vente de l'immeuble à usage d'habitation qu'il habite ?

— Sous quelques conditions les pièces détachées fournies à l'occasion de réparations sont-elles soumises à la taxe locale ?

— Quelles conditions doivent remplir les travailleurs indépendants pour être exonérés de la cotisation des allocations familiales ?

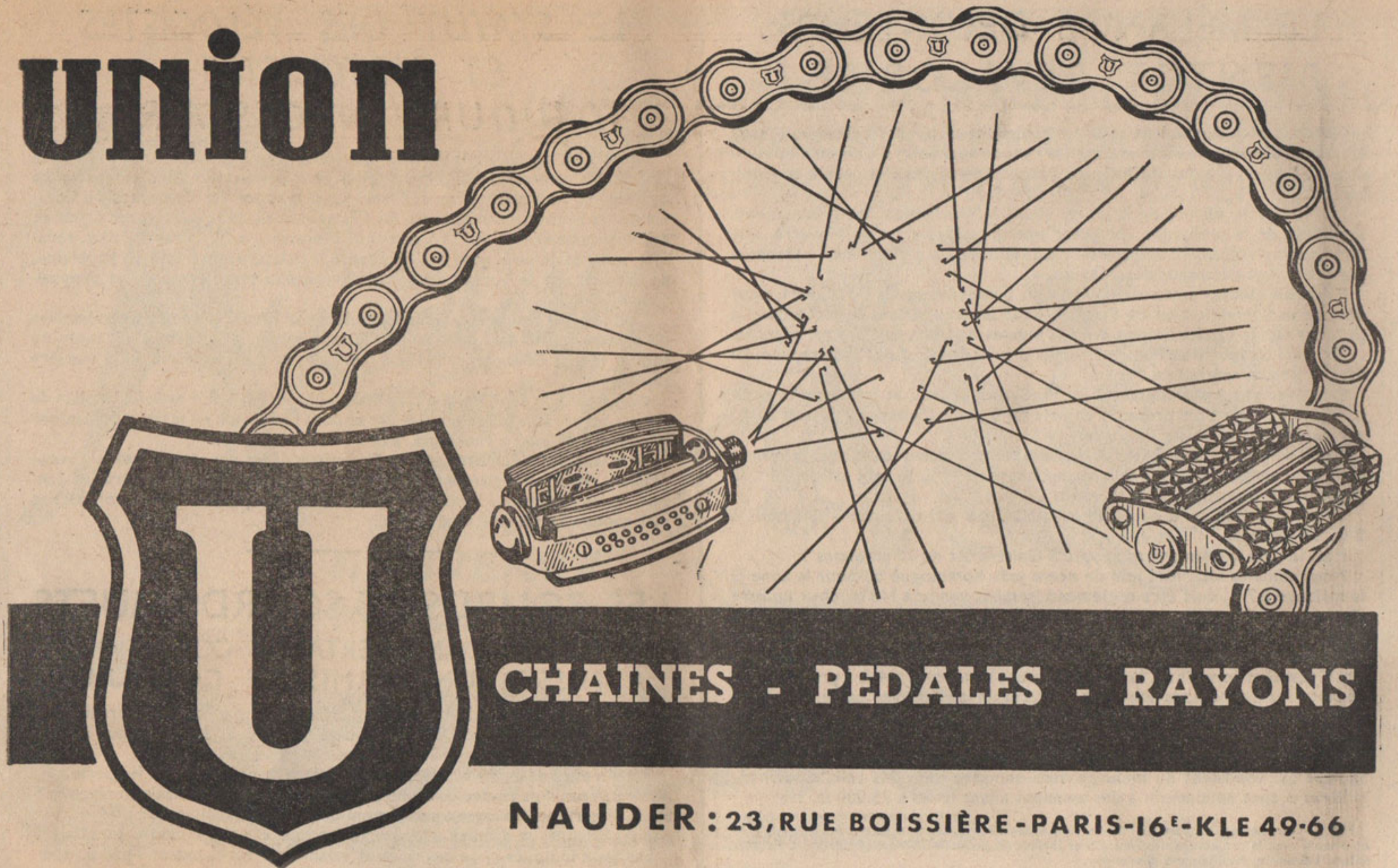
— Quelle est la procédure légale de mise en vente des motos abandonnées par les clients ?

— Un Vélociste peut-il exercer le droit de rétention même pour des sommes modiques ?

Si vous êtes abonnés, interrogez S.O.S.P. par téléphone (KLÉ. 86-15), par lettre ou visite, 59, avenue de la Grande-Armée, Paris (16<sup>e</sup>).

Si vous n'êtes pas abonné au Centre professionnel, demandez sans engagement les conditions et les avantages de l'abonnement.

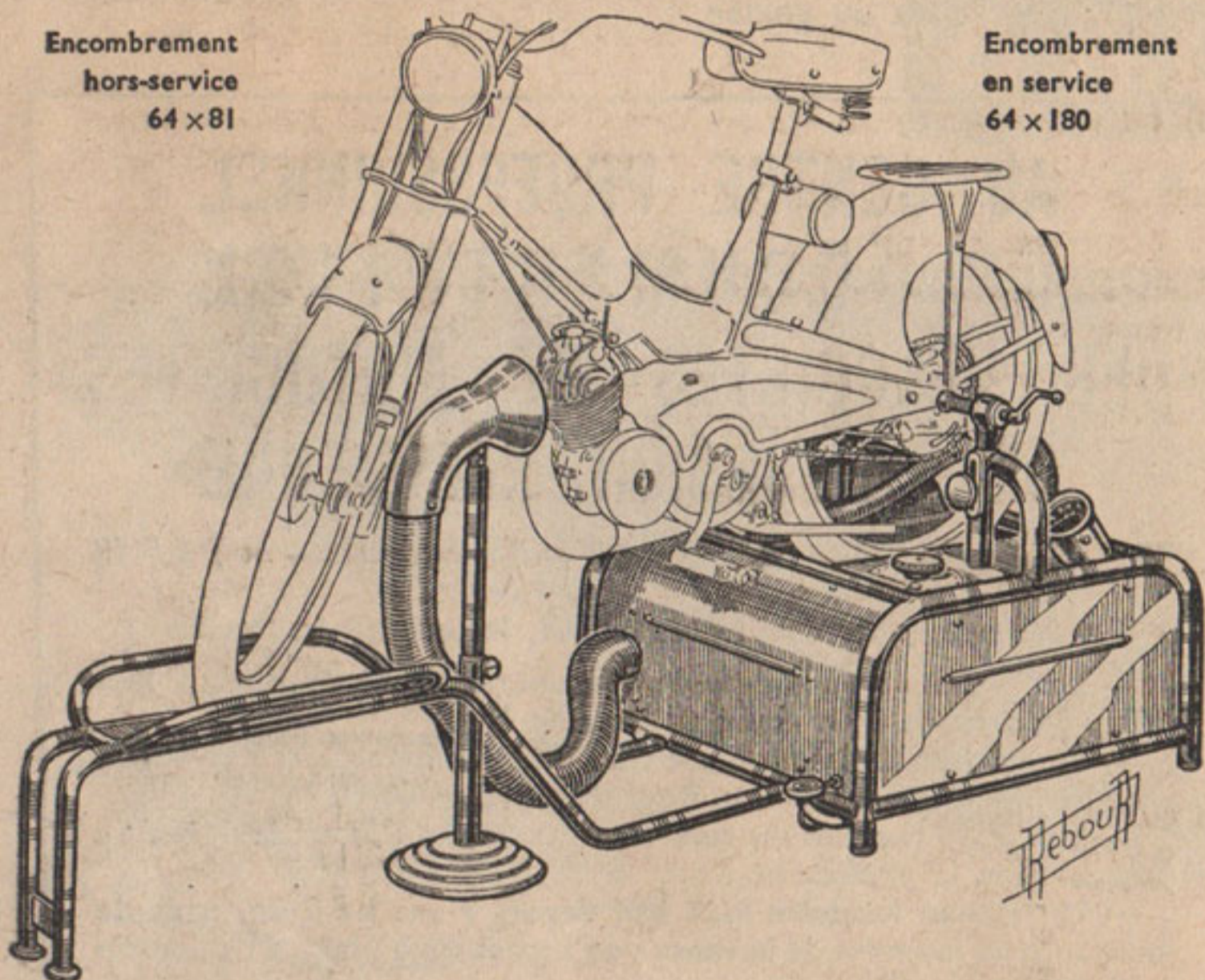
# UNION



**CHAINES - PEDALES - RAYONS**

**NAUDER : 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS-16<sup>e</sup> - KLE 49-66**

Encombrement  
hors-service  
64 x 81



Encombrement  
en service  
64 x 180

*Nos multiples appareils en service  
sont notre meilleure garantie*  
(Références sur demande)

AVANT D'ACHETER, SANS ENGAGEMENT DE VOTRE  
PART, DEMANDEZ-NOUS UNE DÉMONSTRATION

**Ets Paul MAROLLAUD à COURLAY (Deux-Sèvres) — Tél. : 44**

DISTRIBUTEURS DEMANDÉS POUR CERTAINES RÉGIONS

Les jeux sont faits !

**UN SEUL BANC D'ESSAI S'IMPOSE :  
L'UNIVERSEL**

Breveté S. G. D. G.

**SPÉCIAL POUR TOUS MODÈLES DE CYCLOMOTEURS**  
quel que soit le modèle de traction : AV ou AR

★  
★★

**1 APPAREIL  
5 ATOUTS MAITRES**

- ★ Lancement électrique du Cyclomoteur ;
- ★ Détection rapide des pannes ;
- ★ Réparations facilitées par les multiples positions données au Cyclo ;
- ★ Essai et rodage sur place ;
- ★ Evacuation des gaz d'échappement assurée hors de l'atelier.



# LA LOCATION-GÉRANCE DES FONDS DE COMMERCE ET ARTISANAUX

## RÉGIME JURIDIQUE

La **gérance libre**, ou location-gérance d'un fonds de commerce, est un contrat permettant au propriétaire d'un fonds de commerce d'en confier l'**exploitation** à un tiers, le **gérant libre**, ou locataire-gérant, qui l'assure pour son compte et à ses risques et périls, moyennant paiement d'une redevance au propriétaire.

Ce contrat marque une nette séparation entre la **propriété**, d'une part, et l'**exploitation** du fonds de commerce, d'autre part.

Son utilisation est très fréquente dans le commerce de l'automobile et des carburants.

### 1° ORIGINE DES GÉRANCES DE FONDS LÉGISLATION APPLICABLE

Le contrat de gérance de fonds de commerce a d'abord été utilisé lorsque le fonds de commerce était échu par succession à un mineur n'ayant pas la capacité légale de se livrer à des actes de commerce, ou encore à une personne exerçant une profession incompatible avec l'exercice du commerce.

Depuis la Libération, ce procédé a pris cependant une grande extension et est de plus en plus fréquemment employé par des détenteurs de capitaux qui ne veulent ou ne peuvent pas exploiter eux-mêmes, tout en recherchant les avantages inhérents à la propriété commerciale.

Sur le plan juridique, et jusqu'à la publication du décret du 22 septembre 1953, le contrat de gérance était régi par les dispositions du titre VIII du Code civil sur le « contrat de louage ».

Le bail de gérance, à défaut de réglementation propre, suivait les règles des baux, tant en ce qui concerne la nature des conventions, qui pouvaient être librement fixées par les parties, que pour la durée des contrats, le loyer — dit **redevance** — les réparations, l'entretien, les responsabilités du locataire.

N'étant pas visé par l'ancienne loi du 30 juin 1926, le bail du fonds de commerce n'ouvrait aucun droit à renouvellement, ni même à une quelconque indemnité pour les améliorations apportées.

Il en résultait, hélas trop souvent, des abus préjudiciables dans la majorité des cas, au locataire-gérant tels que, par exemple la location d'un fonds de commerce inexistant au moment de la signature des conventions, les redevances hors de proportion avec les revenus tirés de l'exploitation, etc.

Aussi, le législateur s'est-il penché sur le problème, et un premier essai de réglementation est apparu avec le décret-loi n° 53-874 du 22 septembre 1953 (« J. O. » du 23 septembre) modifié par un autre décret du 30 du même mois, dont les dispositions étaient très sévères... trop peut-être, à l'égard du propriétaire.

En fait cependant, cette réglementation est restée sans effet pratique, sa mise en application ayant toujours été ajournée, probablement en raison même du caractère trop dur de certaines de ses dispositions.

Finalement, une loi n° 56-277 du 20 mars 1956 a été votée qui abroge le décret de 1953 et s'applique aussi bien aux locations de fonds de commerce qu'aux locations de fonds artisanaux.

### 2° CHAMP D'APPLICATION

Nonobstant toute clause contraire, les dispositions de la nouvelle loi s'appliquent à **tout contrat ou convention par lequel le propriétaire ou l'exploitant d'un fonds de commerce ou d'un établissement artisanal en concède totalement ou partiellement la location à un gérant qui l'exploite à ses risques et périls.**

Cette réglementation est d'ordre public et s'applique **automatiquement** aux contrats ayant un tel caractère.

La loi est limitée au contrat de gérance « libre », définie à l'article premier comme de contrat en vertu duquel le gérant exploite « à ses risques et périls ». Elle ne concerne donc pas la **gérance salariée**. Mais les frontières entre ces deux contrats ne sont pas toujours nettes. C'est uniquement sur l'attribution des « risques », c'est-à-dire du déficit d'exploitation que les juges ont à se fonder, en cas de difficulté, pour définir la gérance « libre », du moins si l'on s'en tient au texte. La recherche du lien de subordination ne peut, en tout cas, être écartée du débat.

La loi ne concerne, au surplus, que la **location de « fonds »**. En cas de difficulté, les juges devront donc rechercher si le bail porte seulement sur un immeuble (y compris les immeubles par destination), ou s'il porte aussi sur les éléments incorporels d'un fonds.

### 3° EN QUOI CONSISTE LA RÉGLEMENTATION ?

#### A) Conditions requises pour mettre en gérance libre.

Sauf dispense légale ou judiciaire, la loi n'accorde la possibilité de mettre en gérance qu'aux personnes (physiques ou morales) **ayant exploité elles-mêmes pendant une certaine durée**. Mais les conditions exigées

diffèrent sensiblement de celles qui avaient été primitivement adoptées.

a) Il n'y a aucune différence entre personnes morales et physiques, contrairement aux anciens textes ;

b) Le nouveau texte maintient l'exigence d'une **activité commerciale exercée pendant sept ans** : il n'est pas exigé que l'activité exercée soit du même ressort que celle du fonds mis en gérance, et la loi assimile les fonctions de gérant, de directeur commercial ou technique à celles d'exploitant personnel : sur tous ces points, la loi ne fait que confirmer les solutions déjà admises ;

c) Le loueur devra avoir été commerçant (ou artisan-commerçant) **pendant sept ans**, et non depuis sept ans ; autrement dit la durée de sept ans peut avoir été accomplie en plusieurs fractions discontinues ;

d) L'ancien texte ne permettait de donner en gérance qu'un fonds « du ressort de l'activité professionnelle antérieure » : cette exigence a disparu ;

e) Mais le texte y substitue une exigence nouvelle plus grave : il faut avoir exploité **pendant deux ans** (et non depuis deux ans) au moins le fonds mis en gérance : il n'est donc pas nécessaire que ces deux années précèdent directement la mise en gérance.

#### B) Dispense d'exploitation personnelle.

Les délais de 7 et 2 ans peuvent être réduits ou même supprimés par ordonnance du président du Tribunal civil rendue sur simple requête de l'intéressé.

Une dispense automatique est accordée dans les cas suivants :

a) **Personnes morales publiques** (État et collectivités locales, mais non les établissements publics) ;

b) **Incapables**, à l'exception du mineur. A vrai dire, cette disposition doit être interprétée comme applicable au tuteur de l'interdit, à l'administrateur provisoire des biens de l'aliéné interné ou au Conseil judiciaire, puisque ces incapables ne peuvent, par définition, passer eux-mêmes l'acte de location-gérance. Le tuteur du mineur par contre (sauf si son pupille a reçu le fonds par succession) devra demander une autorisation judiciaire ;

c) **Héritiers et légataires** : on notera que le cas de donation entre vifs n'est pas prévu, le donataire devra donc demander une dispense judiciaire ;

d) **Locations-gérances de succursales**. Il s'agit de succursales ayant pour objet d'assurer l'écoulement au détail des produits fabriqués ou distribués par les sociétés loueurs de fonds ;

e) **Les fonds d'établissements de spectacles** ;

f) **Établissements de crédit** de statut légal spécial ayant pour objet de consentir des prêts à moyen et à long terme aux entreprises ;

g) **Mandataires de justice** chargés de l'administration d'un fonds de commerce et qu'ils ont été autorisés à mettre en gérance libre.

#### C) Conditions de la dispense judiciaire.

Comme il a été dit ci-dessus, le président du Tribunal civil peut supprimer ou réduire « le délai d'exploitation prévu par l'article 4 ». La possibilité de suppression totale n'est plus discutée.

Mais de quel délai s'agit-il ? L'article 4 impose, en réalité, deux sortes de délai : **exercice de fonctions commerciales pendant sept ans, et exploitation du fonds mise en gérance pendant deux ans.**

Selon le texte précédent, il avait été jugé que, si le président du Tribunal civil pouvait dispenser du délai de sept ans, il ne pouvait dispenser de la condition d'avoir exercé dans la même branche d'activité. La même difficulté se pose-t-elle pour l'exploitation du fonds pendant deux ans ?

Il est vraisemblable que le législateur a entendu permettre au président de dispenser (totalement ou partiellement) des deux délais visés à l'article 4, mais l'emploi du singulier dans le texte reste assez gênant.

La dispense des deux délais s'avère en tout cas **nécessaire pour le mineur**.

Dans quel cas le président pourra-t-il supprimer ou réduire le ou les délais ? L'ancien texte ne lui permettait de le faire que lorsque le demandeur justifiait de l'impossibilité d'exploiter personnellement ou par l'intermédiaire de préposés.

Le nouveau texte donne désormais au président toute liberté d'appréciation quant aux motifs de dispense ou de réduction.

Il semble, par contre, que la dispense devra être refusée, lorsque l'exploitation par préposés apparaîtra normalement possible. Cette difficulté reste d'appréciation délicate pour le fonds appartenant à un mineur.

Pour ce qui est de la forme, si la dispense reste accordée par ordonnance sur requête, le texte prescrit désormais la communication au ministère public. Il semble que l'ordonnance soit susceptible d'appel.

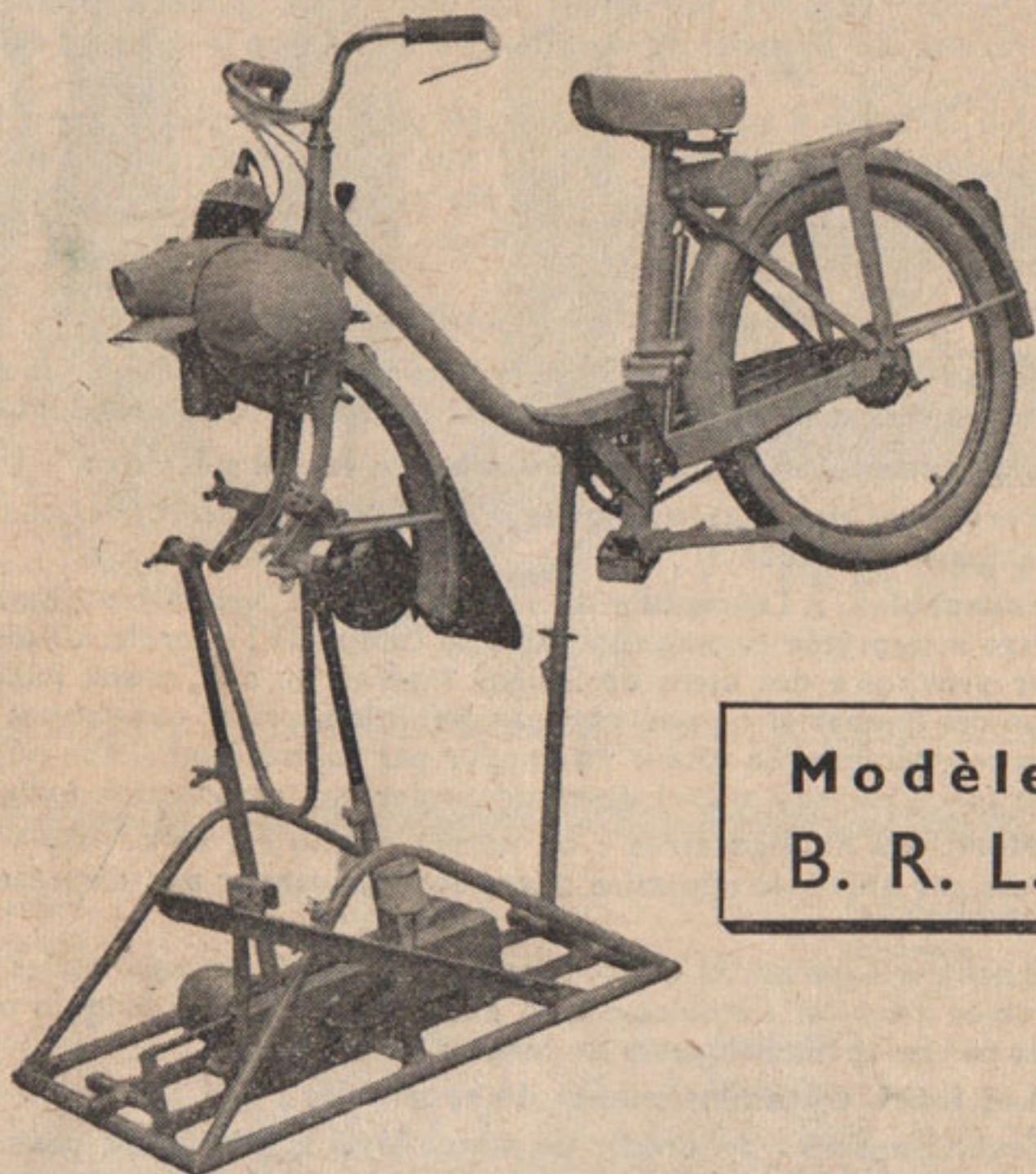
# GYROSCOOT'

vous présente ses nouveaux modèles de banc

## BRL Banc Réparateur Lanceur

Permet la réparation sur place et le lancement du moteur de tous les cyclomoteurs (Moteur sur roues AV, AR ou pédalier)

- Équipé d'un compteur de vitesse et d'un frein sur rouleau pour tous essais mécaniques.
- Lancement par pédale kick.



Modèle  
B. R. L.



## MODÈLE BABY

Banc léger pour réparations de cyclomoteur. Permet d'enlever les deux roues.

Repliable, donc très faible encombrement.

PRIX DU MODÈLE BABY  
14.300 FR T.T.C.

- Vente aux grossistes
- Documentation détaillée sur simple demande

Éts GAILLET 9, Rue Arago, Puteaux (Seine)  
— Téléphone : LON 01-47 —

## VELOCISTES-MOTOCISTES...

Vous devez afficher les tarifs syndicaux...  
...Comme vos voisins, le coiffeur, le cordonnier, etc.  
Vous éviterez les discussions stériles.  
Vous ferez preuve de discipline professionnelle.

### Comment vous procurer ces affiches ?

En inscrivant ci-après votre nom : \_\_\_\_\_

Votre adresse : \_\_\_\_\_

N° R.C. : \_\_\_\_\_ N° R.M. : \_\_\_\_\_

en faisant parvenir le montant correspondant au

**SYNDICAT GÉNÉRAL DES VÉLOCISTES ET MOTOCISTES**  
(affilié à la F.N.C.R.M.)

59, av. Gde-Armée, PARIS (16<sup>e</sup>), C.C.P. Syndicat Général Paris 75-88 chargé de centraliser les demandes, en indiquant ci-après le détail de votre commande.

Quantité	DÉSIGNATION	Prix unitaire	Total
_____	TARIF indicatif de réparation pour CYCLES et MOTOS (47 x 32,5) .....	90	_____
_____	CODE de la RÉPARATION pour cycle, motocycle et auto (64 x 50) .....	90	_____
_____	AFFICHE CONTRE le TRAVAIL NOIR (48 x 40) .....	90	_____
_____	AFFICHE de PROPAGANDE pour la pratique du cycle (48 x 40) .....	90	_____
_____	TARIF indicatif de facturation pour RÉPARATION et ENTRETIEN des AUTOMOBILES (64 x 50) .....	90	_____
_____	TARIF indicatif pour STATIONS-SERVICE (48 x 40) .....	90	_____
_____	TARIFS de GARAGE, préciser le classement (59 x 40) .....	90	_____
_____	RÈGLEMENT de GARAGE (64 x 50) .....	90	_____
_____	COMMENT FACTURER VOS RÉPARATIONS CYCLE (64 x 40) .....	90	_____
_____	LE CRÉDIT A L'ATELIER trompe et tue sûrement (42 x 33) .....	90	_____
_____	RÈGLEMENT D'ATELIER (affichage et dépôts obligatoires) les 5 exemplaires .....	90	_____
_____	<b>TOTAL</b> .....		_____

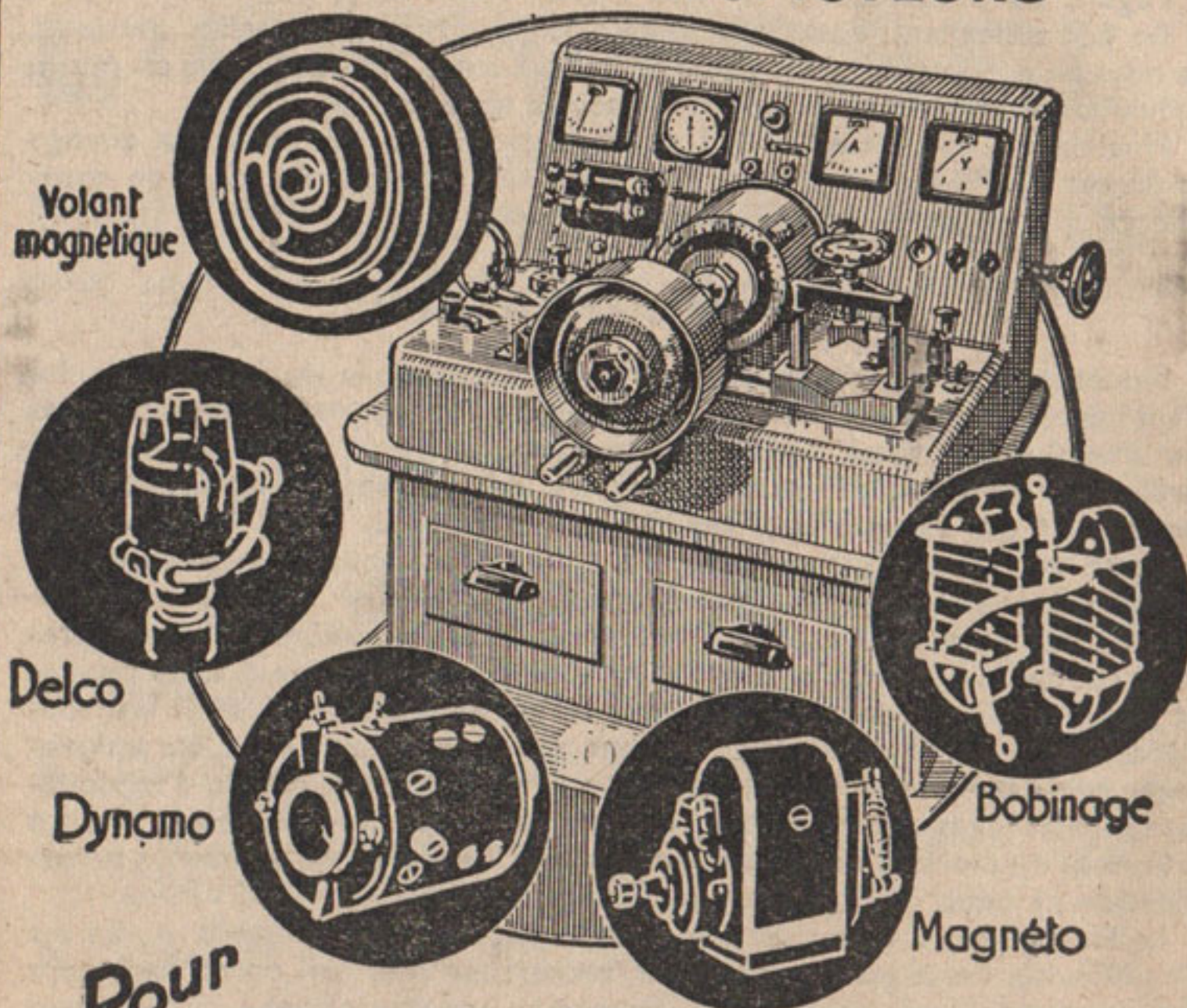
Date : \_\_\_\_\_

Signature : \_\_\_\_\_

**ATTENTION !** Pour bénéficier de ces affiches ainsi que de nos services fiscaux, contentieux, etc., vous devez être affiliés à l'un des syndicats nationaux ou départementaux de la F.N.C.R.M. Demandez les conditions d'affiliation pour l'année 1958 SANS AUCUN ENGAGEMENT DE VOTRE PART.

## BANCS D'ESSAIS

POUR TOUS LES ORGANES ÉLECTRIQUES  
DES MOTOS & VÉLOMOTEURS



Pour  
**L'AIMANTATION**  
demander notre Notice

Éts A. GERBAUD, 5, Cité de la Chapelle, PARIS-18<sup>e</sup> NORD 50-38

# LA LOCATION-GÉRANCE DES FONDS DE COMMERCE ET ARTISANAUX (Suite de la page 17)

## 4° FORMALITÉS ET OBLIGATIONS

### A) Publicité du contrat.

Conformément à l'article 2 de la nouvelle loi, tout contrat de location-gérance doit être publié dans la quinzaine de sa date, sous forme d'extrait ou d'avis dans un journal d'annonces légales.

### B) Obligations du loueur.

La loi oblige le « loueur » à se faire inscrire au Registre du Commerce.

Cette obligation se comprend pour celui qui donne en gérance un fonds qu'il exploitait (il y aura alors simple inscription modificative). Elle est beaucoup plus difficile à justifier et à appliquer pour le loueur d'un fonds qui ne l'a jamais exploité, comme l'héritier, et elle pose un problème très délicat pour les personnes auxquelles leur profession interdit l'exercice d'actes de commerce.

Si l'article 5 permet au président du Tribunal civil de dispenser le « loueur » de toute exploitation préalable, il ne l'autorise pas à le dispenser d'inscription au Registre du Commerce. Faut-il en conclure que l'avocat, le fonctionnaire, le mineur, propriétaires d'un fonds de commerce (par voie de succession ou autrement) ne pourraient pas le mettre en gérance ?

Une réponse ministérielle avait précisé en 1954 que l'inscription prise par un fonctionnaire n'entraînait pas la qualité de commerçant ni la possibilité d'une déclaration en état de faillite. Il aurait été utile de préciser que l'inscription n'a qu'un but de publicité, et n'entraîne aucune conséquence commerciale.

Il semble bien que le législateur n'ait envisagé que la publicité résultant de l'inscription, sans y attacher d'autre conséquence.

Au moment de la location-gérance, les dettes du loueur du fonds afférentes à l'exploitation du fonds peuvent être déclarées immédiatement exigibles par le Tribunal de Commerce de la situation du fonds, s'il estime que la location-gérance met en péril leur recouvrement.

L'action doit être introduite, à peine de forclusion, dans le délai de trois mois à dater de la publication du contrat de gérance dans un journal habilité à recevoir les annonces légales.

D'autre part, selon l'article 8 de la loi le loueur du fonds est solidairement et intégralement responsable avec le locataire-gérant des dettes contractées par celui-ci à l'occasion de l'exploitation du fonds et ceci, jusqu'à la publication du contrat de location-gérance et pendant un délai de six mois à compter de cette publication (1).

### C) Obligations du locataire-gérant.

Le locataire-gérant a la qualité de commerçant ou, s'il s'agit d'un établissement artisanal, la qualité d'artisan, et il est soumis à toutes les obligations qui en découlent. Il doit, selon le cas, se conformer aux dispositions des articles 47 et suivants du Code de commerce, relatifs au Registre du Commerce, et à celles du décret du 16 juillet 1952, modifié par le décret du 20 mai 1955, relatives au Registre des Métiers.

Tout contrat de gérance sera, en outre, publié dans la quinzaine de sa date, sous forme d'extrait ou d'avis dans un journal habilité à recevoir les annonces légales.

Le locataire-gérant est tenu d'indiquer, en tête de ses factures, lettres, notes de commande, documents bancaires, tarifs et prospectus, ainsi que sur toutes les pièces signées par lui ou en son nom, son numéro d'immatriculation au Registre du Commerce ou au Registre des Métiers et le siège du Tribunal où il est immatriculé, sa qualité de locataire-gérant du fonds, ainsi que le nom, la qualité, l'adresse et le numéro d'immatriculation au Registre du Commerce ou des Métiers du loueur du fonds.

Toute infraction aux dispositions de l'alinéa précédent sera punie d'une amende de 2.000 à 24.000 francs.

La fin de la location-gérance rend immédiatement exigibles les dettes afférentes à l'exploitation du fonds ou de l'établissement artisanal, contractées par le locataire-gérant pendant la durée de sa gérance.

## 5° SANCTIONS

La loi s'applique nonobstant toute stipulation contraire, et sa violation entraîne la nullité du contrat de location-gérance « ou de toute autre convention comportant des clauses analogues ».

Mais la nullité du contrat reste inopposable aux tiers. Si aucune des parties ne le demande, cette sanction risque donc de rester lettre morte. En pratique, il faut distinguer deux hypothèses :

a) Lorsque le propriétaire du fonds donné en gérance n'est que locataire de l'immeuble, le deuxième alinéa de l'article 11 prévoit une sanction efficace : la privation du droit au renouvellement du bail de l'immeuble. Encore faudra-t-il, bien entendu, que le propriétaire de l'immeuble invoque ce motif de refus, mais il aura le plus souvent intérêt à le faire : le respect des dispositions légales sera donc assuré, en fait, par le propriétaire ou par la crainte du propriétaire de l'immeuble ;

b) Lorsque le propriétaire du fonds est en même temps propriétaire

(1) La limitation de la responsabilité dans le temps ne joue pas en ce qui concerne les dettes d'impôts directs. En vertu de l'article 1684-3 du Code général des Impôts, le propriétaire d'un fonds de commerce mis en gérance libre est solidairement responsable avec le gérant libre des impôts directs établis à raison de l'exploitation du fonds.

Une protection à cet égard pourra être obtenue par le propriétaire en introduisant dans le contrat de gérance libre une clause prévoyant qu'au cas où le gérant libre laisserait une dette impayée, le contrat serait résilié de plein droit, si bon semble au propriétaire, un certain nombre de jours après une sommation restée infructueuse.

des murs, ce risque disparaît : dans ces conditions, rien n'empêche de donner un fonds en gérance sans remplir les conditions prévues à l'article 4, aucune des parties n'ayant intérêt, en ce cas, de demander la nullité du contrat. Il ne semble pas que le procureur de la République ait qualité pour provoquer d'office cette nullité. Restent les créanciers, mais généralement, la nullité ne leur serait pas profitable.

## 6° RÉVISION DU LOYER

### A) Cas divers de révision.

L'article 12 de la loi prescrit que si le contrat de location-gérance en cours ou conclu après la publication de la loi, est assorti d'une clause d'échelle mobile, la révision du loyer peut, nonobstant toute convention contraire, être demandée chaque fois que, par le jeu de cette clause, ce loyer se trouve augmenté ou diminué de plus du quart par rapport au prix précédemment fixé contractuellement ou par décision judiciaire. Si l'un des éléments retenus pour le calcul de la clause d'échelle mobile vient à disparaître, la révision ne pourra être demandée et poursuivie que si les conditions économiques se sont modifiées au point d'entraîner une variation de plus du quart de la valeur locative du fonds. On paraît avoir oublié que ces dispositions, qui concordaient alors avec les principes généraux admis en matière de révision des loyers commerciaux, ne concordent plus avec les dispositions nouvelles de la loi sur les baux commerciaux du 12 mars 1956.

Trois hypothèses doivent être envisagées :

1° Le bail ne contient aucune clause d'échelle mobile : en ce cas, aucun droit de révision n'est prévu. Les contrats de gérance étant généralement conclus pour des durées assez courtes (un an maximum), il a sans doute paru inutile d'instituer une révision triennale ;

2° Le bail contient une clause d'échelle mobile, dont les éléments de variation restent déterminables : en ce cas, la révision concorde avec celle des loyers commerciaux. Le rôle du juge consiste à adapter le jeu de l'échelle mobile, en recherchant la valeur locative équitable, selon une formule bien connue ;

3° Le bail contient une clause d'échelle mobile, mais les éléments de variations visés ne sont plus déterminables (indice ayant cessé de paraître). Respectant la volonté des parties, qui était de permettre la révision du loyer, le législateur institue une révision légale. Mais cette révision n'est plus analogue à celle qu'institue aujourd'hui la loi du 12 mars 1956 en matière de loyers commerciaux : il n'y a aucune référence aux « indices économiques » et le juge doit toujours rechercher si les « conditions économiques se sont modifiées ». La révision reste recevable, même si les indices économiques n'ont pas varié de plus de 15 %, mais il faut toujours que la valeur locative ait varié de plus de 25 %.

Cette différence de traitement peut s'expliquer : la valeur locative d'un fonds de commerce est très différente de la valeur locative du local où il s'exploite, et le loyer du local n'est qu'un des éléments qui peuvent être retenus pour rechercher la valeur de location du fonds lui-même.

### B) Procédure de révision.

La partie qui veut demander la révision doit en faire la notification à l'autre partie par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par acte extrajudiciaire.

A défaut d'accord amiable, l'instance est introduite et jugée conformément aux dispositions prévues en matière de révision des prix des baux à loyer d'immeubles ou de locaux à usage commercial ou industriel.

Le juge doit, en tenant compte de tous les éléments d'appréciation, adapter le jeu de l'échelle mobile à la valeur locative équitable au jour de la notification. Le nouveau prix est applicable à partir de cette même date, à moins que les parties ne se soient mises d'accord avant ou pendant l'instance sur une date plus ancienne ou plus récente.

## 7° DISPOSITIONS TRANSITOIRES

La nouvelle loi était applicable aux contrats en cours, sauf l'article 4 (délai d'exploitation) qui ne s'applique qu'aux contrats postérieurs à la loi. Il faut distinguer, selon leur date, trois sortes de contrats de gérance :

a) Les contrats postérieurs à la loi du 20 mars 1956 : ils seront régis par la loi nouvelle ;

b) Les contrats conclus entre le décret du 22 septembre 1953 et la loi nouvelle : ils demeurent régis, jusqu'à leur expiration ou leur renouvellement, par la législation en vigueur au jour de leur conclusion, mais la loi nouvelle s'applique à leur renouvellement. Réserve est faite des décisions judiciaires passées en force de chose jugée, notamment des décisions ayant autorisé la gérance sans condition d'exploitation du fonds mis en gérance ;

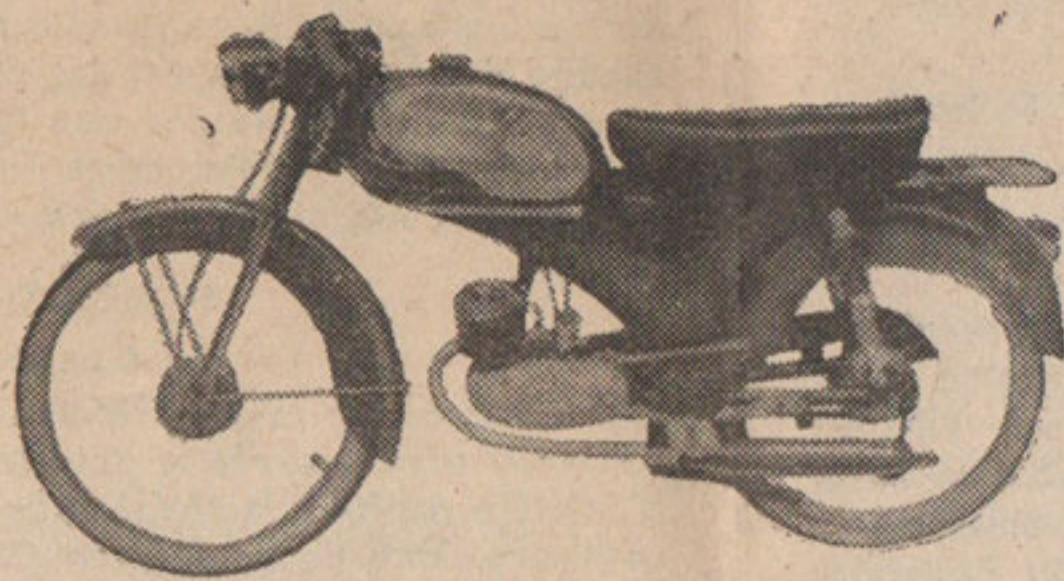
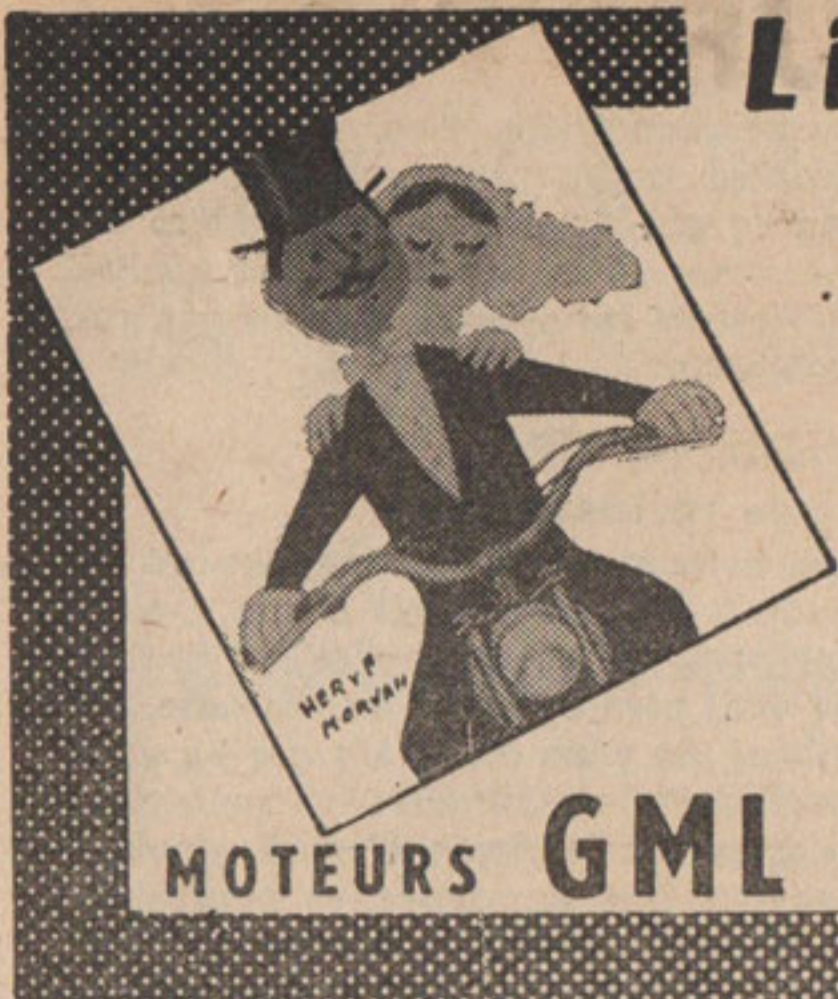
c) Les contrats antérieurs au 22 septembre 1953 : ils ne devaient être soumis au nouveau régime qu'à l'expiration d'un délai d'un an, qui a été prorogé au 30 avril 1955 par la loi du 28 décembre 1954, puis au 31 décembre 1955 par la loi du 2 avril 1955. Depuis le 31 décembre 1955 ces contrats étaient donc, en principe, soumis au décret du 22 septembre 1953 ; mais le nouvel article 15, alinéa 3, reporte à nouveau le délai jusqu'à la date de publication de la loi du 20 mars 1956. De sorte qu'en définitive la dite loi devient seule applicable à ces contrats, qui n'ont jamais été soumis au régime antérieur. Il est bien entendu que les dispositions nouvelles s'appliquent aux instances en cours (notamment aux demandes de suppression ou dispense de délai d'exploitation) mais la loi a réservé la validité des décisions passées en force de chose jugée.

# LE CYCLOMOTEUR DE VOTRE VIE

conçu pour des performances sportives, le modèle sport est un véritable 2 cv bivitresse à pédalier kick incorporé  
il complète la gamme des modèles classiques et "grand tourisme"

**Paloma**

GRAISSAGE MOTUL MIX-COURSES



MOTEURS **GML LAVALETTE**

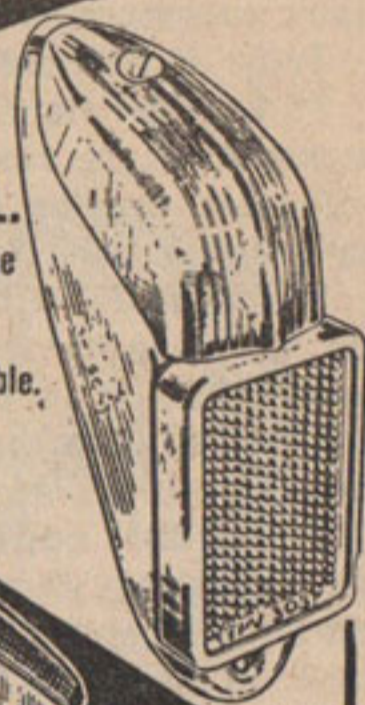
32, Av. Michelet - SAINT-OUEN (Seine)

**NEW WATSON**

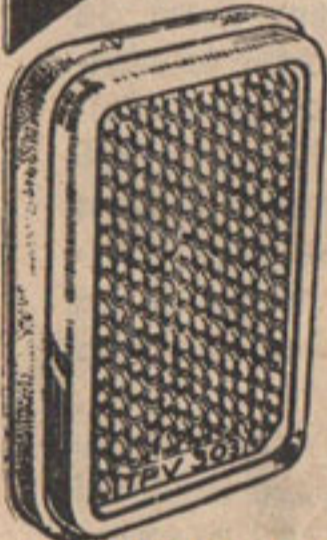
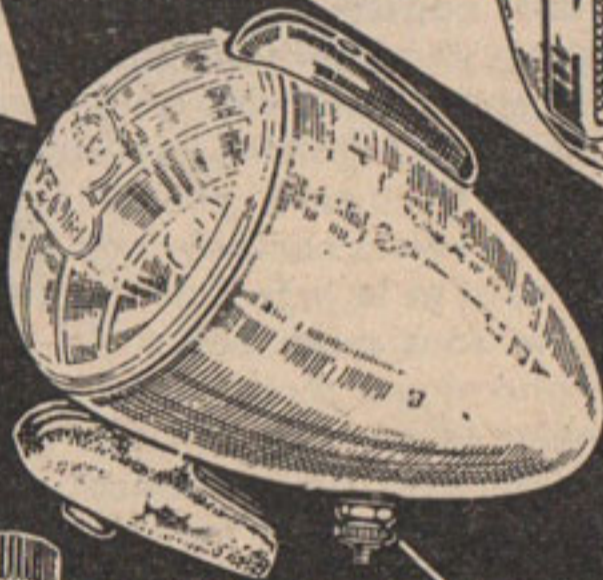
**SÉCURITÉ**

**COMBINE C.A.L.**

Feu rouge électrique et catadioptré  
Boîtier aluminium inoxydable, incassable.



Nos catadioptrés sont tous montés dans un boîtier étanche et protégés par un verre lisse, préservant un système réfléchissant  
Efficacité ainsi illimitée



**7 MODELES**

de catadioptrés rectangulaires  
fixation sur garde-boue, plaque police haubans de fourche, etc...

**MAGNETO W.**

6 volts 3 watts  
Démontable  
Silencieuse et puissante



**PHARE**

DIAMETRE 65 mm  
Aérodynamique  
Modèles pour tous montages

CHAINES CYCLES ET CYCLOMOTEURS  
ECROUS DE RAYONS

Ets **RENÉ CHATELAIN**

Rue des Journelles ANNEMASSE (Hte SAVOIE)

# le Soin

que vous apporterez à la présentation de vos imprimés, témoignera du soin dont vous aurez entouré l'exécution du travail.

- fiche de réparation
  - fiche de main d'œuvre
  - fiche de garantie
  - fiche de stock
  - Certificat de vente
  - déclaration d'inscription de gage
  - demande de radiation de gage
  - vente à crédit
  - Contrat location-vente
- et tous les imprimés utilisés dans les ATELIERS  
**A DES PRIX DE GRANDE SÉRIE**

Utilisez les

# Fiches S.O.S.P.

SPÉCIMEN ET TARIFS SUR DEMANDE A  
S.O.S.P., 59, AV. DE LA GRANDE ARMÉE, PARIS (16<sup>e</sup>) KLÉ.86-15

# FERRAND

**MONTOIRE**

— (Loir-et-Cher) —

Plus de 80 modèles

## GANTS

VÉLO - MOTO - AUTO  
Travail, Industrie, Sports

## CASQUETTES CUIR



Forme Saxe à soufflets

## CANADIENNES

Raglans — Vestons

Blousons — Anoracks

Serre-tête — Cuissards

— Casques motos —



Anorack



Raglan

**DEMANDEZ LE TARIF GÉNÉRAL**

Vente exclusivement en gros

Vente exclusivement en gros

# TARIFS HORAIRES DE FACTURATION

## A) NOUVEAUX TARIFS DANS LA RÉGION PARISIENNE

Ainsi que nous l'avons annoncé, dans notre numéro du 8 juin 1959, le préfet de Police a pris un arrêté en date du 11 août 1959, à la requête de la Fédération Nationale (F.N.C.R.M.) afin de déterminer un tarif spécial pour les réparations de motos et de scooters, tenant compte des frais inhérents à cette catégorie de véhicules.

Nous reproduisons ci-après le texte, tel qu'il est paru au « Bulletin municipal officiel » du 13 août 1959 :

Le préfet de police,

Vu :

- L'ordonnance n° 45-1483 du 30 juin 1945 relative aux prix ;
- L'ordonnance n° 45-1484 du 30 juin 1945 relative à la constatation, la poursuite et la répression des infractions à la législation économique ;
- L'arrêté ministériel n° 23716 du 27 août 1957 relatif aux prix de tous les produits et services, et notamment son art. 5 ;
- Les arrêtés ministériels n°s 23645 du 14 décembre 1957 et 23911 du 25 avril 1958 relatifs aux prix des services des industries mécaniques ;
- L'arrêté ministériel n° 24129 du 26 décembre 1958 déléguant compétence aux préfets pour fixer les taux-limites horaires de facturation des réparations de cycles et motocycles ;
- La circulaire n° 793 du 29 décembre 1958 de M. le Ministre des Finances et des Affaires économiques relative aux tarifs horaires de facturation des réparations de cycles et motocycles ;
- La demande présentée par la Fédération nationale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Motocycle, 59, avenue de la Grande-Armée, à Paris (16°) ;
- L'avis du Comité départemental des Prix ;
- Sur la proposition du secrétaire général,

Arrête :

Article premier. — A Paris et dans le département de la Seine, les tarifs de base maximums de facturation de la main-d'œuvre pour la réparation de cycles, cyclomoteurs, vélomoteurs, motocycles et scooters sont fixés comme suit, toutes taxes comprises :

	Travaux ordinaires	Travaux spéciaux
Cycles.....	635 »	800 »
Cyclomoteurs.....	700 »	875 »
Vélomoteurs.....	800 »	875 »
Motocycles et scooters.....	960 »	1.025 »

Art. 2. — Les dispositions de l'arrêté ministériel n° 23645 du 14 décembre 1957, modifié par l'arrêté n° 23911 du 25 avril 1958, demeurent applicables aux tarifs ainsi fixés.

Art. 3. — La mention du prix unitaire horaire devra être portée sur toute facture délivrée au client.

Art. 4. — Tout dépassement des prix prévus par les articles 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> du présent arrêté sera considéré comme une hausse illicite ; les infractions seront constatées et réprimées conformément à la législation économique en vigueur.

Art. 5. — Les fonctionnaires et agents de la Préfecture de police, les agents du Service des Enquêtes économiques de la Seine et le colonel commandant de la 1<sup>re</sup> Légion de gendarmerie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Paris, le 11 août 1959.

Pour le Préfet de police et par délégation :

Le Préfet, Secrétaire général,

André ROGUES.

L'arrêté étant applicable un jour franc après sa parution, c'est donc à compter du 14 août 1959 que le nouveau tarif de réparations de motocyclettes et de scooters, doit être appliqué.

Il n'y aura plus désormais de distorsion entre les tarifs appliqués pour les automobiles et pour ces véhicules, dans les ateliers où la main-d'œuvre est successivement utilisée pour les deux opérations.

Le texte a également pour avantage de rendre générale l'application du tarif ainsi déterminée, sans qu'une entreprise quelconque puisse se voir reprocher l'usage antérieur de tarifs bien inférieurs.

L'obligation de mentionner le prix unitaire horaire sur la facture est une disposition reprise par le préfet de Police sur les décisions du préfet de Seine-et-Oise et d'autres départements. Elle peut sembler arbitraire à certains, mais offre le double avantage de la sincérité dans les relations avec la clientèle et d'entraîner à la généralisation des taux de facturation dans une même région et par voie de conséquence, à la revalorisation de la profession.

Les dispositions de l'arrêté ministériel du 14 décembre 1957 restent applicables, c'est dire, que les taux ainsi calculés subissent les hausses (et les baisses) résultant de la variation des indices salaires France entière.

## B) BAISSÉ DES INDICES MOYENS DES SALAIRES AU TITRE DU MOIS DE JUIN

Si au 12 juillet 1959 une hausse de 1,55 % (indice de mai) pouvait être appliquée aux tarifs de facturation tels qu'ils résultaient de la dernière élévation valable à compter du 12 avril 1959, l'indice de juin paru au B.O.S.P. du 14 août 1959 fait ressortir une baisse de 0,75 %. Celle-ci peut d'autant mieux être négligée, dans notre matière, que la hausse résultant de l'indice de mai n'a pu être réellement appliquée, puisque survenue au cours de la procédure poursuivie auprès de la Préfecture de Police.

Nous ne publierons donc plus les tarifs successifs, antérieurs au 14 août 1959 et poursuivrons nos informations à partir des bases suivantes, valables pour la région parisienne.

DATE D'APPLICATION	Pourcentage compte tenu du terme fixe	TARIFICATION DANS LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE							
		Motos, scooters		Vélomoteur		Cyclomot.		Cycles	
		T.O.	T.S.	T.O.	T.S.	T.O.	T.S.	T.O.	T.S.
14 août 1959.....	—	960	1.025	875	800	875	760	635	800

## C) TARIFS DE FACTURATION DANS LES DÉPARTEMENTS

Faisant suite à l'information que nous avons donnée dans notre numéro du 8 juin 1959, page 13 et dans notre numéro du 20 juillet 1959, page 23 où figurent les tarifs des départements de l'Allier, des Basses-Alpes, des Bouches-du-Rhône, des Alpes-Maritimes, du Calvados, de la Corrèze, de la Creuse, de la Dordogne, du Doubs, de la Loire, du Lot, de l'Oise, du Puy-de-Dôme, du Bas-Rhin, de la Haute-Saône, de la Sarthe et du Vaucluse, dont aucun ne fait la distinction entre motos et vélomoteurs (ce qui doit légitimer une possibilité de révision) voici les derniers arrêtés portés à notre connaissance.

CHARENTE-MARITIME. — (Arrêté du 9 juin 1959).

GENRE DE TRAVAUX	Motos, scooters, vélomoteurs, cyclomoteurs	Cycles, tandems, tricycles	Machines agricoles, tracteurs
Travaux ordinaires.....	550 fr.	500 fr.	700 fr.
Travaux spéciaux.....	600 fr.	500 fr.	700 fr.

Ces prix s'entendent toutes taxes comprises mais taxe locale en sus (ce qui n'est vraiment pas bien clair).

MEURTHE-ET-MOSELLE. — (Arrêté du 9 avril 1959).

MOTOCYCLES ET CYCLES (1)	
Travaux ordinaires....	700 fr.
Travaux spéciaux....	774 fr.

(1) Même taux pour l'automobile et les tracteurs et machines agricoles.

SAVOIE. — (Arrêté du 29 avril 1959).

MOTOCYCLES ET CYCLES (1)	
Travaux ordinaires....	700 fr.
Travaux spéciaux....	770 fr.

(1) Même taux pour l'automobile et les tracteurs et machines agricoles.

VAR

(Arrêté du 28 juin 1959).

MOTOCYCLES ET CYCLES (1)	
Tous travaux.....	680 fr.

(1) Même taux pour l'automobile, les tracteurs et machines agricoles.

N.B. — Les tarifs de facturation des réparations d'automobile sont publiés régulièrement dans « l'Officiel de l'Automobile ».

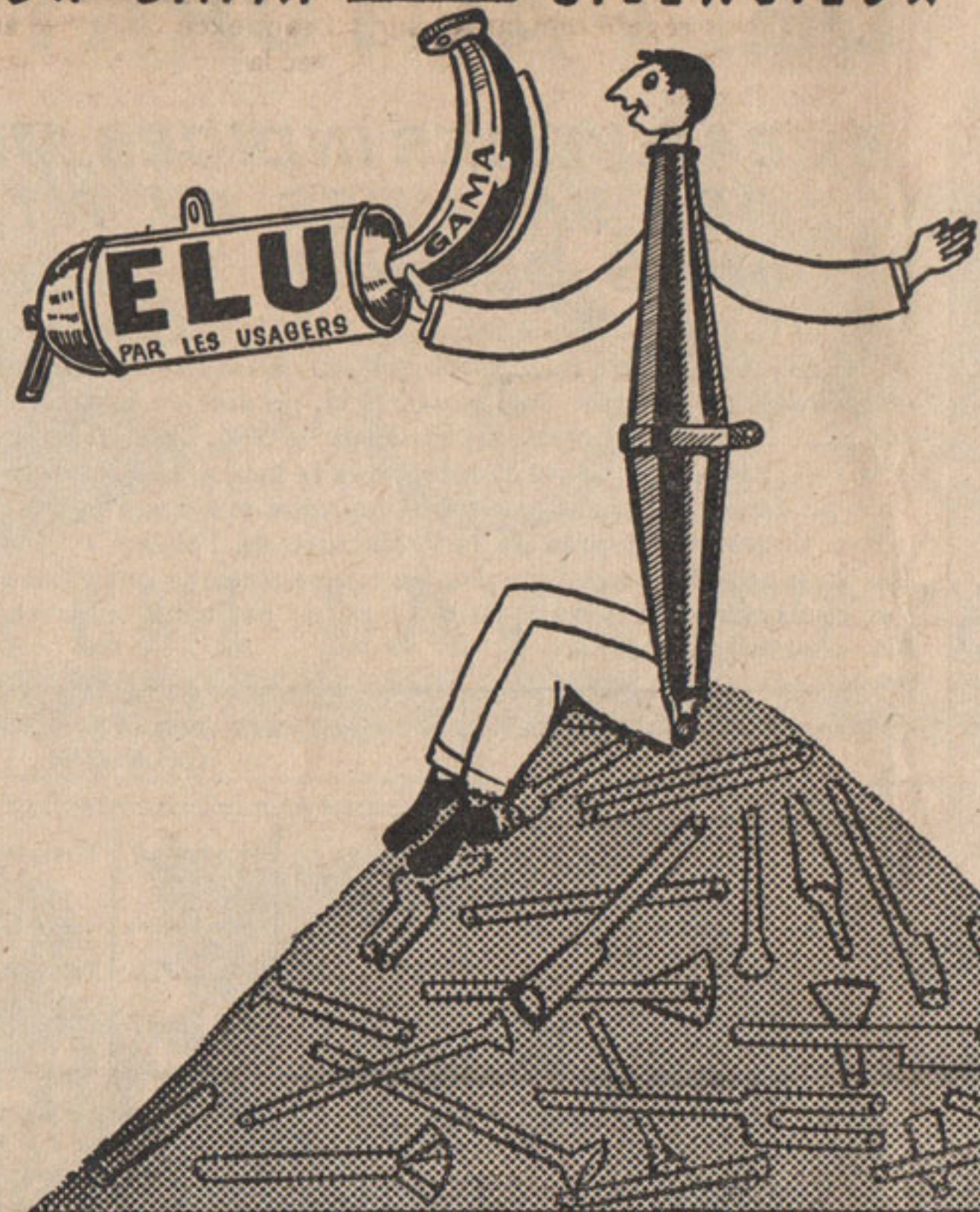
## Nouvelles Dispositions concernant la Carte Nationale d'Identité

En cas de changement de domicile, le titulaire d'une carte nationale d'identité pourra désormais obtenir une nouvelle carte avec indication de son nouveau domicile sur simple production de l'ancienne carte, d'une justification du domicile, de trois photographies d'identité et du paiement de la taxe de 135 francs, à condition que son état civil et sa nationalité n'aient subi aucune modification.

La demande doit être déposée au commissariat de police du nouveau domicile.

SILENCIEUX GAMA — SILENCIEUX GAMA

SILENCIEUX GAMA



Les Silencieux GAMA sont montés en série par la plupart des constructeurs

Sté.

GAMA

LES GRAVES. CUSSET. ALLIER.

PROGRAMME

Désormais

GAMA

vous fournira

TOUS LES

SILENCIEUX

ADAPTABLES

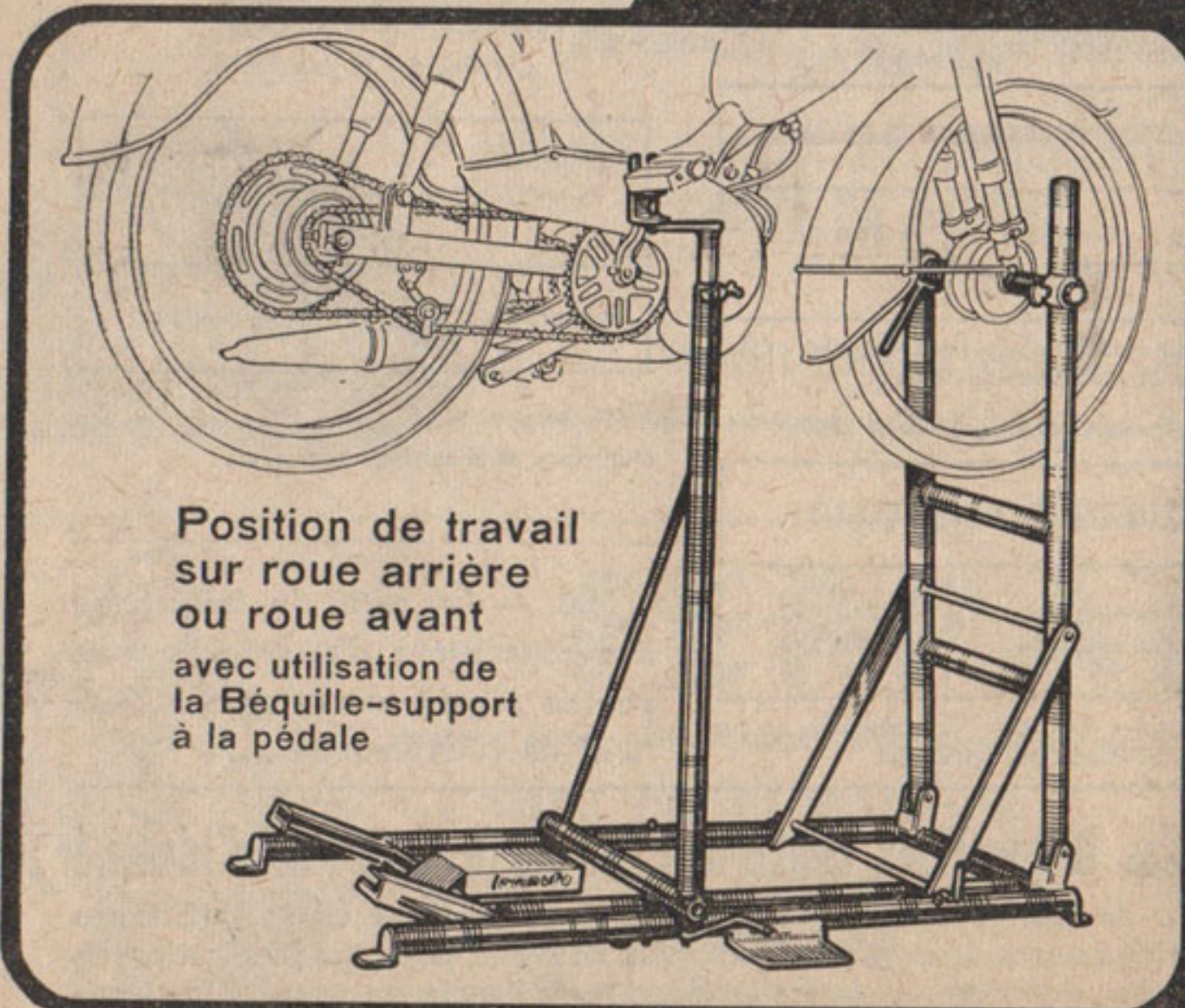
DE 49 A 100 CC.

il les surclasse tous le

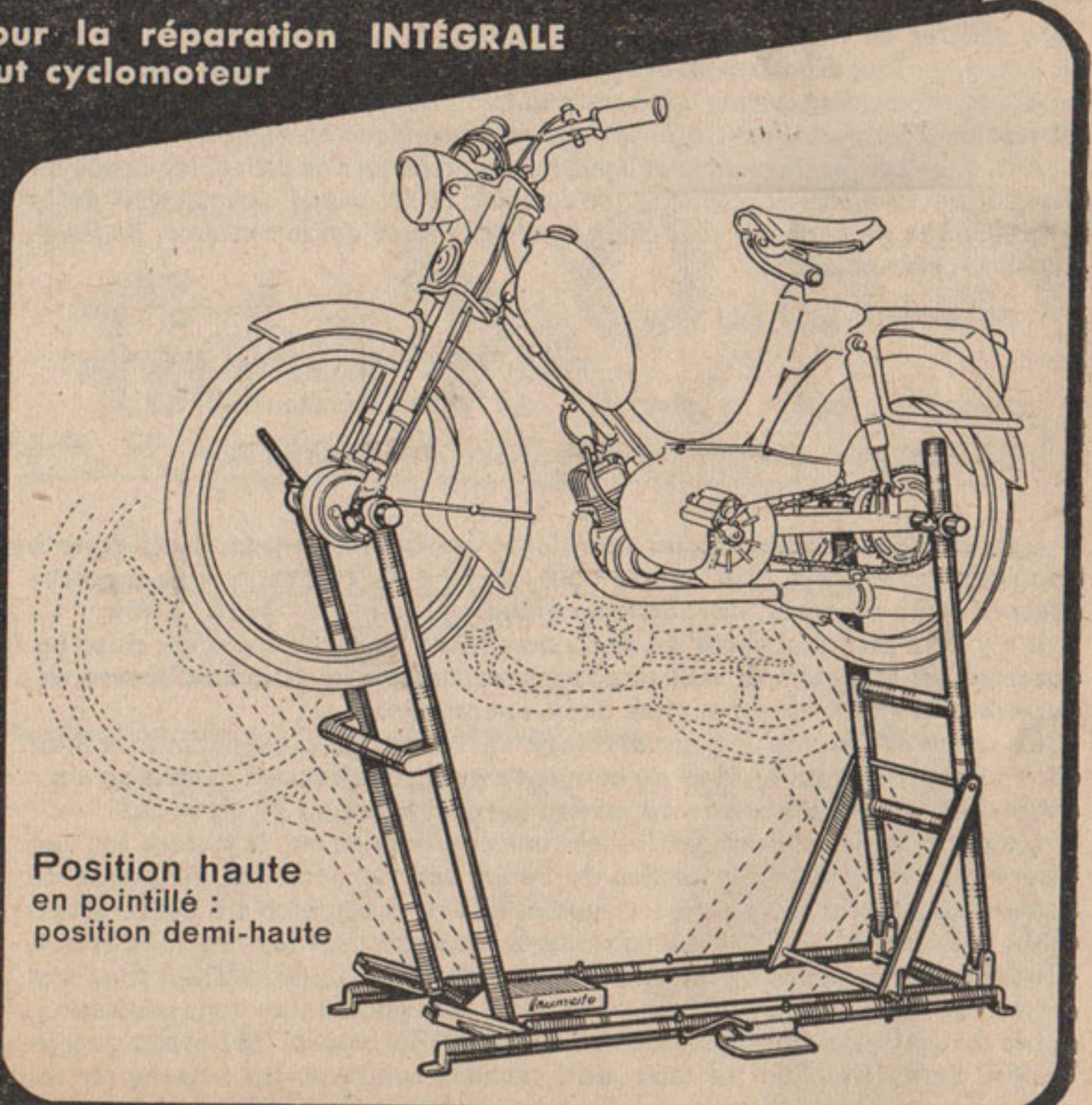
# Lèvcyclo VAR

Réf. 811

L'ÉLEVATEUR RATIONNEL pour la réparation INTÉGRALE et l'ESSAI EN MARCHÉ de tout cyclomoteur



Position de travail sur roue arrière ou roue avant avec utilisation de la Béquille-support à la pédale



Position haute en pointillé : position demi-haute

ÉLEVATION ET DESCENTE INSTANTANÉES

Possibilités multiples de positions de la machine permettant toutes l'accès à bonne hauteur et le DÉMONTAGE FACILE de tous les organes.

C'est une production LEVMOTO

DOCUMENTATION SUR DEMANDE

VAR

6, RUE PASTEUR PARIS XI<sup>e</sup>

TÉLÉPHONE : ROquette 03-88

## LES BRUITS QUI FONT TANT DE BRUIT !

Le Docteur de Véricourt, avec certains de ses collègues du Conseil municipal s'inquiète à juste titre des bruits. Il se plaint de l'indifférence de la police à l'égard des bruits de moteurs secouant les nerfs de la population à toute heure du jour et de la nuit.

Mais c'est surtout aux pétarades des motocyclettes auxquelles il s'en prend et le préfet de Police de rappeler toutes les initiatives prises à ce sujet (semaine du silence, vérifications inopinées, etc...) ainsi que les procès verbaux (3.146 en 1958) qui ont été dressés pour échappement libre et ceux (892) qui concernent « le bruit excessif provoqué par des véhicules en marche ».

Si cependant nous nous penchons sur la statistique parisienne des procès-verbaux du mois de juin 1959 nous constatons que sur 111 contraventions infligées pour échappement libre et défaut de silencieux, 42 seulement concernent les motos ou scooters, 43 les autos et taxis, 22 les poids lourds et 4 les cars.

Quant aux infractions aux bruits, la même statistique relève 138 contraventions qui n'ont rien à voir avec la moto, puisqu'il s'agit de tapis, de fêtes foraines, de chants de T.S.F. et de poubelles.

Alors Messieurs du Conseil municipal, un peu moins de partialité, un peu moins de motophobie !

\*  
\*\*

Cette statistique est d'autant plus intéressante, qu'elle a été relevée, dans le premier mois d'application de l'ordonnance du 5 juin 1959 de la Préfecture de Police donnant une nomenclature complète, sous la pression de la campagne contre les bruits, de tous les cas où les parisiens peuvent être sujets à contravention. La moto n'y occupe pas, bien naturellement, la place principale.

### ET L'ANTIPARASITAGE ?

Il y a aussi les bruits et brouillages de l'image qui se produisent dans les appareils de radio et de télévision et qui gênent fâcheusement les émissions.

En principe, c'était à compter du 13 juillet 1959 que constructeurs et vendeurs de véhicules à moteur thermiques devaient se mettre en règle et à compter du 13 janvier 1960 pour tous les détenteurs de ces moteurs (arrêté du 8 janvier 1959, « J. O. » du 13-1-59).

Mais la Commission d'agrément des dispositifs antiparasites, au cours de sa réunion du 7 juillet a pris position sur les dates d'entrée en vigueur de l'arrêté du 21 mars 1957, estimant qu'elles devraient être respectivement fixées au 1<sup>er</sup> janvier et au 1<sup>er</sup> avril 1960 pour les véhicules neufs et les véhicules en circulation.

Elle estimait également que doit être autorisé l'emploi, jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 1962, de certains dispositifs procurant un affaiblissement important du champ rayonné, bien que ne répondant pas aux conditions du Cahier des Charges.

Donc pour ces bruits là... de sérieux délais sont accordés, mais pour les autres, pas de quartier ! et c'est à vous, lecteurs, d'appeler l'attention de votre clientèle sur les risques qu'ils courent.

\*  
—

## LA MOTOCYCLETTE AUSSI A JOUÉ UN GRAND RÔLE DANS LE CONCOURS DE VITESSE DES DEUX ARCS

Sous le titre « La ligne droite », notre directeur général consacre l'éditorial de notre confrère « L'Hélicoptère » aux succès de cet appareil dans la course Paris-Londres. Voici ce qu'il en dit :

« Un coup de dés jamais n'abolit le hasard, mais c'est la ligne droite qui s'en charge » écrivait Germaine Beaumont en 1930.

La ligne droite, la plus monotone peut être, mais la plus courte est aussi la moins aventurée, la plus efficace et l'hélicoptère vient de nous en réitérer la preuve éclatante dans la course désormais célèbre de Marble Arch-Arc de Triomphe, organisée à l'occasion du cinquantième anniversaire de l'exploit de Louis Blériot.

Il est symptomatique qu'à notre époque ce soit grâce à l'hélicoptère que les concurrents dits « sérieux », ont pu battre le record de vitesse entre deux points fixés dans le quartier le plus actif des deux grandes villes. Il est honnête d'ajouter que les chasseurs à réaction ont apporté une aide importante aux équipes les plus vites, et tout aussi correct de mettre à l'honneur la motocyclette, brillamment représentée par des champions émérites tels que Mancherat, Monneret et Houel.

On a cependant insisté sur le fait que le temps atteint par Maugham, soit 40 minutes 44 secondes, inférieur d'une heure aux temps réalisés avec des moyens normaux par d'autres participants, ne l'a été qu'avec des modes de transports exceptionnels.

Exceptionnelle, l'utilisation pour une si courte distance du Hawker T7 qui franchit régulièrement le mur du son, exceptionnelle aussi la vitesse de 140 km à l'heure atteinte dans Paris avec la moto pilotée par Monneret.

Mais l'utilisation de l'hélicoptère l'a été dans des conditions rationnelles et réglementaires, et c'est là son vrai triomphe, et aussi l'enseignement pratique de la course si fertile en émotions et en incidents.

Au reste et à la veille du cinquantième anniversaire du premier numéro de « L'Hélicoptère », dans sa conception nouvelle, ne devons nous pas, nous réjouir, d'avoir rempli le rôle que nous nous étions impartis dans notre premier éditorial, c'est-à-dire d'être un organe de liaison concourant à l'information des passionnés de l'aéronautique et à l'évolution du vol vertical.

Non seulement, la revue est largement diffusée en France et à l'étranger, mais elle a apporté un appui direct à tous les défenseurs de l'« Hélicoptère » pour doter celui-ci d'un statut et lui faire reconnaître ses droits de survol et d'atterrissage en vertu de ses possibilités propres.

L'année 1959 est une grande année pour le vol vertical puisque c'est un décret du 3 janvier 1959 qui a modifié la loi du 31 mai 1924 constituant le Code de la Navigation Aérienne, pour autoriser des dérogations au profit des hélicoptères.

Nos héliports n'étaient jusqu'à présent que des aéroports transformés. Désormais des hélisations et des hélisurfaces ou héliplateformes sont agréées, en vertu de ces textes, et on trace déjà sur les cartes d'abondants et utiles couloirs du cheminement.

Quant aux exploits des appareils à voilure tournante, qu'on appelle déjà des taxis aériens, ils ne se comptent plus, surtout dans ces périodes de grandes perturbations atmosphériques et telluriques. Ce sont des hélicoptères qui assurent la protection sanitaire des îles de la côte, sous l'impulsion de notre ami le Docteur l'Haridon. Ce sont ceux qui dépannent, ravitaillent, sauvent des populations isolées, par le feu, par les inondations, par les tremblements de terre... Dans la hiérarchie des anges se sont des céraphins. Ils sont aussi agents de la paix et c'est dans la paix, qu'ils nous donneront raison d'avoir cru en eux.

\*  
—

## DANS QUELLES CONDITIONS UN DÉPÔT CONSTITUE-IL UN ÉTABLISSEMENT DISTINCT AU REGARD DE LA PATENTE ?

Un dépôt spécial mis en gérance, en vue de la réception de commandes, de la livraison de marchandises et habilité à encaisser des factures au comptant, doit être considéré comme établissement distinct de la société dont il occupe cependant un local et qui le fait administrer par un de ses propres préposés.

Cette distinction doit être faite même quand la clientèle est exclusivement celle de la société dont le siège centralise la facturation.

Ceci résulte de deux arrêts du Conseil d'État des 3 mars et 23 mai 1958.

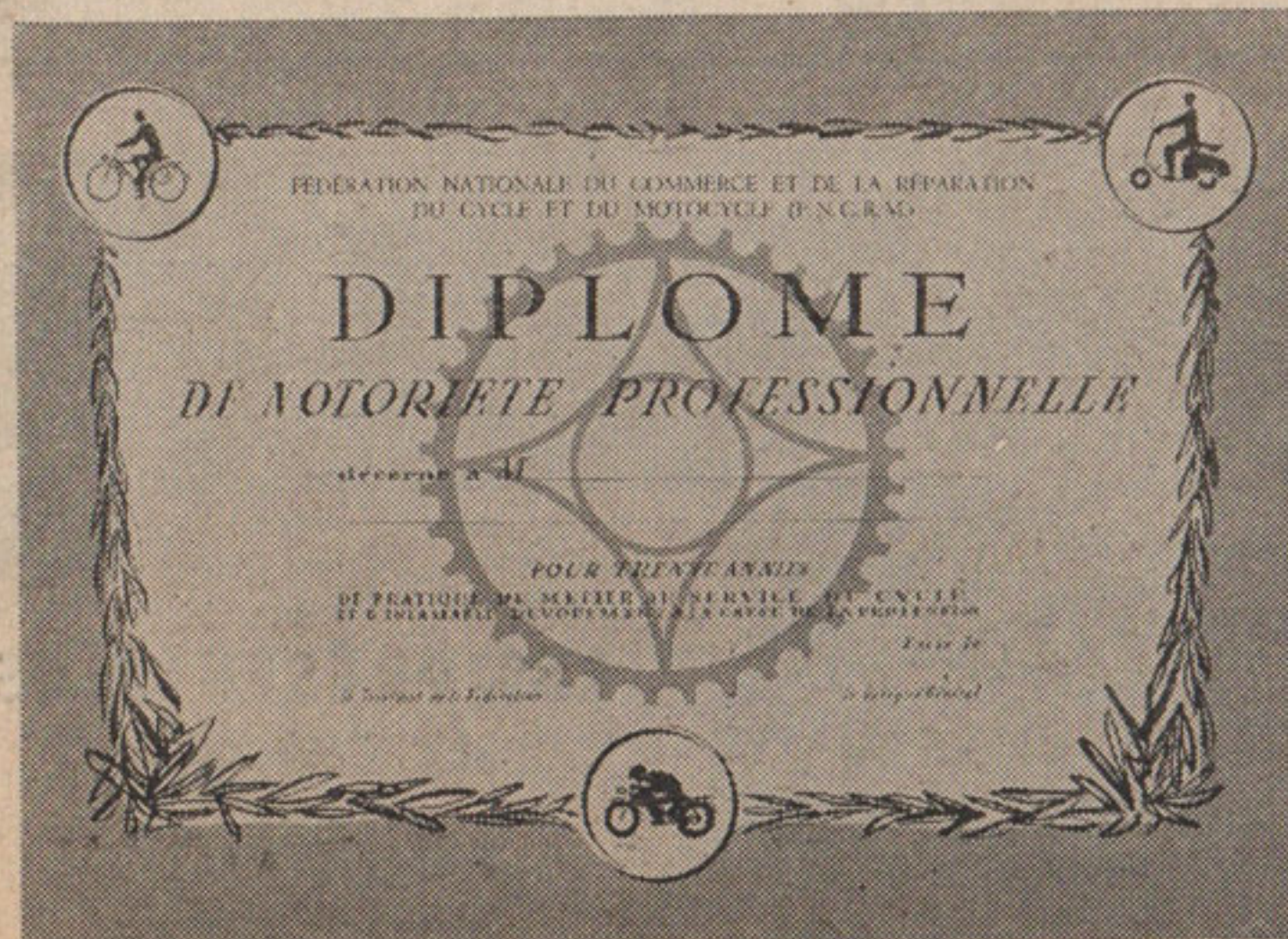
\*  
—

## FAC-SIMILÉ DU DIPLOME DE NOTORIÉTÉ PROFESSIONNELLE

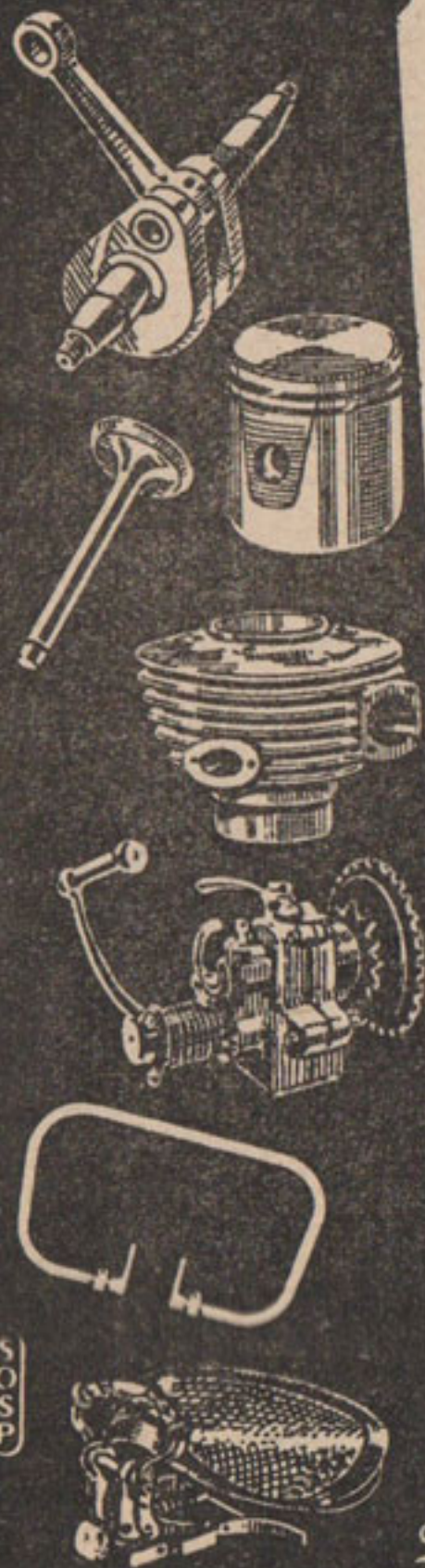
Dans nos précédents numéros nous avons alerté les plus anciens professionnels du Cycle et du Motocycle, sur la décision de la F.N.C.R.M. de délivrer sur demande justifiée et état de service (20 ou 30 ans) un diplôme de notoriété.

Un premier jury examinera les dossiers jusqu'ici parvenus au siège de la F.N.C.R.M., 59, avenue de la Grande-Armée, Paris, pour remise solennelle au cours du Congrès d'octobre.

Pour la promotion suivante, les dossiers peuvent dès maintenant être constitués.



# TOUT POUR LA MOTO



## RÉFECTION D'EMBIELLAGES RÉALÉSAGE TOUS CYLINDRES

PISTONS, SOUPAPES, SEGMENTS, etc.

Travaux exécutés sur place dans nos ateliers par ouvriers qualifiés

*Qualité Garantie*  
*Délais rapides*

PIÈCES DÉTACHÉES & ACCESSOIRES  
TOUTES MARQUES

Distributeurs officiels  
**A.M.C. - VAP - STAUB**

VOLANTS MAGNÉTIQUES  
CARBURATEURS

Pièces détachées toutes marques  
disponibles en magasin

ÉTABLISSEMENTS  
**PERTUISOT**  
23, Rue des Acacias, PARIS-17<sup>e</sup>  
TÉLÉTO. 12-46

Devis gratuits pour remise en état des Moteurs complets

## documentez-vous !

et documentez vos clients

Une innovation des Éts VAR  
VIENT DE SORTIR

LE NOUVEAU CATALOGUE  
COMPLET D'OUTILLAGE  
CYCLE ET MOTO

DOCUMENTATION UNIQUE  
DES PROFESSIONNELS

vous sera adressée sur simple demande  
aux **Établissements VAR**  
— 6, Rue Pasteur, 6, PARIS-XI<sup>e</sup> —

faites votre demande  
en vous recommandant de **L'OFFICIEL**

## CASQUE PARACHOC 1959



— Un rêve réalisé —

Plus de sifflements en route

Audition parfaite  
par le système

**MICRO-SON PARACHOC**

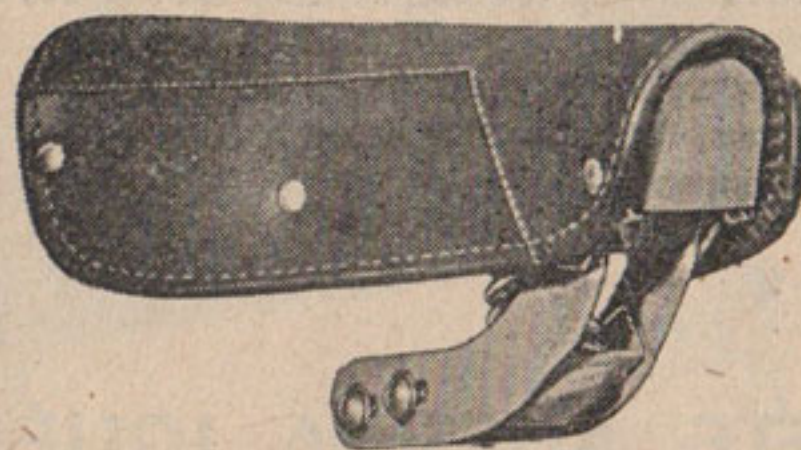
Calotte en stratifié de polyester

Établissements PARACUIR

31, rue Pointe-Cadet, 31, ST-ÉTIENNE

## AVANT de CONSEILLER

**ESSAYEZ-LA DONC...**



La véritable selle  
à suspension SANDOW

**MONORESSORT  
REYDEL**

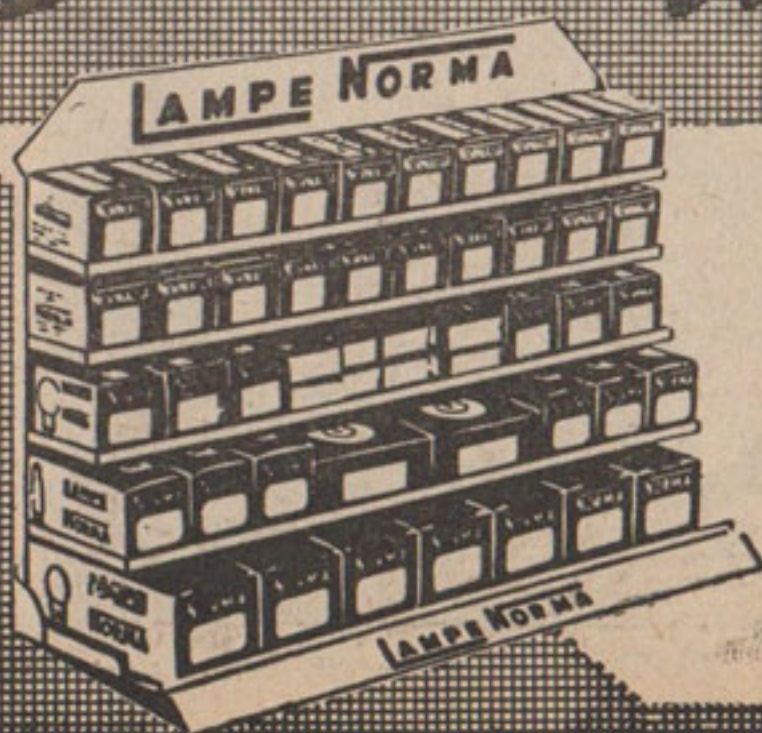
Usine à GONDECOURT (Nord)

Vous en serez ENCHANTÉS...

...et vos clients aussi

Vente exclusivement aux Constructeurs et Commissionnaires

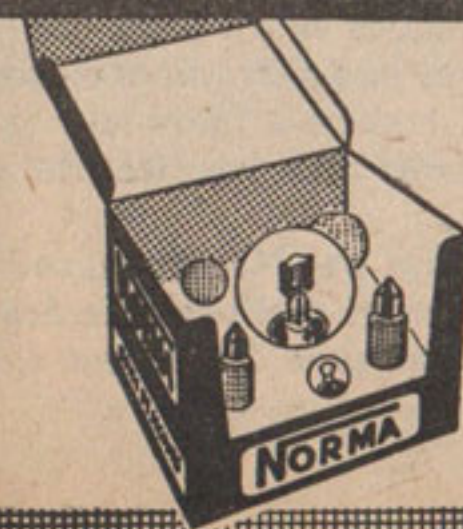
*Developpez vos ventes*



LES PRÉSENTOIRS  
*de lampes*  
POUR AUTO  
POUR CYCLE

2 CREATIONS DE LA :

# LAMPE NORMA



LA BOITE DE SECOURS  
ADAPTÉE A CHAQUE  
VÉHICULE



# FAUT-IL METTRE EN SOCIÉTÉ ET DANS QUELLES CONDITIONS UNE AFFAIRE PERSONNELLE ?

¶ Souvent un industriel ou un commerçant se demande s'il n'aurait pas intérêt à continuer son exploitation sous forme d'une société à laquelle il apporterait son fonds, afin de satisfaire les buts principaux de son entreprise qui sont : but financier, but familial et but fiscal.

Il a le choix entre plusieurs types de sociétés dont les plus courants sont :

- 1° La Société en nom collectif ;
- 2° La Société à responsabilité limitée ;
- 3° La Société anonyme.

## 1° SOCIÉTÉ EN NOM COLLECTIF

**Point de vue juridique :** Elle peut être constituée facilement par acte sous seing privé.

Entre deux associés seulement.

Aucun minimum imposé par la loi pour le capital social.

Tous les associés doivent avoir la capacité pour être commerçants.

Ils sont responsables personnellement, solidairement et indéfiniment du passif social.

**Point de vue fiscal :** Chaque associé est imposé comme un commerçant individuel pour la part des bénéfices sociaux correspondant à ses droits (taxe proportionnelle sur les B.I.C. au taux de 22 %, taux réduit à 5,50 % sur les premiers 300.000 francs).

Tous les bénéfices mêmes ceux non effectivement retirés de l'affaire sont imposés à la surtaxe progressive.

Le régime du forfait n'est pas possible.

La cession de l'affaire peut se faire par de simples cessions de parts au droit d'enregistrement de 4,20 %.

**Point de vue social :** Tous les associés sont considérés comme des commerçants et ne bénéficient donc pas des Assurances sociales ni de la retraite des cadres.

## 2° SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE

**Point de vue juridique :** C'est la formule la plus simple qui concilie les avantages des Sociétés de personnes et des Sociétés de capitaux.

La responsabilité des associés est limitée à leur mise.

Deux associés suffisent.

Capital minimum : 1.000.000 de francs.

**Point de vue fiscal :** Les bénéfices de la S.A.R.L. sont frappés de l'impôt des Sociétés au taux de 50 %. A cet impôt s'ajoute encore la taxe de distribution des dividendes de 22 %.

Les salaires des gérants majoritaires font supporter aux gérants eux-mêmes la taxe proportionnelle de 22 %, cette rémunération est déductible dans les frais généraux.

Si les bénéfices sont importants les réserves échappent à la surtaxe progressive.

Cession de parts au droit d'enregistrement de 4,20 %.

**Point de vue social :** Il faut distinguer selon que la gérance est considérée comme minoritaire ou majoritaire, si elle est minoritaire les gérants sont traités comme des salariés et bénéficient de tous les avantages sociaux.

Si elle est majoritaire, les gérants sont traités comme des employeurs ordinaires.

## 3° SOCIÉTÉ ANONYME

**Point de vue juridique :** Pour les grandes entreprises la Société anonyme permet de réunir des capitaux importants en faisant au besoin appel à l'épargne publique.

La responsabilité de tous les associés est limitée à leur mise.

La constitution et le fonctionnement de la Société anonyme exigent un certain formalisme.

Il faut au moins sept actionnaires et un commissaire aux comptes.

**Point de vue fiscal :** Les bénéfices réalisés supportent l'impôt sur les Sociétés de 50 % et les bénéfices distribués la taxe de distribution de 22 %.

Les salaires des directeurs sont déductibles des frais généraux.

Les réserves échappent à la surtaxe progressive.

La cession des actions est exonérée de tous droits.

**Point de vue social :** Le président-directeur général et tous les autres membres de la Direction sont considérés comme des salariés et à ce titre bénéficient de tous les avantages sociaux avec au surplus la possibilité d'une retraite de cadre assez substantielle.

L'étude ci-dessus est forcément très sommaire et une opinion valable ne peut être donnée qu'après examen de chaque cas particulier.

C'est le rôle précisément d'une Société fiduciaire telle que celle qui fonctionne 59, avenue de la Grande-Armée, Paris (16°).

# VIE SOCIALE

## LA MAJORATION DES PRESTATIONS FAMILIALES

Par arrêté du 31 juillet 1959, le Gouvernement a décidé de porter de 19.000 à 21.000 fr. le salaire mensuel servant de base au calcul des allocations familiales à compter du 1<sup>er</sup> août 1959. Celles-ci vont donc se trouver majorées d'environ 10 %.

Par contre, le taux des autres prestations familiales (allocation de salaire unique, indemnité compensatrice de l'impôt cédulaire, allocation de la mère au foyer) demeurerait inchangé.

En conséquence, les allocations familiales versées dans la première zone de la région parisienne seront, à compter du 1<sup>er</sup> août 1959 (allocations payées en septembre) fixées ainsi qu'il suit en fonction du nombre d'enfants :

Enfants à charge	Sans changement		Allocations familiales à partir du 1 <sup>er</sup> août		Total des prestations familiales des salariés (avec salaire unique)
	Allocat. de salaire unique	Allocat. compensatrice	Nouveau montant	Augmentation	
Jeune ménage sans enfant (1).....	1.800				1.800
1 enfant (2).....	3.600				3.600
2 enfants.....	7.200	981	4.620	+ 440	12.801
3 —.....	9.000	2.490	11.550	+ 1.100	23.040
4 —.....	9.000	3.999	18.480	+ 1.760	31.479
5 —.....	9.000	5.508	25.410	+ 2.420	39.918
6 —.....	9.000	7.017	32.340	+ 3.080	48.357
Par enfant en sus....		1.509	6.930	+ 660	8.439
Majoration par enfant de plus de 10 ans .. (Familles de trois enfants au moins).			1.050	+ 100	

(1) Ayant moins de deux ans de mariage.

(2) De moins de cinq ans, ou enfant resté seul à charge, ou enfant unique d'un allocataire isolé.

Les allocations de maternité sont portées, à partir du 1<sup>er</sup> août, à 42.000 fr. (au lieu de 38.000 francs) pour la première naissance dans les deux ans du mariage ou si la mère a moins de 25 ans, et 28.000 francs (au lieu de 25.333 fr.) pour les naissances suivantes survenant dans les trois ans de la précédente maternité.

Les allocations prénatales sont portées pour chacune des six premières mensualités à 5.250 francs (au lieu de 4.750 francs) et pour les trois dernières à 2.625 francs.

Dans les départements, ces chiffres subissent, suivant la zone, un abattement variable qui est au maximum de 10 % (dans la 12<sup>e</sup> zone, celle pour laquelle la différence est la plus forte par rapport à la région parisienne).

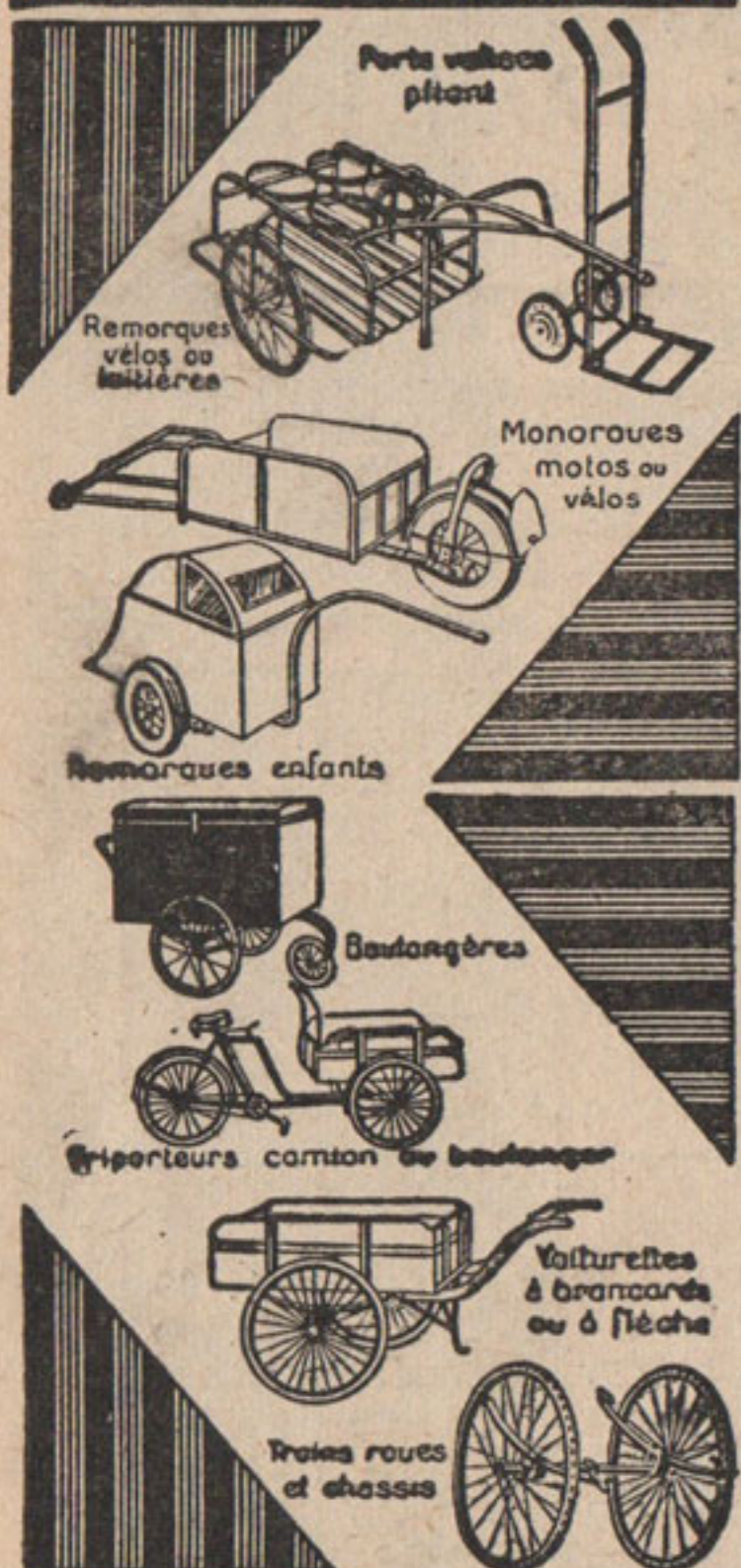
## L'ALLOCATION-VIEILLESSE

### LE PLAFOND DES RESSOURCES LIMITES N'EST TOUJOURS PAS RELEVÉ

Répondant à une question posée par M. de Broglie, député, s'inquiétant de savoir si une élévation du plafond des ressources à partir duquel il est possible de bénéficier de l'allocation vieillesse serait prochainement envisagée, le ministre des Finances précise que les plafonds de ressources au-delà desquels l'attribution de l'allocation supplémentaire du Fonds national de Solidarité est impossible, n'ont pas été relevés depuis la loi du 30 juin 1956 en raison d'impérieuses considérations d'équilibre budgétaire.

La majoration de ce plafond, outre ses incidences propres, ne manquerait pas d'entraîner l'ajustement de divers autres plafonds de ressources concernant d'autres prestations sociales. Cependant, il convient de souligner que les deux compléments ajoutés à l'allocation supplémentaire en 1958 et 1959 sont versés à tout bénéficiaire du Fonds national de Solidarité sans qu'il soit fait application, en ce qui les concerne, des plafonds de ressources. Il n'a pas paru possible d'aller au-delà sans remettre en cause une politique de rigueur financière qui commence à porter ses fruits et qui, en rendant à la monnaie nationale une valeur stable, assure notamment aux personnes âgées la garantie effective de leurs revenus.

FABRIQUE DE REMORQUES, VOITURETTES  
ET TRIPORTEURS, TOUS MODELES.



**ETAB<sup>TS</sup> E. PAQUET**  
constructeurs-mécaniciens  
134 à 138, Ch. St Pierre. AMIENS

le **BERMASCOPE**

Les derniers perfectionnements  
de l'**ÉLECTRONIQUE**  
au service des garagistes

Contrôle électronique des bobines d'allumage  
à l'aide d'un générateur d'impulsions à vitesse  
et intensité réglables

**Société Française du**  
**BERMASCOPE** 151, R. DE BAGNOLET  
PARIS-20<sup>e</sup> - MEN. 44-58

SPÉCIALITÉS MÉCANIQUES DE PRÉCISION ADAPTABLES AUX  
MOTOS - VÉLOMOTEURS - SCOOTERS - CYCLOMOTEURS

**GALETS**  
**AIGUILLES**  
**ROULEMENTS A BILLES**  
**AXES DE PISTON**

**VARAY ET MAGNENANT**  
8 RUE ANTONIN-RAYNAUD - LEVALLOIS - PER. 51-90

Le câble Indécabable

**INDÉCA**  
R 250/300 KGS  
CABLE DE FREIN INOXYDABLE  
CABLES DE DÉBRAYAGE  
CYCLES ET MOTOS  
double  
protection

Qualité super indémontable  
fil trempé haute résistance  
goupille inarrachable brevetée  
sans soudure.

E<sup>TS</sup> LAUNAY-VANCÉ - SARTHE - Tél. : 5

Pour la **VENTE A CREDIT**  
de vos **CYCLES** et  
**MACHINES A COUDRE**  
UTILISEZ LES  
**CONTRAT** de  
**FONCTION-VENTE**

Édités par S. O. S. P.  
59-61, av. de la Gde-Armée, Paris 16<sup>e</sup>  
Tél. KLE 86-15 C. C. P. Paris 7336-22

Au prix de :  
Par 100 ex. : 495 + port  
Par 500 ex. : 2.415 + port  
Par 1000 ex. : 4.700 + port

Disponibles à lettre lue :

**FICHES DE RÉPARATION MOTOS ET CYCLES**

format 120 x 160

avec souche détachable à remettre au client pour le retrait de sa machine

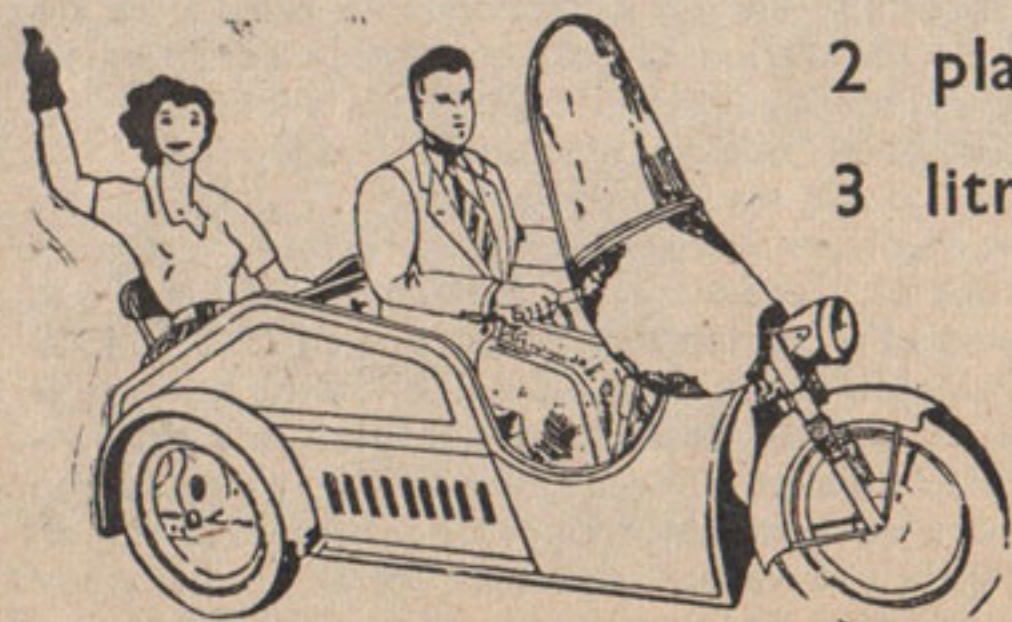
Par 500 : 1210 + port

Par 1000 : 2360 + port

que vous pouvez vous procurer par virement au compte postal 7336-22 PARIS

Éditions S. O. S. P., 59, Avenue de la Grande-Armée, Paris-16<sup>e</sup>

**"MONOTO" La Voiturette utilitaire**



2 places en tandem  
3 litres au 100 km.

É<sup>ts</sup> POIRIER, 61, chemin des Roches, Fondettes (l.-et-L.)

"La Clinique du Cadre"  
Réparations, remise en  
ligne de cadres, fourches  
télescopiques

MARCHAND Frères  
16, rue Danton, LEVALLOIS - Tél. PER. 20-68

Réparation de réservoirs, roues, garde-  
boue, carters

Les scooters  
**MOTOBÉCANE**  
**MOTOCONFORT**  
sont équipés en série  
avec la

SUSPENSION CAOUTCHOUC  
& L'ANTIVOL

**NEIMAN**

**REMORQUES**  
**CHOILLOT**

DIJON (Côte-d'Or)

A L'OCCASION DU 46<sup>e</sup> CONGRÈS NATIONAL  
DES MOTOCISTES ET DES VÉLOCISTES

# REDUCTION DE 20 %

SUR LES BILLETS DE CHEMIN DE FER, aux membres de la corporation, accompagnés de leur femme, de leurs enfants mineurs et de leurs filles non mariées.

**BILLETS VALABLES DU 1<sup>er</sup> OCTOBRE AU 16 OCTOBRE 1959**

**BULLETIN A RETOURNER : 59, Avenue de la Grande-Armée — PARIS (16<sup>e</sup>)**

CACHET COMMERCIAL

Nom et prénom du chef de famille \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

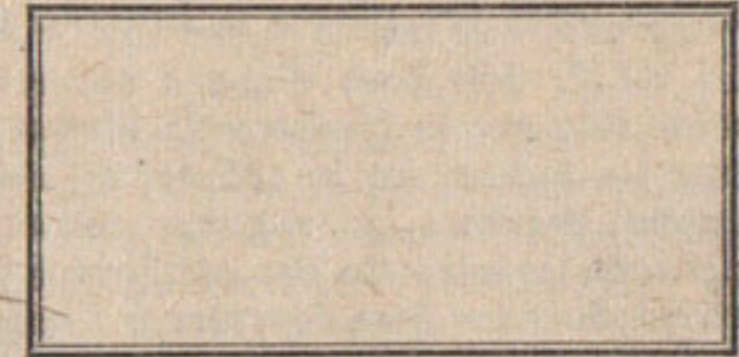
Ville ou localité \_\_\_\_\_

Département \_\_\_\_\_

Prénom de votre femme (s'il y a lieu) \_\_\_\_\_

Gare départ \_\_\_\_\_

Prénom de vos enfants (s'il y a lieu) [un seul prénom par enfant] \_\_\_\_\_



**TRÈS  
IMPORTANT**

1<sup>o</sup> Le siège du Syndicat Général ou des Fédérations transmettra **RAPIDEMENT ET GRATUITEMENT** le présent bulletin auquel une enveloppe timbrée devra être jointe pour le retour des bons de réduction ;  
2<sup>o</sup> Avant votre retour, ne pas omettre de faire viser votre permis, soit à nos bureaux, soit au stand de L'OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE au Grand Palais, Stand I, Salon F.

**Retenez dès maintenant votre place au banquet de clôture qui aura lieu  
LE DIMANCHE 11 OCTOBRE, A 20 HEURES, A L'HOTEL LUTÉTIA.**

COMMUNIQUÉ

## VOS COLLÈGUES MOTORISTES VOUS INVITENT A PARTICIPER AU GRAND DINER PROFESSIONNEL

*qu'ils organisent dans le cadre exclusif de l'Automobile en présence de hautes personnalités  
du Parlement et de l'Administration*

AVEC TOMBOLA GRATUITE

Le DIMANCHE 11 OCTOBRE 1959, à 20 h.

DANS LES SALONS DE L'HOTEL LUTÉTIA, 43, Boulevard RASPAIL, PARIS (6<sup>e</sup>), Métro : Sèvres-Babylone.

Si vous désirez y participer, inscrivez-vous à l'aide du présent bulletin :

Je, soussigné, .....

demeurant à .....

serai présent au banquet du 11 octobre 1959 accompagné de ..... personnes ..... dont les

noms suivent : .....

.....

.....

Ci-joint par { chèque bancaire  
                  { chèque postal (C.C.P. Paris n° 75-88), le montant de ma participation (I) soit ..... fr.

Signature :

(I) 2.000 fr. par personne.

# COMMENT OBTENIR LA CARTE PROFESSIONNELLE DES V. R. P. ?

Le décret n° 59-852 du 9 juillet 1959 (« J. O. », 14 juillet, p. 6993) portant application de la loi du 8 octobre 1919 modifiée et du décret 59-403 du 9 mars 1959 fixe les formalités à accomplir pour obtenir la délivrance de la nouvelle « carte d'identité professionnelle de représentant ».

Cette carte est obligatoire pour toutes les personnes exerçant la représentation dans les conditions prévues par les articles 29 k et suivants, du Livre I<sup>er</sup> du Code du Travail.

## Quelles sont les pièces à fournir par le V.R.P. ?

Le V.R.P. doit tout d'abord souscrire une **déclaration** conforme au modèle fixé par le Ministre de l'Industrie et du Commerce et contenant toutes les indications le concernant devant figurer sur la carte ainsi que les noms, prénoms, noms commerciaux, raisons sociales ou dénominations sociales et les adresses des employeurs. Toutes pièces d'état civil et justificatives devront être fournies à l'appui de la déclaration.

Il doit également fournir une **attestation** écrite de l'employeur ou des employeurs, conforme au modèle fixé par le Ministre de l'Industrie et du Commerce.

## Quels sont les visas nécessaires ?

1° L'**attestation** de l'employeur doit être visée après examen et vérification des pièces fournies par la Chambre de Commerce du domicile de l'employeur (ou la Chambre des Métiers s'il s'agit d'une entreprise artisanale) et par la Chambre de Commerce du domicile du requérant si celui-ci est domicilié dans le ressort d'une autre Chambre de Commerce ;

2° La **déclaration** souscrite par le V.R.P., accompagnée des pièces d'identité, des attestations des employeurs dûment visées et des pièces justificatives, est soumise à la Chambre de Commerce du domicile du représentant pour être visée après examen et vérification de l'exactitude et de la régularité des pièces fournies. La déclaration visée, accompagnée des pièces annexes et du montant des frais exigés pour la délivrance du bulletin n° 2 du casier judiciaire de l'intéressé, est déposée à la Préfecture du département du domicile du requérant.

Durant les quinze jours qui suivront l'envoi par la Poste à l'autorité compétente d'une déclaration en vue de la délivrance ou de la modification d'une carte, l'intéressé pourra justifier de l'accomplissement de ses obligations par la présentation du récépissé d'envoi remis par la Poste.

Dans le cas où les autorités chargées de délivrer les cartes d'identité professionnelles s'en trouveraient démunies, un récépissé pourra également être délivré dans le cas où la nécessité de procéder aux vérifications imposées par l'ordonnance du 3 janvier 1959 ne permettra pas de délivrer immédiatement la carte. Ce récépissé, établi sur papier libre, devra comporter toutes les indications et être revêtu des numéros, dates, signatures et paraphes prévus pour la carte elle-même.

Le récépissé provisoire devra, dans le délai maximum d'un mois, être échangé sans frais auprès de l'autorité qui l'aura délivré contre une carte d'identité régulière.

## Comment faire effectuer la validation annuelle de la carte.

La validation annuelle sera effectuée sur présentation, par le représentant des attestations de la ou des employeurs visées plus haut.

La carte d'identité renouvelée doit porter, quelle que soit la date à laquelle elle est demandée ou délivrée, le numéro de la carte primitive (à laquelle elle se substitue), l'indication de la date de sa délivrance et de l'autorité l'ayant délivrée.

En cas de perte de la carte d'identité professionnelle en cours de validité, l'intéressé pourra, sur demande rédigée sur papier libre adressée au service qui l'a délivrée, en obtenir sans frais une copie certifiée conforme.

## Modification dans la situation du représentant.

Toute modification de l'activité du représentant entraînant une modification des indications portées sur la déclaration du représentant ou l'attestation patronale, doit être notifiée, accompagnée le cas échéant des justifications requises, aux fins de rectification, à l'autorité qui aura délivré la carte.

Si l'intéressé a été chargé, depuis la délivrance de la carte, de la représentation d'autres maisons, la notification doit être accompagnée de la ou des attestations des employeurs.

Si le titulaire n'exerce plus l'activité de représentant dans les conditions prévues par l'article 29 k du Livre I<sup>er</sup> du Code du Travail, la carte devra être remise à la Préfecture. Elle pourra toutefois être restituée, dûment modifiée, dans un délai d'un an à partir de la date de sa délivrance, sur la justification qu'il est de nouveau représentant, dans les conditions précitées.

Toute **contravention au décret du 9 juillet** (notamment le refus expresse ou tacite de l'employeur de délivrer à un représentant satisfaisant aux conditions fixées par la loi l'attestation prévue par le décret) est punie des sanctions (amendes) prévues par l'article 7 de la loi du 8 octobre 1919 modifiée.

# MERCURIALES

## COURS DES VIEUX MÉTAUX

En francs aux 100 kg

Ces prix, purement indicatifs, s'entendent marchandises enlevées par l'acheteur par petites quantités (par lots de l'ordre de 100 kg par exemple et par catégorie) toutes taxes exclues. Pour des lots importants et homogènes (de l'ordre de 1 000 kg par exemple et par catégorie) ces prix peuvent bénéficier d'une majoration allant de 5 à 10 % suivant la qualité.

	23-7-59	27-8-59		23-7-59	27-8-59
<b>Aluminium :</b>					
Tomb. planches.....	135	135			
Vieil. planches, casser..	90	90			
Carter d'auto .....	100	100			
Mitraille fondue .....	85	85			
Tournures ordinaires..	70	70			
Rognures de duralumin	100	100			
Tourn. de duralumin..	70	70			
Papier .....	45	45			
<b>Bronze :</b>					
Mitraille mécanique ...	155	165			
Tournures ordinaires..	145	150			
<b>Cuivre rouge :</b>					
Fils et mitraille.....	170	175			
Tournures .....	155	160			
Étamé .....	160	160			
Demi-rouge planches et balles .....	145	150			
<b>Étain :</b>					
Mitraille .....	400	400			
Soudures .....	190	190			
<b>Maillechort :</b>					
Mitraille .....	105	110			
Tomb. planches .....	140	145			
Tournures.....	95	95			
<b>Laiton :</b>					
Mêlé toutes catégories.	105	110			
Tombants de planches..	145	150			
Tournures de décollet.	115	125			
Tournures de fondu ..	95	100			
Tournures de H. R. ...	70	70			
Douilles d'obus .....	140	145			
Étuis non grillés .....	115	125			
Chutes de barres .....	120	130			
<b>Plomb :</b>					
Tuyaux et planches....	64	64			
Caractère et régule....	64	64			
Plaques d'accumulateur	32	32			
Fondu .....	56	56			
Capsules de bouteilles.	48	48			
<b>Zinc :</b>					
Rognures neuves .....	46	46			
Couvertures .....	42	42			
Chiffonnier .....	38	38			
<b>FERRAILLES ORDINAIRES (*)</b> (en francs à la tonne)					
<b>Ferrailles courtes :</b>					
Épaisseur 8 mm.....	10.900	12.500			
— 5 mm.....	8.750	11.000			
— 3 mm.....	8.150	9.500			
Moins-value cisailage..	2.750	3.000			
<b>FERRAILLES ORDINAIRES (Suite)</b>					
<b>Ferrailles massives</b>					
Épaisseur 8 mm.....	10.000	11.000			
— 5 mm.....	8.500	9.500			
— 3 mm.....	6.825	8.825			
Moins-value découpage.	4.000	4.500			
<b>Tournures d'acier :</b>					
Courtes .....	6.500	8.500			
Frison.....	6.000	7.000			
<b>Tourn. de fonte.</b>					
Non oxydées .....	7.500	8.500			
Oxydées.....	5.000	7.000			
<b>Rognures de tôles :</b>					
Neuves .....	8.300	10.000			
<b>Platinages :</b>					
Noir.....	4.000	4.500			
<b>FONTES ORDINAIRES (*)</b> (en francs à la tonne)					
<b>Fonte mécanique(cas-</b>					
<b>sée en morceaux de</b>					
<b>— 50 kg) .....</b>					
	13.800	14.800			
<b>Fonte grise (de bât.)..</b>					
	11.150	12.000			
<b>Fonte poterie .....</b>					
	12.000	11.000			
<b>Fonte brûlée.....</b>					
	8.500	6.500			
(*) Cours valables pour la Région Parisienne.					
<b>COURS DES CHIFFONS</b> (aux 100 kg)					
<b>Achat chiffons sales par wagon :</b>					
Clair et demi-clair .....	75 à 95				
Grossier .....	30 à 45				
Demi-fin .....	45 à 65				
Blanc sans B/4.....	85 à 105				
<b>Vente chiffons lavés : (1)</b>					
Coul. grossier .....	95				
— demi-fin .....	125				
— fin foncé .....	165				
— fin demi-clair .....	213				
— extra-clair .....	278				
Blanc 1 <sup>er</sup> choix .....	248				
— supérieur.....	278				
— spécial .....	330 à 375				
(1) Majorations de 10 % pour quantités inférieures à 100 kg.					

## STATISTIQUES DE PRODUCTION DEPUIS JANVIER 1959

	Cyclo- moteurs	Vélo- moteurs	Scoters	Moto- cyclettes	Triporteurs
Janvier 1959.....	62.459	1.960	1.505	393	122
Février 1959 .....	69.392	1.844	1.550	255	126
Mars 1959 .....	82.053	1.607	2.091	422	126
Avril 1959 .....	90.950	1.474	3.787	255	144
Mai 1959 .....	75.108	695	3.870	358	121
Juin 1959 .....	88.765	664	4.071	140	147
<b>Total du 1<sup>er</sup> semest.</b>	<b>468.727</b>	<b>8.244</b>	<b>16.874</b>	<b>1.823</b>	<b>786</b>
<b>Total du 1<sup>er</sup> semest.</b>	<b>495.939</b>	<b>18.477</b>	<b>43.548</b>	<b>5.317</b>	<b>1.963</b>

# ASSURANCES

Un mécanisme complexe mais nécessaire

## POURQUOI LES COMPAGNIES D'ASSURANCES SONT-ELLES SI LONGUES A REMBOURSER LES ACCIDENTS ?

Parmi les griefs formulés à l'encontre des Compagnies d'assurances, un des plus fréquents est leur lenteur à indemniser les victimes, à la suite d'un accident d'automobile ou de motocycle.

Nous allons tenter d'expliquer le mécanisme complexe d'un règlement d'accident matériel, laissant de côté les affaires comportant blessures ou morts qui offrent encore plus de difficultés.

Pour que les conséquences d'un accident soient indemnisées, il faut :

- 1° Que les responsabilités soient établies ;
- 2° Que le montant des réparations soit fixé.

Le travail des Services « Sinistres » des Compagnies consiste donc à recueillir les documents permettant de prendre une décision sur ces deux points. Il ne peut être entrepris que lorsque l'assuré en a fait la déclaration. On voit donc l'intérêt qu'il y a à porter à la connaissance de l'assureur, l'accident qui vient de survenir, le plus tôt possible. Encore faut-il que cette déclaration soit aussi complète et objective qu'il se doit.

En effet, si elle est incomplète, il faudra un long échange de correspondance pour obtenir des précisions nécessaires, correspondance dont les délais se trouvent aggravés du fait que l'assuré écrit à l'agent, qui s'en réfère à sa Direction pour instructions, lesquelles doivent être ensuite interprétées auprès de son assuré.

Par ailleurs si l'assuré ne fait pas une déclaration suffisamment exacte des circonstances de l'accident, il risque d'induire son assureur en erreur et lui faire prendre de l'affaire, une opinion erronée.

La déclaration d'un accident doit donc être aussi rapide, complète et objective que possible. Le mieux est d'utiliser pour cela les formules imprimées.

Comment les responsabilités sont-elles fixées ?

Par la déclaration de l'assuré, en premier lieu, mais aussi par d'autres éléments tels que rapport de police, constat d'huissier et témoignages. Tout cela, on s'en doute, ne s'obtient pas en un instant. Les rapports des autorités ne peuvent être obtenus que par le Ministère des Avoués dont on sait que la précipitation n'est pas le défaut majeur. Quant aux témoins, ils répondent ou ne répondent pas. Il faut les relancer et leurs déclarations sont souvent incomplètes ou contradictoires, d'où mise au point nécessaire et donc correspondance et délais.

Pour ce qui est de la remise en état de la voiture accidentée, normalement, ce serait la facture des réparations qui devrait en fixer le montant. Mais les Compagnies instruites par une certaine expérience, entendent constater elles-mêmes l'importance des travaux et c'est pourquoi elles chargent des experts de les examiner. Malheureusement le nombre des experts n'a pas suivi l'augmentation du nombre de véhicules en circulation ni surtout le nombre des accidents de la route. De sorte qu'ils sont absolument surchargés de travail, obligés à être constamment sur les routes pour exécuter leurs missions, et qu'il ne leur reste plus de temps pour rédiger les rapports que, cependant, les Compagnies attendent pour prendre une décision de règlement.

Voici donc le schéma d'un règlement normal.

Mais des difficultés s'élèvent souvent qui compliquent et allongent les délais de règlement.

Tout d'abord il peut y avoir contestation sur les responsabilités. Souvent l'accident n'est pas dû à la faute d'un seul, et un partage de responsabilité s'impose. Il faut alors en convaincre les parties en présence, et leur faire accepter une proportion à chacun. Selon que les uns et les autres seront compréhensifs ou butés, l'accord sera plus ou moins rapide.

Ce peuvent être aussi des divergences sur les travaux de remise en état. Certains estimeront que telle pièce doit être remplacée alors que d'autres considéreront qu'elle est réparable. De même pour les uns, tel travail pourra être effectué en tant d'heures, alors que d'autres l'estimeront différemment. Là encore, il faut rapprocher les points de vue.

Enfin, si malgré toutes les démarches, aucune entente n'est possible, que toutes les tentatives de transaction et de compromis ont échoué, alors, suprême argument, il faut porter le litige devant le tribunal. Mais, arrivés à ce point, il peut encore s'écouler de longs délais, si chacun des deux adversaires attend que l'autre prenne l'initiative de la procédure.

En résumé, le long retard apporté aux règlements des conséquences d'accidents auto provient :

1° De ce que les déclarations d'accidents ne sont pas faites avec toute la célérité voulue et qu'elles sont souvent incomplètes, nécessitant une correspondance de mise au point ;

2° Des délais quelquefois invraisemblablement longs que demandent, pour déposer leur rapport, les experts surchargés ;

3° Des difficultés que les Services des Compagnies rencontrent pour établir les responsabilités en présence, du fait de rapports de police difficiles à obtenir ou incomplets ou encore de témoins qui ne répondent pas, ou qui sont incompréhensibles, voire contradictoires ;

4° Des contestations qui peuvent s'élever sur la responsabilité si celle-ci doit être partagée entre plusieurs personnes ;

5° Des délais de procédure si aucune entente n'a pu être établie, même s'il s'agit d'une procédure pénale s'il y a eu des victimes.

Bien entendu, nous avons tenté d'expliquer le mécanisme nécessaire au règlement d'un accident sans pour autant le justifier. Sans soutenir que certaines Compagnies en profitent pour différer des paiements qui leur incombent, il est certain que des efforts d'organisation pourraient être tentés si le désir d'un règlement rapide était l'objectif principal des Directions.

« L'Officiel-Assurance »,  
ALLAIRE Frères,  
Conseils auprès de la F.N.C.R.M.

Voir au Courrier des Lecteurs, page 10, une intéressante question posée par un abonné.

## SIMPLIFIEZ VOS ASSURANCES — Groupez tous vos risques, ACCIDENTS-INCENDIE

Voici les 15 risques couverts par la « BLOCK-POLICE 57 »

- |   |   |
|---|---|
| 1. Responsabilité civile complète véhicules indéterminée : sans limitation de nombre en circulation, avec transports occasionnels de voyageurs et marchandises à titre onéreux. Remorque. Véhicule remorqué. École. Usine à garage. Abus de fonction. Véhicule prêté. Garantie illimitée. Location de bicyclettes. Responsabilités civiles diverses : | 6. Chef de famille ;  |
| 2. Incendie au cours de travaux chez clients ;  | 7. Incendie de tous vos risques.                                  |
| 3. Exploitation ;   | 8. Incendie : véhicules indéterminés en circulation et en garage. |
| 4. Malfaçon ;   | 9. Perte fonds de commerce à la suite d'incendie.                 |
| 5. Vice caché ;   | 10. Dommages aux véhicules indéterminés.                          |
|   | 11. Sécurité des personnes transportées.                          |
|   | 12. Insolvabilité de tiers responsables d'un accident.            |
|   | 13. Contre-assurance spéciale Garagiste, procès, contraventions.  |
|   | 14. Assurances distributeurs.                                     |
|   | 15. Assurance individuelle.                                       |

Vous pouvez souscrire ces assurances en TOUT ou PARTIE.  
Vous pouvez nous expédier vos polices d'assurance pour vérification gratuite.

en souscrivant à la

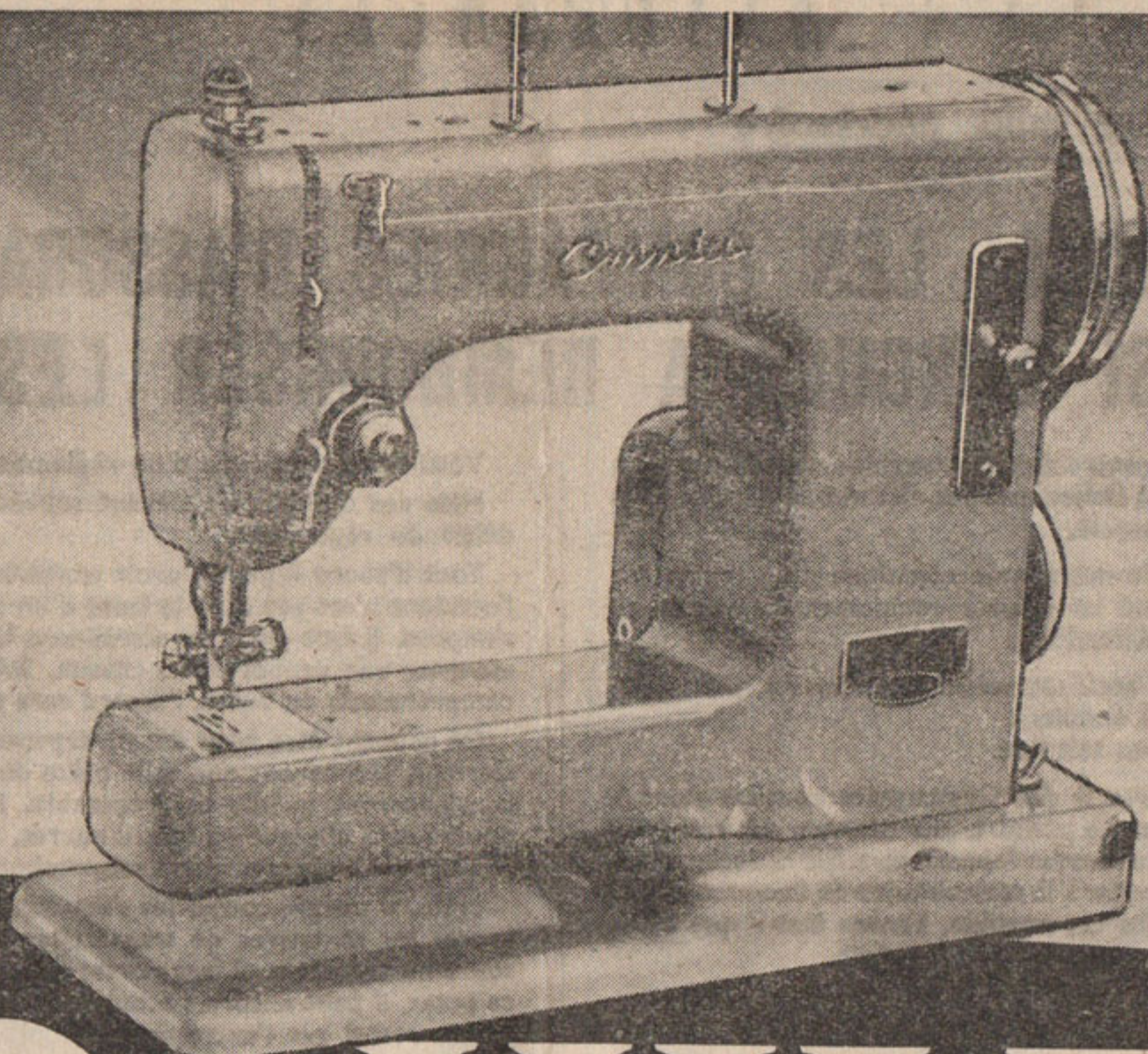
## “ BLOCK-POLICE ”

Retournez ce bon pour demande gratuite de renseign. à **L'OFFICIEL ASSURANCES** 61, avenue de la Grande-Armée Paris (XVI<sup>e</sup>)

M. \_\_\_\_\_

Vélociste-Motociste à \_\_\_\_\_

Département \_\_\_\_\_



# OMNIA

LA MACHINE A COUDRE FRANCAISE  
DE RÉPUTATION MONDIALE

entièrement fabriquée par

## MANUFRANCE

la célèbre MANUFACTURE FRANÇAISE D'ARMES ET CYCLES

## SAINT-ETIENNE

UNE GAMME COMPLÈTE

A NAVETTE LONGUE -- A NAVETTE CENTRALE -- A NAVETTE ROTATIVE

EN TOUS TYPES : PORTATIVES, MEUBLES, ÉLECTRIQUES, A PÉDALE ETC.

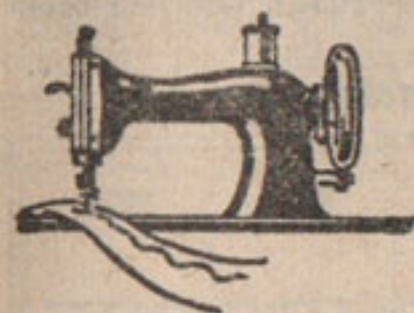
*une qualité consacrée  
des prix imbattables*

Représentants locaux acceptés dans un certain nombre de localités encore disponibles

Ecrire à MANUMODÈLE, 84, Cours Fauriel, SAINT-ÉTIENNE (Loire)

# — MACHINES A COUDRE —

## L'ESSAI DE LA MACHINE



Dans notre précédent numéro (cf. L'Officiel des 3 et 17 Août 1959), page 31, nous avons publié un exposé sur le réglage du ressort contrôleur de fil M. FORT poursuit ci-dessous son étude sur les essais de la machine.

### Pour varier la longueur du point.

La longueur du point se règle à l'aide de la grande vis moletée située sur l'avant du bras vertical, près du volant.

Déplacez cette vis vers le bas pour allonger le point ou vers le haut pour le raccourcir, puis resserrez-la.

### Pour changer la pression du pied-de-biche sur le tissu.

La pression sur le tissu se règle au moyen de la vis moletée placée sur le dessus de la tête de la machine. Pour augmenter la pression, serrez la vis moletée ; pour la diminuer, desserrez.

La pression doit être juste suffisante pour que le tissu soit entraîné d'une façon régulière.

### Pour huiler la machine.

Pour assurer à la machine un fonctionnement régulier et pour prévenir une usure prématurée des pièces se trouvant en contact mobile les unes avec les autres, un graissage régulier est indispensable.

En général, les pièces à huiler dans le bras de la machine sont accessibles par l'ouverture située en arrière du bras.

Celles de la tête le sont après avoir enlevé la plaque frontale.

Enfin, le mécanisme du dessous du plateau peut être huilé après avoir couché la machine en arrière.

Les paliers de l'arbre supérieur, la came-manivelle, et les pièces du dévidoir sont huilés par des trous usinés dans les corps de la machine et du dévidoir.

Quand la machine fonctionne d'une façon continue, il faut huiler toutes les pièces en contact mobile, au moins une fois par jour.

Une exception est faite pour la navette qui, vu le travail quelle fournit, devrait recevoir une goutte d'huile à chaque changement de canette.

### TABLEAU DES GROSSEURS RELATIVES DES AIGUILLES ET DES FILS

Aiguille	Fils	
N° 80	80-100 coton	24-30 soie
N° 90	60-80 coton	20 soie
N° 100	40-60 coton	16-18 soie
N° 110	24-40 coton	10-12 soie
N° 120	20-24 coton	60-80 fil de lin
N° 130	40-60 fil de lin ou coton rugueux	
N° 140	20-40 fil de lin	

Dans les prochains articles, nous verrons les pannes pouvant survenir aux machines à coudre et les remèdes à y apporter.

### VÉLOCISTES - MOTOCISTES !

#### S. O. S. P.

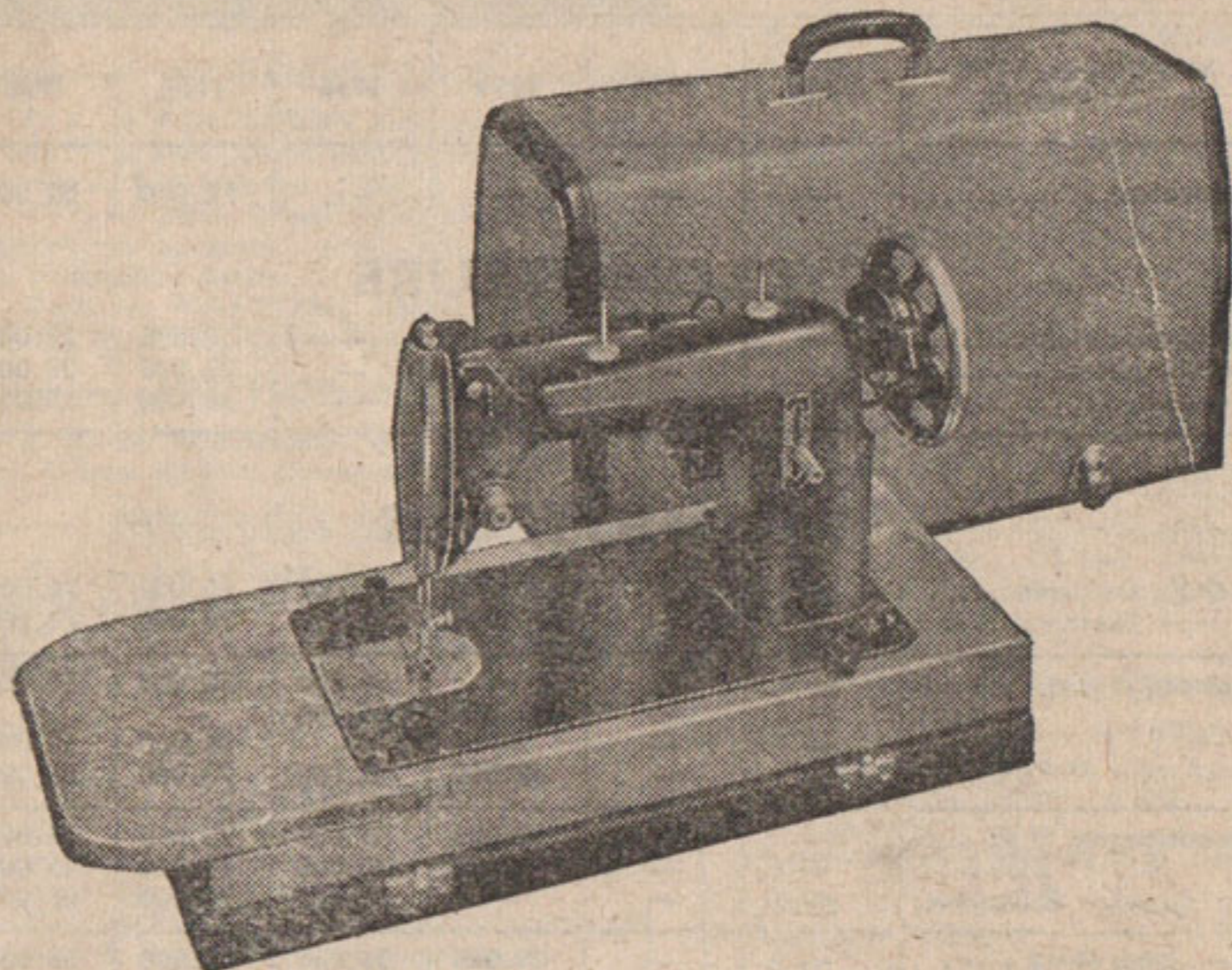
vous offre à des prix exceptionnels tous les imprimés commerciaux qui vous sont nécessaires

Échantillons sur demande

S.O.S.P., 59, av. de la Gde-Armée, Paris (16<sup>e</sup>). - KLÉ 86-15

# THIMONNIER

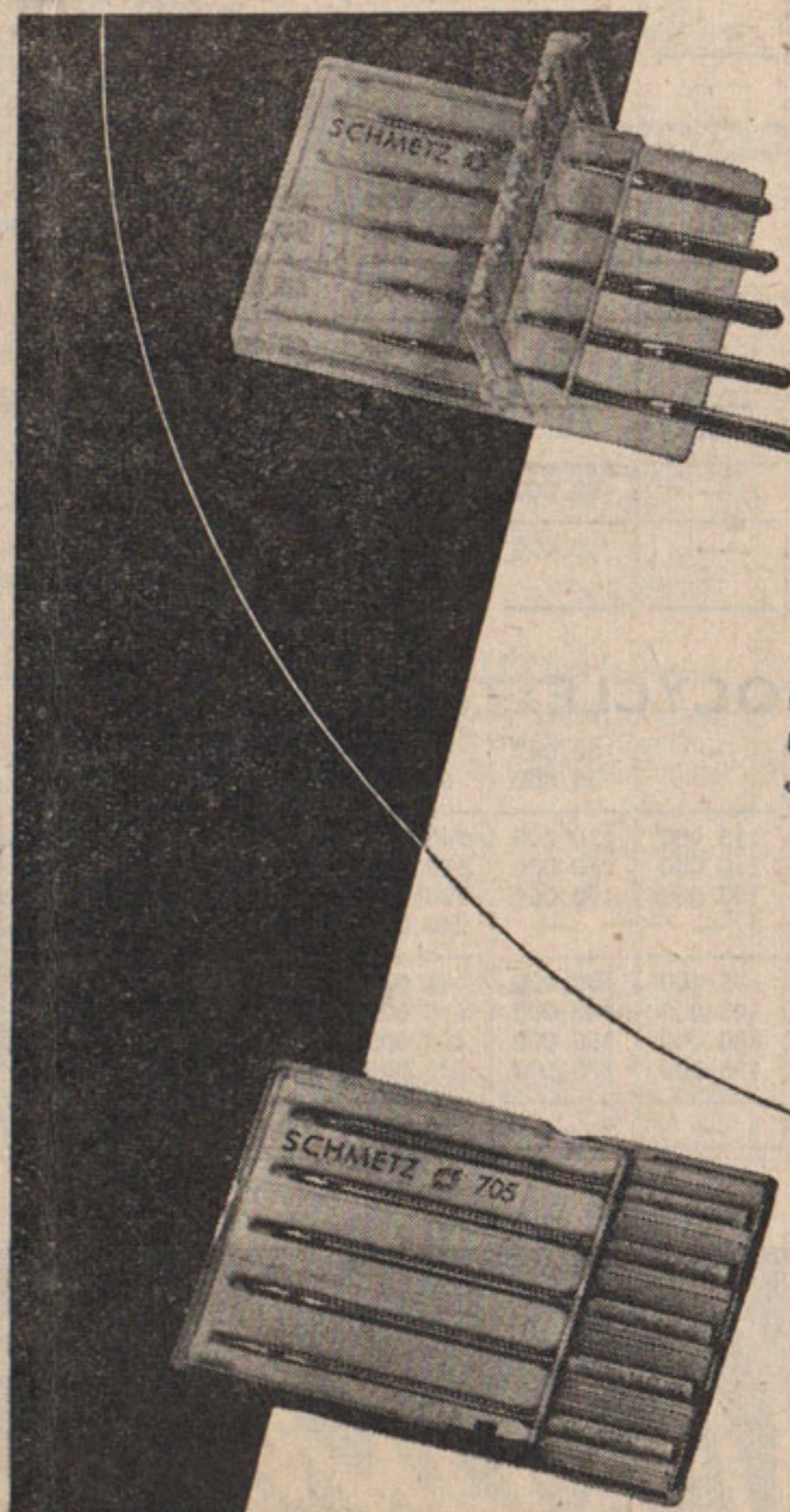
Toujours le premier  
en date et qualité



grand assortiment de machines à pédale et électrique  
AIGUILLES et FOURNITURES

Demandez tarif à

THIMONNIER & C<sup>ie</sup> 75, rue de Bourgogne, LYON



### EXIGEZ

Dans sa présentation emballage  
l'aiguille 705 SCHMETZ  
est un véritable bijou dans son écrin  
par 5 - 10 et 3



\* Aiguille Chasse Boucle \*

L'EMBALLAGE IDÉAL  
POUR LA MÉNAGÈRE

AGENT GENERAL POUR LA FRANCE

FOURNI-ACCESSOIRES

65, Boulevard Sebastopol  
PARIS - 1<sup>er</sup>  
Téléph. : GUTENBERG 37-93

# Cote de L'OFFICIEL

## COTE MOTOCISTE

La Cote de L'OFFICIEL présente, à la demande de nombreux professionnels, les prix de REVENTE, après révision, et avec une GARANTIE PIÈCES des différents types de Deux-Roues d'occasion classés par années de sortie. Bien entendu, ces valeurs établies, après une longue enquête chez différents Motocistes, sont purement indicatives et ne sauraient, en aucun cas, engager la responsabilité du journal.

Pour établir la valeur de reprise des modèles ne figurant pas sur la présente Cote, nos Lecteurs voudront bien se reporter au MOTOCYCLOCATALOGUE ou, pour des cas très particuliers, s'adresser à la Rédaction de L'OFFICIEL (service technique) : KLE 86-15 +.

REVENTE AVEC GARANTIE PIÈCES — 31/8 et 7/9 1959

(REPRODUCTION INTERDITE)

MARQUE ou TYPE ou CYLINDRÉE	1953	1954	1955	1956	1957	1958
Vélosolex.....	—	—	—	—	18.000	22.000
<b>CYCLOMOTEURS</b>						
Partie cycle rigide .....	—	—	—	—	18.000	22.000
Fourche télesc. ....	—	—	—	—	22.000	25.000
Susp. int.....	—	—	—	—	30.000	35.000
<b>VÉLOMOTEURS</b>						
A.G.F., tourisme.....	—	—	30.000	55.000	60.000	70.000
Sport.....	—	—	50.000	65.000	70.000	76.000
Monet-Goyon, Pullman.	—	—	—	55.000	78.000	80.000
Starlett .....	—	—	20.000	25.000	—	—
Dolina.....	—	—	—	55.000	62.000	62.000
S 6 V R.....	—	—	48.000	62.000	78.000	85.000
Motobécane, D 45 .....	—	—	50.000	55.000	70.000	76.000
Z 56 C .....	—	—	60.000	70.000	72.000	85.000
Z 54 .....	—	—	—	60.000	70.000	83.000
New-Map (4 v.) .....	—	—	28.000	32.000	50.000	55.000
N.S.U., Fox.....	—	—	80.000	108.000	—	—
Sup. Fox.....	—	—	—	—	120.000	130.000
Peugeot, vitesses à main.	—	—	42.000	50.000	60.000	65.000
Sélecteur .....	—	—	45.000	52.000	65.000	70.000
Puch .....	—	—	80.000	88.000	112.000	135.000
Terrot, ETM .....	—	—	60.000	65.000	75.000	—
ETD .....	—	—	65.000	70.000	80.000	—
ETDS .....	—	—	70.000	80.000	85.000	—
EDV .....	—	—	—	—	—	95.000
EDL.....	—	—	—	—	—	100.000
Tenace .....	—	—	—	—	—	105.000
Fleuron.....	—	—	—	—	—	130.000
Tournoi.....	—	—	—	—	—	170.000
<b>SCOOTERS</b>						
Lambretta, 125 cc. ....	—	—	60.000	75.000	82.000	100.000
150 cc. ....	—	—	68.000	80.000	90.000	100.000
Manurhin.....	—	—	—	45.000	60.000	68.000
Motobécane, Moby .....	—	—	—	42.000	65.000	—
Montagne.....	—	—	—	—	75.000	80.000
Peugeot, 125 cc.....	—	—	—	50.000	65.000	75.000
Rumi, Formichino.....	—	—	80.000	90.000	110.000	140.000
Vespa, 125 cc. ....	—	—	50.000	63.000	70.000	85.000
150 cc. ....	—	—	—	72.000	80.000	90.000
<b>MOTOCYCLETTES</b>						
A.G.F., 175 tour. ....	—	—	50.000	60.000	70.000	75.000
175 sport .....	—	—	55.000	65.000	70.000	75.000
A.J.S., G 3 LS.....	100.000	110.000	130.000	140.000	170.000	190.000
G 80 S.....	90.000	110.000	130.000	140.000	170.000	190.000
G 9 .....	130.000	140.000	190.000	190.000	190.000	230.000
600 .....	—	—	—	240.000	250.000	255.000
Ariel, 350 cc. ....	130.000	135.000	130.000	145.000	145.000	160.000
500 mono .....	140.000	145.000	140.000	140.000	150.000	160.000
500 Twin .....	140.000	150.000	150.000	160.000	185.000	190.000
650 Twin .....	—	155.000	170.000	190.000	190.000	240.000
A.W.O., 250 cc. ....	—	—	—	80.000	100.000	—
<b>MARQUE ou TYPE ou CYLINDRÉE</b>						
B.M.W., 250 cc. ....	130.000	150.000	170.000	210.000	220.000	240.000
500 cc. ....	170.000	190.000	290.000	320.000	325.000	360.000
600 norm. ....	190.000	260.000	280.000	285.000	310.000	370.000
600 sport.....	260.000	290.000	—	—	—	—
R 69 .....	—	—	360.000	370.000	390.000	460.000
B.S.A., 250 cc. ....	50.000	60.000	80.000	110.000	130.000	135.000
350 cc. ....	110.000	120.000	130.000	130.000	140.000	170.000
500 mono.....	120.000	125.000	135.000	140.000	140.000	170.000
A 7 .....	135.000	140.000	150.000	170.000	180.000	230.000
Startwin .....	—	155.000	160.000	180.000	185.000	235.000
Golden .....	—	165.000	170.000	190.000	230.000	270.000
Road Rocktt.....	—	—	—	210.000	235.000	290.000
D.K.W., 350 cc.....	—	170.000	175.000	185.000	195.000	240.000
Douglas .....	110.000	140.000	145.000	130.000	160.000	210.000
Horex, Rés. ....	—	—	—	190.000	230.000	270.000
Imp.....	—	—	—	240.000	290.000	340.000
I.F.A., 350 cc. ....	—	—	—	70.000	110.000	130.000
Jawa, 250 cc. ....	40.000	50.000	70.000	110.000	145.000	155.000
350 cc. ....	55.000	70.000	85.000	145.000	155.000	180.000
Matchless, G 3 LS .....	110.000	110.000	140.000	145.000	170.000	190.000
G 80 S.....	110.000	115.000	140.000	145.000	170.000	190.000
G 9.....	145.000	145.000	175.000	190.000	210.000	230.000
600 cc. ....	—	—	—	245.000	255.000	270.000
Motobécane, 175-Z 2 C.	45.000	70.000	70.000	85.000	90.000	110.000
175-Z 23 C	—	—	70.000	80.000	90.000	120.000
350 cc. ....	—	—	—	85.000	90.000	115.000
New-Map 175 .....	—	—	—	45.000	70.000	80.000
Leader .....	—	—	—	70.000	80.000	95.000
Norton, 88 .....	—	195.000	230.000	245.000	270.000	285.000
99 .....	—	—	—	255.000	270.000	285.000
Daytona.....	—	245.000	275.000	—	—	—
Inter 30.....	—	265.000	280.000	—	—	—
N.S.U., 250 cc. ....	60.000	75.000	140.000	180.000	200.000	260.000
Peugeot, 175 cc.....	—	45.000	50.000	65.000	75.000	90.000
250 cc.....	—	—	—	—	95.000	120.000
Puch, 175 SV .....	—	60.000	90.000	110.000	130.000	140.000
175 SVS .....	—	70.000	90.000	110.000	125.000	145.000
250 SG.....	—	—	95.000	110.000	130.000	165.000
250 SGS.....	—	—	100.000	110.000	130.000	160.000
Royal-Enfield, Météor..	—	—	—	210.000	—	—
Super Mét.....	—	—	—	—	230.000	—
Simson .....	—	—	—	—	—	135.000
Terrot, 350 cc. ....	40.000	70.000	80.000	—	—	—
500 cc. ....	60.000	80.000	90.000	100.000	—	—
Triumph, Speed-Twin ..	100.000	120.000	130.000	170.000	190.000	200.000
T.100 .....	100.000	135.000	140.000	180.000	200.000	230.000
Thunderbird ..	110.000	170.000	160.000	180.000	200.000	230.000
T.110 .....	—	185.000	190.000	200.000	210.000	240.000

### ATTENTION...

Cette cote établie pour la deuxième fois est une cote de REVENTE par le motociste après révision de la machine. Nous continuerons à la publier alternativement avec notre cote Achat.

CHAINES

*Prampston*

EN BOITE  
JAUNE ET NOIRE

EN VENTE CHEZ TOUS LES SPÉCIALISTES DU 2 ROUES



## SEINE

C-4. — COMBELLE L., mécan. vélos et motos, 12, r. Joseph-Liouville, Paris. Non-exercice.

C-4. — MANUFACTURE RATIONNELLE DE CYCLES, MRC, exploite. fds-comce construct. vte cycl., acces. pces détach., etc., 172, r. Saint-Maur, Paris. Pour clôture (insuf. d'actif).

C-6. — Jugem. prononç. fail. FRAYSSIGNES Félix, fds comce cycl. motos, 17, r. Gassendi, Paris. Cessat. payem. : 6 août 1957. Syndic : M. Pinta, 18, r. Cuvier, Paris. Public. lég. : « Ptes Affiches », n° 125, 1<sup>er</sup> juil. 1959.

## AISNE

C-2. — DINOARD, mécan. cycl. motos, Sinceny.

## ALPES-MARITIMES

C-2. — UNIA Félix, cycl., 31, rte Nationale, Drap. Adjonct. motos.

## AVEYRON

C-2. — PERRET R., vte, répar. cycl. et autos, Lacroix-Barrez.

## BOUCHES-DU-RHON

C-1. — BUCHACA R. acq. fds vte répar. cycl., ess., av. du Cours, Mallemort. Donat. : MERCIER V.

C-1. — GARAGE DE L'EST, CARLINI-CHRISTMANN, gge, répar., voit., motos, tract., av. Jean-Jaurès, Trets. Gér. : CARLINI Armand et CHRISTMANN Georges, demeur. à Trets, acq. fds de gge, av. Jean-Jaurès, Trets. Vend. : ARMAND Fernand.

C-4. — TREVISAN A., march. pces détach., acces. pr vélos, mécan. cycl. motos, rte Nationale, Saint-Andiol. Cessat. d'actif.

C-4. — LAUBER E., comce cycl., motos, répar., 148 a, rte du Polygone, Strasbourg-Neudorf. Décès.

C-4. — DARGAUD J., gge, vte, ach., autos, motos, pneus, répar., montée des Pins, Rognac. Cessat. d'actif.

## CANTAL

C-2. — MAGNIER, vte d'autos, cycl., motos, acces., Rouffiac.

C-4. — ORADOUR F., quincaill., vte, répar. cycl. et motos, Pierrefort. Décès.

## CHARENTE-MARITIME

C-1. — GARNIER M., ggiste, vte, répar. véhic. moteur, autos, motos, cycl. à moteur, vte ts acces., pces détach., ess. Transf. fds du quai Claude-Quessot, Saint-Savinien à l'av. de Saintes, dite ville de Saint-Savinien.

C-2. — GALLAIS, gge, vte, répar. cycl., cyclomot., motos (nfs, occas.), ts acces., pces détach., mécan., lieudit Chez-Gaütret, Brizambourg.

## COTES-DU-NORD

C-2. — LISSILLOUR Y., mécan. cycl. au Christ, Trébourden.

C-3. — LISSILLOUR, cycl., acces., Pleumeur-Bodou. Suc. : au Christ, Trebeurden. Gér. à LISSILLOUR Y.

C-3. — SALVIEJO-MARTINEZ, née LE FOLL, ach., vte, répar. cycl., motocycl., pces, 127, r. de la Gare, Callac. Loc.-gér. de LEMAIRE.

## DORDOGNE

C-3. — GOUZON R., répar. cycl., Montignac. Gérance à GOUZON R.

C-6. — Fail. : CHARPATAUD Elie, exploite. comce cycl., Champagnac-de-Bélaire. Syndic : M. Destal, arbitre de comce, demeur. 3, r. Guynemer, Périgueux. Public. lég. : « Centre-Pressé » du 7 juil. 1959.

## DOUBS

C-1. — SECH acq. fds vte dét. cycl., répar., 8, r. Rivotte, Besançon. Vend. : GURNAUD.

## DROME

C-4. — FRACARO E., comce cycl., vélomot., atel. répar., 37, r. de l'Armillerie, 10, r. du Mouchon, Romans. Cessat. d'actif.

C-4. — BOREL J., mécan. cycl., Puy-Saint-Martin. Cessat. d'actif. artisanale.

## EURE

C-1. — BOU acq. fds gge, répar., vtes, loc. d'autos, cycl., motos, rte nationale, Saint-Cyr-du-Vaudreuil. Vend. : PETITJEAN.

C-2. — FINON, mécan. motos, autos, poids lourds, Francheville.

## FINISTÈRE

C-2. — SCOAZEC, répar., vte cycl., cyclomot., acces., ess., huile, lubrif., Moëlan-sur-Mer.

C-4. — LEROY R., mécan. cycl., cyclomot., 26, rte de Bénodet, Ergué-Armel. Cessat. d'actif.

C-4. — LE BIHAN A., mécan. vélomot., bourg de Braspart. Cessat. d'actif.

C.A.-4. — LAVANANT A., mécan. d'autos, cycl., rte de Quimper, Brest. Fin de gér.

## GARD

C.A.-2. — PASTRE A., mécan. autos, motos, mach. agric., Aspères.

# La Vie de l'Entreprise

Cette rubrique est établie d'après les publications au « Bulletin officiel du Registre du Commerce et du Registre des Métiers ». « L'Officiel du Cycle et du Motocycle » décline la responsabilité des erreurs qui pourraient provenir de cette source légale d'informations. Le chiffre suivant les lettres C ou CA correspond au numéro du classement de chaque mention parmi les rubriques ci-après :

C-1. — Ventes, Cessions, Transferts ;  
C-2. — Créations, Extensions ;  
C-3. — Locations-gérances ;

C-4. — Radiations ;  
C-5. — Règlements judiciaires ;  
C-6. — Faillites.

## GARONNE (HAUTE-)

C-1. — FAVIL R. acq. fds cycl., motos, pces détach., acces., 1, pl. Bayard, Toulouse. Vend. : M. SERIN C.

C-1. — TOULOUSE MOTO CYCLES acq. fds vte cycl., motos, acces., entret., répar., 45, bd Carnot, Toulouse. Vend. : BOUTILLIER.

## GERS

C-2. — CATALIN, mécan. cycl., rte de Créon, Cazaubon.

## GIRONDE

C-1. — GERBAUD J. acq. fds cycl., motos, vte, répar., 61, r. Dauzats, Bordeaux. Vend. : UGUET.

C-2. — HAZERA A., vte, répar. cycl., r. du 14-Juillet, Arès.

C-4. — BAILLOU P., ach., vte cycl. neufs occas., acces., Bertou, comne de Comps. Cessat. d'actif.

## HÉRAULT

C.A.-1. — OLLIER, vte, ach. d'autos, motos, répar., mach. agric., Bousquet-d'Orb. Fds donné par M. ROGUES P.

C.A.-4. — RAYNAUD J., mécan. génér., répar., vte, ach. d'autos, motos, vélos au Bousquet-d'Orb. Cessat. d'actif., ferm.

C.A.-4. — SOUYRIS E., mécan. génér., électrique, mécan. autos, cycl., agr., Saint-Félix-de-Lodez. Cessat. d'actif.

C-1. — VOLLAND acq. fds répar., vte cycl., motos, armes, Gde-Rue, Vinay. Vend. : NONOTTE.

C-1. — CHAPOIS M., cycl., Maclas. transf. au Roussillon (Isère).

C-1. — ARNAUD, répar. cycl., motos, rte de Lyon, Pont-de-Beauvoisin. Fds acq. de PELISSIER E.

C.A.-2. — NORMAND, mécan. autos, vte véhic., Charantonay. Adjonct. : mécan. autos, motos, vte d'accès., huil., pneus, ess.

C.A.-2. — CUZIN A., répar., vte d'autos, taxi et transp., Saint-Siméon-de-Bressieux. Adjonct. : vte, répar. cycl., motos, carros., huil., carb. Associé avec M. CUZIN G.

C.A.-4. — VILLAND, répar. cycl. et autos, Salaise-sur-Sanne. Cessat. d'actif., fermet.

## JURA

C-2. — BERÇOT, cycl., cyclom., motos, acces., outill. agric., quincaill., Chamblay.

## LANDES

C-1. — PROST acq. fds vte, répar. cycl., motocycl., stat. vte d'ess., huil., grais., pneus, Saint-Vincent-de-Tyrosse. Vend. : HARGOUS.

## LOIR-ET-CHÈRE

C-1. — Mme RANCHERE acq. fds de march. cycl., répar., Lisle. Vend. : GAUTIER.

## LOT-ET-GARONNE

C-4. — LACOSTE F., vte, répar. cycl., Sauveterre-la-Lormance. Cessat. d'actif.

## MORBIHAN

C-2. — LE BOUEDEC, vte, répar. cycl., motos, au bourg, Kervignac.

C-5. — 10 juil. 1959, jugem. prononç. règlem. judic. LE COUVIOUR Guy, mécan. cycl., motos, 27, r. Saint-Yves, Baud. Administr. : M. Muller, 1, r. Yauban, Lorient. Ouvert. opér. : 10 juil. 1959. Public. lég. : « La Liberté du Morbihan » des 12 et 13 juil. 1959.

## MOSELLE

C-1. — NESTEL acq. fds vte cycl., motos, gde-rue Saint-Alban, Lormes. Vend. : COUSIN.

C-2. — KLEIN, vte quincaill., cycl., répar. Kédange-sur-Canner.

## NORD

C.A.-2. — LEROY, née DELFOLIE, mécan. autos, vte d'accès. cycl., autos, huil., ess., 9, r. des Martyrs, Trith-Saint-Léger.

C-4. — ANTOINE A., vte, répar. cycl., motos, acces., r. de l'Église, Gussignies. Cessat. d'actif.

## ORNE

C-1. — COCHIN L., quincaill., vte cycl., acces., au bourg de Saint-Fulgent-des-Ormes. Vte fds à M. LERAT P.

C.A.-4. — BLANCHARD, mécan. cycl., mach. agric., la Mesnière. Cessat. d'exploit.

## PAS-DE-CALAIS

C-1. — FOURCROY acq. gge autos, cycl., répar., vte d'ess., autos, cycl., pces mécan., taxis, r. Gare, Beaurainville. Vend. : FOURNIER.

C-2. — Mme TRUFFIER, née MEMBRE, march. cycl., acces., chas., motos, mobylet., r. d'Houchin, Barlin.

C-2. — MATTON, mécan. cycl., motos, r. de Fléchinelle, Estrée-Blanche.

## PUY-DE-DOME

C-4. — RIMBAUD, vélos, motos, acces., pl. St-Jean, Ambert. Cessat. d'actif. et fermet.

## PYRÉNÉES (BASSES-)

C-1. — PALACIN acq. fds vte, répar. cycl., motos, cycl. à moteur auxil., vte d'ess., 12, r. Saint-Gilles, Orthez. Vend. : FORGUES, née DESBLANCS.

C-2. — ANNECOU-FALAGUET, mécan. cycl., 47, r. Gambetta, Biarritz.

## RHIN (BAS-)

C-2. — MOTOS WERNER, ts véhic., motocycl., vélomot., bicyclet., atel. répar., 3, r. du Marché, Strasbourg.

C-2. — SUSS Ch., atel. répar. d'autos, cycl., motos, r. Principale, Langensoultzbach.

## RHIN (HAUT-)

C.A.-4. — KOCH A., répar., vte d'autos, motos, cycl., mach. agric., acces., 17, r. Principale, Muntzenheim. Cessat. d'actif.

## RHON

C-1. — MONIN P., mécan. cycl., motos, 65, r. Roger-Salengro, Pierre-Bénite. Fds acq. de GRANGIER.

C-1. — PILLET B., répar., vte cycl., motos, 4, av. Edouard-Payen, Ecully. Transf. fds 97, r. du Bourbonnais, Lyon.

C-2. — GUY, mécan. cycl., autos, motos, caoutch., pn., acces., 11, r. Pierre-Sémar, Grigny.

C-2. — VANA C., Email., cycles et motos, 191, gde-rue de la Guillotière, Oullins.

C-6. — 9 juil. 1959, jugem. prononç. fail. CAPELLINI Victor, exploite. fds répar. d'autos, motos et cycl., 100, r. Mazenod, Lyon. Syndic : M<sup>e</sup> Charoussat, 34, r. Président-Edouard-Herriot, Lyon. Ouvert. opér. : 9 juil. 1959. Public. lég. : « Ptes Affich. Lyon., Gazette Judic. réunies » du 17 juil. 1959.

## SAONE-ET-LOIRE

C.A.-1. — LEGER acq. fds mécan. ggiste, vte, répar. d'autos, cycl., motos, vte d'ess., huil. grais., taxi, Chissey-en-Morvan. Vend. : PRETET.

C-4. — DUMONTET A., répar. d'autos, vte, répar. cycl. et motos, r. de la Gare, la Clayette. Cessat. d'actif. Fermet.

C-4. — VERCHERE Marcel, vte et répar. cycl., motoc., vélomot., 36, r. V.-Hugo, Mâcon. Vte par adjudic.

## SAONE (HAUTE-)

C.A.-1. — Mme Vve FLORANCE, mécan., ggiste, autos, motos, cycl., J. Jules-Ferry, Conflans sr-Lanterne. Fds hérité de FLORANCE Raymond.

## SARTHE

C-4. — Mme VIMBERT, cycl., 79, rte de Tours au Mans. Cessat.

SAVOIE (HAUTE-)  
C-1. — FARIN acq. fds quincaill., ess., serrur., répar., vte cycl., Longueville-sur-Scie. Vend. : GOMEL.

## SEINE-MARITIME

C.A.-2. — LEFEBVRE ET Cie, S. N. C., ach., répar., entret. ts véhic. autos, cycl., etc., 68, r. d'Elbeuf, Rouen.

C-5. — Règlem. judic. : LECHALUPE Georges, exploite. fds vte, répar. cycl., acces., 36, r. des Martyrs, Barentin. Administr. : M<sup>e</sup> Beux Prère, 77, r. Jeanne-d'Arc, Rouen. Public. lég. : « Paris-Normandie » du 12 juin 1959.

## SEINE-ET-MARNE

C.A.-2. — VOISIN M., mécan. cycl., motos, autos, taxi, vte d'accès., huile, ess., démolit. véhic., 39, r. du Port-de-la-Celle, Saint-Mammes.

## SEINE-ET-OISE

C.A.-1. — Mlle VALLET acq. fds mécan. autom., cycl., gge, carb., lubrif., 41 bis, r. de Paris, Port-Marly. Vend. : GENIN.

C-1. — LEVIEUX acq. fds de cycl., motocycl., 60 bis, r. de Paris, St-Brice-s-Forêt. Vend. : JOUY.

C-2. — HESLEAU, mécan. motos, 16, r. des Ecouvilliers, Conflans-Ste-Honorine.

C-4. — TAVANI, fabric. cycl., répar., vte acces., Mousseaux-s-Seine. Cessat. d'actif.

C-4. — Mme PICON, vte, répar. cycl., motos, acces. et appar. ménag., 1, r. du Gal-Leclerc, Menecy. Cessat. d'actif.

C-4. — LEJOLIVET G., vte cycl., acces., outill., vélomot., 51, r. du Général-de-Gaulle, Montigny-les-Cormeilles. Cessat. d'actif.

## SOMME

C-1. — LEFEBVRE acq. fds vte motocycl., cycl., acces., distrib. ess., 90, r. Victor-Hugo, Boves. Vend. : DAVRINCHE.

## TARN

C-5. — 7 juil. 1959, jugem. prononç. règlem. judic. IMART Marcel, exploite à Rabastens fds comce cycl., autos. Administr. : M. Grand (Pierre), Gaillac. Ouvert. opér. : 4 juin 1959. Public. lég. : « Le Tarn Libre » du 9 juil. 1959, n° 28.

## VAR

C-5. — Jugem. prononç. règlem. judic. de CAVALLO Christian, R. C. 56593, exploite. un comce de cycl., 2, r. Guynemer, Beausset. Ouvert. des opér. : 25 févr. 1959. Administr. : M. Luneau, 9, bd de Strasbourg, Toulon. Public. lég. : « La République », 26 févr. 1959.

## VENDEE

C-4. — Mme Vve HYBERT, forge, vte bicycl., mach. agric. à la Roguerie, comne des Moutiers-s-Lay. Cessat. d'actif., disparit. fds.

## VIENNE

C-2. — MERIOT, mécan. cycl., motos, Champigny-le-Sec.

C-2. — CHARPENTIER, vte, répar. cycl., motos, acces., art. de camping, pêche, 174, av. de la Libération, Poitiers.

## VIENNE (HAUTE-)

C-4. — BONMARTIN Auguste, vte cycl., acces., huil., serrur., Bersac. Décès.

C-4. — PASCAUD, mécan., vte en gr. cycl., motos, acces., pces détach., 79, r. d'Antony, Limoges. Disparit. fds.

## VOSGES

C.A.-4. — TOUSSAINT, mécan. autos, motos, cycl., ach., vte pces détach., acces., r. des Vosges, Gérardmer. Cessat. d'actif., fermet.

## YONNE

C-2. — CALLE, vte, répar. cycl., motos et acces., Châtel-Censoir.

C-2. — BAILLARD, vte, ach., répar., échanges, cycl., motocycl., acces., pces détach., gge, pneus, huiles, ess., 31, r. du Temple, Auxerre

C-4. — SALLE Georges, mécan. cycl., Blannay. Décès.

## ALGÉRIE

C-1. — BENCHAIAB ABDELMOULA acq. ach. fds de répar., loc. cycl., Parménier. Vend. : BERRAHMA ABDERRAHMANE.

C-1. — MELLOUK BENSRAH acq. fds vulcanis. cycl., motocycl., acces., pces détach., pneus, r. Monseigneur-Affre, Affreville. Vend. : PERES.

C-2. — ARGOUB SAHRAOUI, répar., loc., vte, ach. cycl. et motos, 80, av. de Sidi-Chami, Oran.

C-2. — SAMEUR SLIMANE BEN AHMED, ach., vte, répar., loc. cycl., Burdeau et marché de Nadora-Sahari.

C-2. — HAMRANI MOHAMED, répar. cycl., autres véhic. deux roues, Kherba.

C-2. — BOUAK MOHAMED, artisan mécan. autos, motos, r. du Commandant-Roccas, Blida.

C-2. — BEKKOUICHE MOKHTAR, répar. cycl., vte, répar. de T.S.F., phonos, articles de sport, lubrifiants et articles ménagers 9, r. du Sénégal, Sidi-bel-Abbès. Création d'une succursale à dater du 1<sup>er</sup> févr. 1959 angle r. Lavigerie et face aux Halles centrales, Sidi-bel-Abbès.

C-2. — MAHMOUDI MILOUD BEN KHEMIS, vte, répar. cycl., Morris.

C-2. — ABBES ABDELKADER, gge, vulcan., répar., vte cycl., motos, acces., pneum., Descartes.

C-2. — MOSTEFA BEN DRISS, march. ambul. de cycl., répar., 33, r. Adolphe-Roques, Oran.

C-2. — BOUHALLI KHODJA, ach., vte, répar. cycl., acces., Fedj-M'Zala.

C-2. — ZENASNI ALI, cycl., art. de sports, village Ghaly, Sidi-Snoussi.

C.A.-2. — BOUDIAF AMAR, mécan., motoriste, cycl., Médéa.

C-2. — BOULILA NAIR, cycl., ach., vte, répar., El-Bordj, douar Zeroula.

C-2. — HEMAIDI ZOURGUI, vte, ach. bicycl., la Chiffa.

C.A.-2. — BEN MERIEM ARAIBI BEN-NABDALLAH, répar., vte cycl., motos, autos, acces., maison hauts Tsouri Moussa, Ameur-el-Ain.

## Fonds de Commerce

### VENTES

**Eure-et-Loir** ds ville 145 km de Paris, à v. Agce Motobécane, vente voit. d'enf., mach. à coudre, appt 3 pces, b. mag., bel atelier, b. outillé. Aff. 12 M, px 5 M + stock 2 M env., facil. paiements. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3156.*

**Veuf** cède fonds de cycles et articles de sports, bien situé, mag. 6 m de façade, atelier, sous-sol, logt 2 pces, 1 débarras, 1 gde cuisine + 1 cour, le tout bien achalandé, chif. d'aff. 3 M avec cycle à doubler facilement en faisant cyclomoteur et scooter. Prix 1 M 800 avec 900.000 comptant plus stock d'accessoires de vente courante. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3157.*

**Vosges**, à vendre fds cycles, motos, gdes marques, atelier 5 p., appart. 5 p. — **M<sup>e</sup> Roger**, notaire, Fraize (Vosges).

**République**, droit bail, 200 m<sup>2</sup> mag. et dépôt av. fonds rez-de-ch. + étage usage bureaux ou habitation, escal. privé. — **Tél. matin TRE. 19-08.**

**Fonds cyclomoteurs**, motos, gce ou vte, prix int. logement 3 pièces. — **M. Bailly**, 98, av. de Stalingrad, St-Denis. Tél. PLaine 11-12.

**Paris**, ag. div., possible 4 pces. Prix 3 M 3 av. 1 M 3. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3165.*

**Belle banlieue**, ag. div., s/agent Solex, gds locaux. Av. 1 M 8. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3166.*

**Sud-Est, Peugeot, Paloma**, 4 pces. Aff. 12 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3167.*

**Marne, Solex**, gds et beaux locaux. Aff. à déb., larges facilités. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3168.*

**Drôme**, ag. div., pos. rép. autos, 3 pces. Aff. 12 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3169.*

**Banlieue, Motoconfort**, 4 pces. Aff. 10 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3170.*

**Touraine, Solex**. Aff. à remonter av. 2 M 5. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3172.*

**Porte de Paris, Motobécane**, mag. moderne, 2 pces. Aff. 2 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3173.*

**Sarthe, Solex**, aff. à déb., 4 pces. Prix 3 M 5 à déb. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3174.*

**Centre, Motobécane**, mag. angle, atelier 80 m<sup>2</sup>, 5 pces. Aff. 24 M. Prix 7 M 5 à déb. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3175.*

**Normandie, Solex**, gds locaux neufs, 600 mach. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3176.*

**Sarthe, Motoconfort**, art. sps, gd atel., 4 pces. 8 M avec 1 M 2. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3177.*

**Banlieue, Motobécane**, 2 pces. Aff. 12 M plus 200.000 l essence. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3178.*

**Banlieue proche**, ag. div., 2 pces. Aff. 6 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3179.*

**Paris, Vespa**, 30 m<sup>2</sup>. Aff. 5 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3180.*

**Loiret**, ag. div., 100 m<sup>2</sup>, 4 pces. Aff. 5 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3181.*

**S.-Est, Motoconfort**, 120 m<sup>2</sup>, 3 pces. Aff. 12 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3182.*

**Côte d'Azur, Motoconfort**, 230 m<sup>2</sup>, 4 pces. Prix 7 M 5. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3183.*

**Bretagne, Peugeot**, 3 pces. Aff. 3 M. Prix 650.000. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3184.*

**Banlieue**, ag. div., 3 pces. Aff. 5 M avec 900.000. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3185.*

**S.-et-Oise, Paloma, Gitane**, s/ag. Solex, 150 m<sup>2</sup>. Aff. 6 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3186.*

**Vendée**, ag. div., 5 pces. Aff. 3 M. Prix 700.000. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3187.*

**Normandie, Motobécane** et ag. div. Aff. 3 M 5. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3188.*

# LES PETITES ANNONCES

## TARIF

Prix à la ligne, de 36 lettres, signes ou espaces, suivant les rubriques.

Les petites annonces sont payables à l'avance. Notre administration décline toute responsabilité quand à la teneur de ces annonces et se réserve le droit de refuser celles qu'elle estimerait contraires à l'esprit de la revue.

Fonds de Commerce.....fr.	300
Propositions commerciales.....	300
Gérances.....	300
Représentations.....	250
Emplois.....	250
Véhicules d'occasion.....	250
Pièces d'occasion.....	250
Outillage d'occasion.....	250
Officiers ministériels.....	350
Brevets.....	300

Annonces domiciliées à notre revue ou à transmettre par nos soins : 60 fr. de supplément pour la France, 100 fr. pour tous pays étrangers.

— Toute LETTRE A TRANSMETTRE doit être affranchie et porter le numéro de l'annonce, puis mise sous une deuxième enveloppe affranchie adressée au journal.

## Autos - Cycles - Motos

Fonds de commerce-Expertises

« Seule organisation agréée par la Fédération Nationale des Vélocistes-Motocistes ».

**Belle banl.** — Ag. div., 6 pces. Av. 1 M 5 env. *Réf. 1407.*

**Banl.** — MOTOBECANE, 400 m<sup>2</sup>, 5 pces. Aff. 14 M av. 1 M 5. *Réf. 1870.*

**S.-et-Marne.** — MOTOCONFORT, 3 pces. Aff. 6 M 5. *Réf. 1888.*

**Vendée.** — Ag. div., 5 pces. Aff. 3 M. Prix 700.000. *Réf. 1861.*

**Sud-Ouest.** — Ag. div. Aff. 6 M. Prix 1 M 6 à déb. *Réf. 1886.*

**Côte-d'Or.** — SOLEX-PEUGEOT, 4 pces. Prix 1 M 7 à déb. *Réf. 519.*

**Yonne.** — AUTOS-MOTOS, 7 pces. Aff. 14 M. Gér. avec 100.000 caution. *Réf. 1891.*

**Eure.** — Ag. div. Aff. 6 M av. 1 M 2 à déb. *Réf. 1852.*

Plus de 400 Fonds-Expert; grat.

**GIRARD et ARNOULT**

21, boul. Poissonnière, PARIS (2<sup>e</sup>)  
GUT. 63-74

**Pyrénées**, ag. div. Aff. 6 M. Prix 1 M 6 à déb. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3189.*

**Belle banlieue, Peugeot**, gds locaux. Aff. 14 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3190.*

**Eure, Motobécane**, 3 pces. Aff. 15 M. Prix 3 M 8 à déb. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3191.*

**Est, Lambretta, Manurhin**, 220 m<sup>2</sup>, 4 pces. Aff. 32 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3192.*

**Porte Paris, Motoconfort**, 3 pces. Aff. 22 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3193.*

**Paris, atelier 16 m<sup>2</sup>**. Prix 500.000. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3194.*

**Sud-Est, Solex**, gds locaux, 6 pces. Aff. 50 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3195.*

**Côte-d'Or, Solex, Peugeot**, 4 pces. Prix à déb. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3196.*

**Gde banlieue, Motobécane**, ag. div., Vespa. Aff. 3 M 5. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3197.*

**Proche banlieue, Motobécane**, 3 pces. Aff. 8 M. Poss. gér. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3198.*

**Banlieue, Lambretta**, tenu 6 ans. Prix 5 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3199.*

**Normandie**, ag. div., essence, 2 appts. Prix 2 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3200.*

**S.-et-Loire, point Solex**, pos. ag., 150 m<sup>2</sup>, 2 log. Prix 2 M 3. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3201.*

**Gde banlieue**, ag. div., 2 appart. Avec 1 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3202.*

**Marne, Peugeot**, taxis, gds locaux. Prix 3 M 8 avec murs. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3203.*

**Ouest, Motoconfort**, 200 m<sup>2</sup>, 11 pces. Aff. 25 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3204.*

**Touraine, Peugeot, Motobécane**; 3 p. Aff. 2 M 5. Prix 800.000. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3205.*

**Oise**, ag. div., 3 pces. Aff. 2 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3206.*

**Banlieue, Vélosolex**. Aff. 30 M. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3207.*

**A vendre ou à louer Bretagne**, centre ville, magasin neuf 240 m<sup>2</sup>, précédé à usage fonds de cycles gros, av. tout matériel et agentct. Appartement et réserve au 1<sup>er</sup>, garage, prix intéressant. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3208.*

**Cannes**, mag. cycles et motos, exclusivité marques, atelier, vieille et belle affaire, plein centre, avec appt. Sacrifié 7.000. — **Europax**, 67, bd de la République, Cannes.

## Gérances

### OFFRE

**Gérant libre demandé pour urgence** Motobécane porte Paris, logement, atelier, cour, références prof. exigées. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3158.*

## Emplois

### OFFRES

**Recherche jeune mécanicien moto** fini apprentissage, emploi stable. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3159.*

**Très bon mécanicien**, répar. motos, scooters, près de Paris, bon salaire, place stable si sérieux donnerai gérançe. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3163.*

**Grossiste cycles et motos**, Nord-Ouest, demande chef magasinier et magasinier, même débutant. — *Ecrire avec références et prétentions, Bur. Journ. n° 3164.*

## Représentations

### OFFRES

**Représentants visit. motoriste et gges** pr vente bougies, belle comm., prix int. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3103.*

**Importante usine cyclomoteurs** demande représentants possédant voiture, introduits dans branche pour diverses régions. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3160.*

**Constructeur cycles**, marque connue, demande représentants, sérieuses références, bien introduits auprès de clientèle cycles, plusieurs secteurs libres. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3162.*

## Cycles et Motocycles

### OCCASION

### ACHAT

Suis acheteur :

Scooter Lambretta, Vespa, Huml, Manurhin ou moto B.S.A., Puch, Jawa ou N.S.U. — **GUT. 02-88.**

### VENTES

SEINE Paris.

500 Ariel bicylind. 57 avec.....	100
650 1 riump 1953, avec.....	75
500 B.S.A. B33, 1955, avec.....	70
500 B.S.A. A7, 1952, avec.....	65
600 Saroléa gd tour., 53, av.....	70
500 N.S.U. 1953, avec.....	60
350 Ariel 1955, avec.....	65
350 Jawa 1957, avec.....	80
250 Jawa 1957, avec.....	70
350 Jawa 1954, avec.....	55
250 B.S.A. 1953, avec.....	45
175 Puch SVS et SV 56 av.....	60
AUDEGEAN, 10, r. Apennins (17 <sup>e</sup> ), Métro Brochant.	

Vendus à l'état de garantie.  
700 Royal Meteor oscil. 55..... 190  
250 Puch, Jawa, depuis..... 80  
250 Terrot 57, oscillante..... 90  
175 Motobécane 58, oscillante... 95  
125 Peugeot 57, Boldor..... 95  
125 Peugeot ts mod., dep..... 45  
Crédit immédiat.  
A.M.B., 45, Goutte-d'Or. ORN. 81-60.  
Ouvert dimanche matin.

A.J.S. 500 oscillante ; Ariel 500 twin ; B.S.A. 250 à 650 twin ; B.M.W. R 73-66 ; Jawa 350 bicylindre ; Triumph 650 oscillante ; Peugeot 125 et 175 ; Motobécane 125 et 175.  
4, rue Beaurepaire, Pantin. VILlette 15-18.

Scooters neufs.....	45
125 Motobécane, Peugeot Terrot	20
250, 175 Puch, Terrot, Peugeot	35
350 B.S.A., Jawa.....	50
500 A.J.S., B.S.A.....	75
750 Cemece g. B.M.W.....	75
B.F., 10, av. de St-Ouen, Paris ((18 <sup>e</sup> )).	

## Placement Familial

Jeunes gens de moins de 18 ans  
Insertions gratuites  
pour les Abonnés de l'Officiel

### DEMANDE

**Jeune homme 16 ans** cherche place chez collègue pour apprentissage mécanicien, vie de famille. — *Ecr. Bur. Journ. n° 3161.*

## Divers

### OFFRE

**POUR VOS ENFANTS FATIGUÉS CONVALESCENTS ou NERVEUX...**

Une maison d'enfants recommandée  
grée par la Sécurité Sociale

**LE DOMAINE DE NUCHON**  
(Altitude 650 m.)

Mixte de 6 à 13 ans - Ouvert tte l'année.  
Cadre exceptionnel dominant le Lac Léman et la Chaîne des Alpes en lizière de Forêt. Études primaires.

**DOMAINE DE NUCHON**  
par Divonne-les-Bains (Ain)

**VOTRE TEXTE DOIT PARVENIR à nos BUREAUX AU PLUS TARD LE LUNDI MATIN POUR PUBLICATION DU N° LE LUNDI SUIVANT**

PROCUREZ-VOUS

# MOTOCYCLOCATALOGUE

## VOUS Y TROUVEREZ :

- UN GUIDE DE GRAISSAGE, indiquant pour chaque MARQUE et par type de machine, les quantités, et qualités d'huiles, ainsi que les spécifications S.A.E. pour le moteur et la boîte de vitesses.
- DES TABLEAUX DE RÉGLAGES de CARBURATEURS.
- LA LISTE des principaux fournisseurs de la Corporation.
- Les CARACTÉRISTIQUES, COTES de RÉGLAGES, PRIX des MOTEURS (VAP, LAVALETTE, SACHS).
- Les CARACTÉRISTIQUES, COTES de RÉGLAGES, PRIX des CYCLOMOTEURS.
- Les CARACTÉRISTIQUES, COTES de RÉGLAGES, PRIX des SCOOTERS.
- Les CARACTÉRISTIQUES, COTES de RÉGLAGES, PRIX des VÉLOMOTEURS et MOTOS.
- Des GUIDE-RÉPARATIONS des PEUGEOT, MOTOBÉCANE, RUMI, MANURHIN.
- Des schémas éclatés de moteurs : VESPA, TERROT, AUTOMOTO, GNOME ET RHONÉ, HIMO, MOBYLETTE, MOTOBÉCANE 125 et 175, MOBYSCOOTER, LAVALETTE, VAP, etc...

**Un volume de 250 pages indispensable dans votre atelier !**

Nous éditons, également, dans le même esprit :

l'AUTOCATALOGUE (voitures et camions) et le TRACTOCATALOGUE (tracteurs agricoles, motoculteurs).

**BON A DÉCOUPER ET A RETOURNER A S.O.S.P., 59, avenue de la Grande-Armée, Paris (16<sup>e</sup>)**

### TARIF

#### MOTOCYCLOCATALOGUE

1.000 fr. + 225 fr. de port



#### AUTOCATALOGUE

2.400 fr. + 315 fr. de port



#### TRACTOCATALOGUE

1.200 fr. + 225 fr. de port

Je soussigné \_\_\_\_\_ profession \_\_\_\_\_

demeurant \_\_\_\_\_ ville \_\_\_\_\_ dépt \_\_\_\_\_

adresse, ce jour, le montant de ma commande au :

MOTOCYCLOCATALOGUE, AUTOCATALOGUE, TRACTOCATALOGUE (1)

soit \_\_\_\_\_ francs, somme que j'adresse, ce jour, au C.C.P. S.O.S.P. n° 7336-22 ou par chèque ci-inclus.

Date

Cachet  
et  
signature

(1) Rayer les mentions inutiles.

LABORATOIRE NATIONAL D'ESSAIS ET METIERS  
292, RUE S...  
TELEPH...

PROCES-VERBAL DE L'ESSAI N° 124 588

Compagnie des Transmissions S E D I S  
SEINE DOUBS ISERE  
CHARENTON - (Seine)

DEMANDE PAR

*C'est prouvé!*

	Nombre de tours effectués par le pédalier	Longueur totale de la chaîne à 13 kgf de tension	Allongement total en début de l'essai et à la fin de l'essai	Allongement total, ramené par calcul à 100 maillons
N° 1 (chaîne avec traitement ordinaire)	0	475,54	1,89	1,73
	4 000	477,85	4,18	3,83
	10 000	481,46	7,81	7,16
	20 000	485,32	11,67	10,70
	30 000	489,36	15,71	14,41
	40 000	491,53	17,88	16,40
N° 2 (chaîne avec traitement Δ)	0	473,41	0,61	0,56
	4 000	474,02	1,11	1,02
	10 000	474,52	1,95	1,79
	20 000	475,36	2,90	2,66
	30 000	476,31	3,68	3,38
	40 000	477,09	4,20	3,85

la *Spéciale Cyclo*  
A TRAITEMENT DELTA Δ

s'use 3 fois moins  
qu'une chaîne habituelle

POUR LE MÊME PRIX  
une chaîne qui en vaut 3

la chaîne française

**SEDIS**  
de qualité