

Moto revue

44^e ANNEE. — 11 AOUT 1956. — N° 1.302

Tous les Samedis, le Numéro : **40 frs**

L'HISTOIRE
DE
PARENTIS



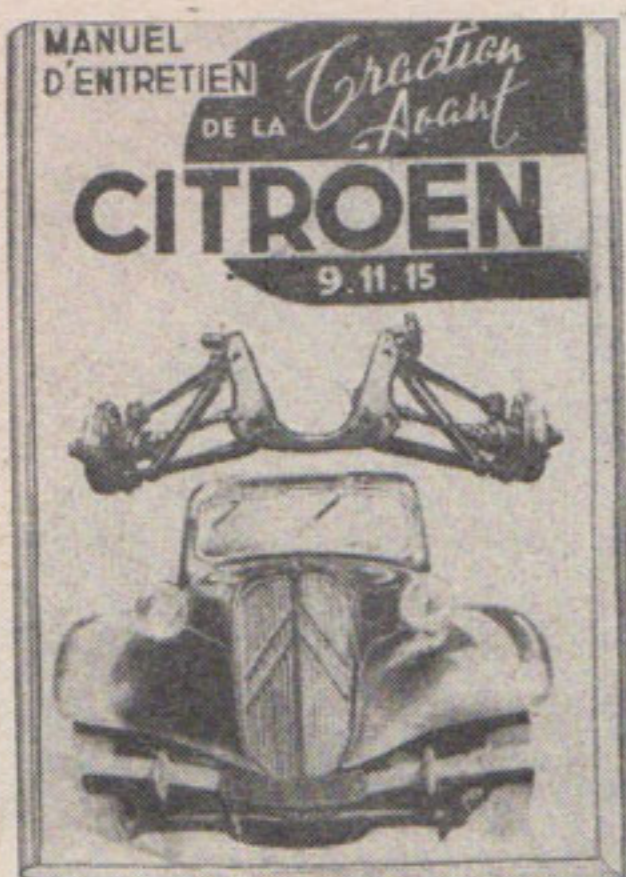
Bagages et moto ne sont pas
toujours deux mots inconciliables

Ils sont indispensables...

Les Manuels Techniques et Pratiques

édités par

Moto revue



Toute la Technique de la
Traction Avant

Prix : 595 francs
Franco : 655 francs



La 4 cv Renault

Prix : 590 francs
Franco : 650 francs

Ce sont de magnifiques ouvrages dans lesquels l'usager et aussi l'agent réparateur trouveront de nombreux renseignements qu'ils ignorent étudiés méthodiquement dans des chapitres illustrés de 200 planches et dessins

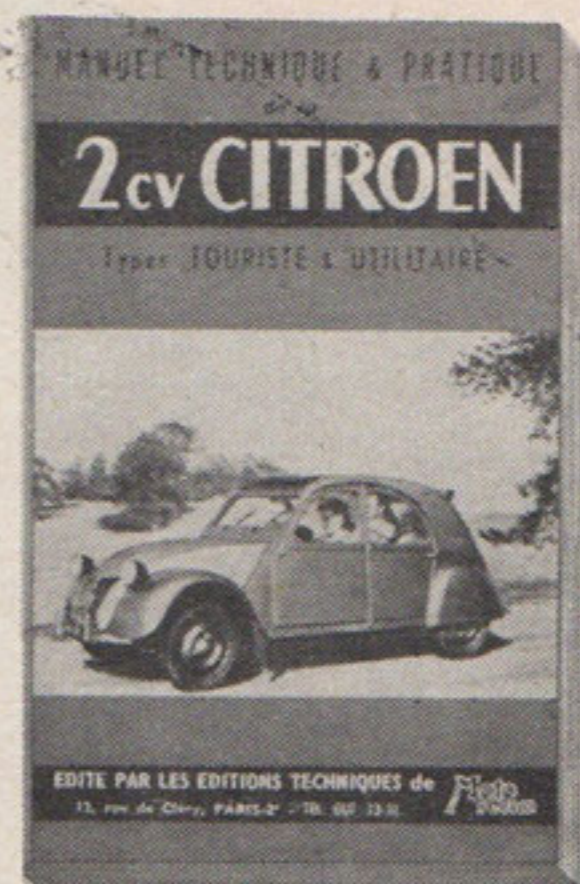


CARACTÉRISTIQUES

Les freins - Le train avant
La suspension - Les roues
Les moyeux - Les pneus
Le moteur - Le refroidissement - L'allumage - La batterie - Le cablage - Le démarreur - Le carburateur - L'embrayage - La boîte de vitesses - La transmission - L'éclairage - La carrosserie - L'entretien courant, etc...



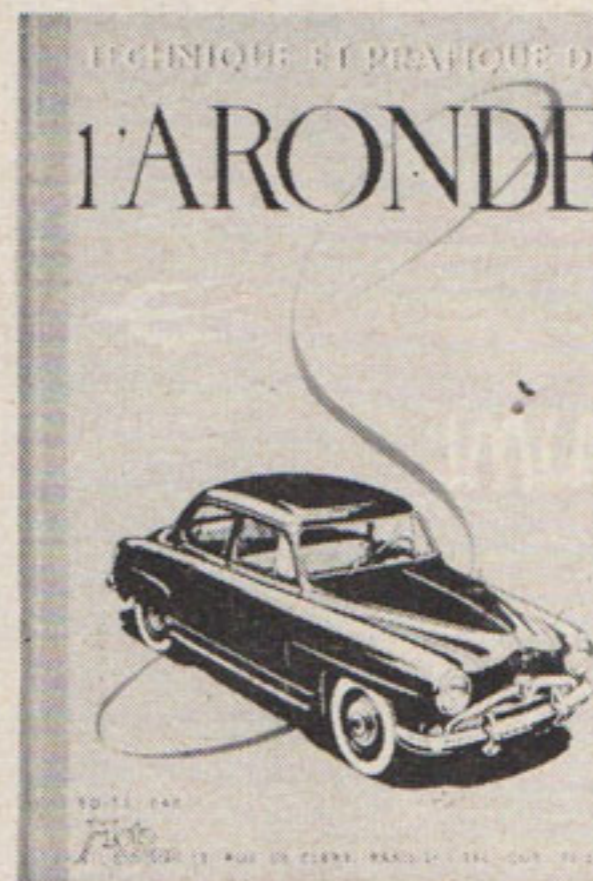
Vous lirez ces MANUELS avec intérêt même si vous n'avez pas encore de voiture.



La 2 cv Citroën

Types Tourisme et Utilitaire

Prix : 610 francs
Franco : 660 francs

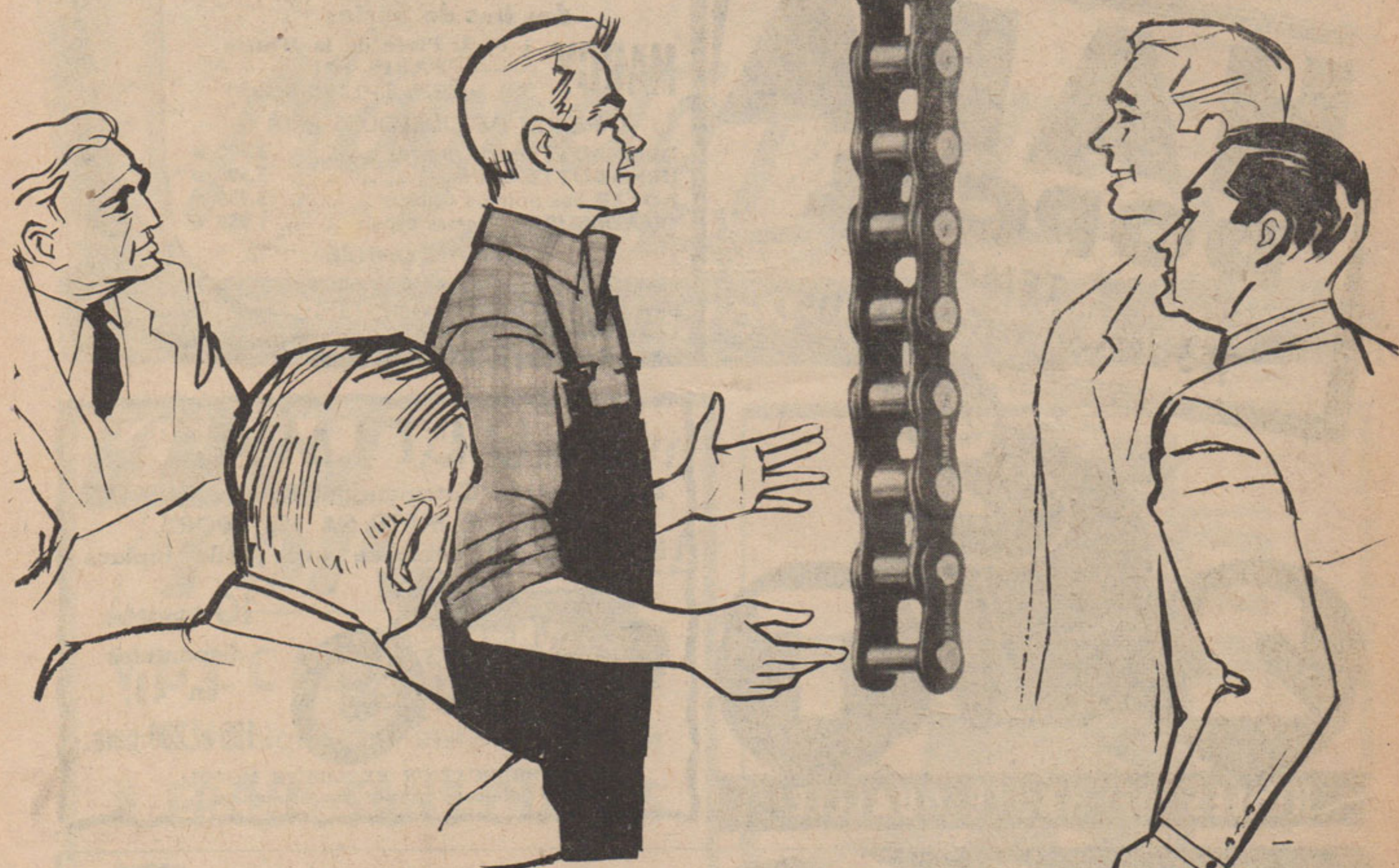


L'Aronde

Prix : 625 francs
Franco : 670 francs

Tous ces Manuels sont en vente à **MOTO-REVUE**, 12, rue de Cléry, PARIS-2^e - Pas d'envoi contre remboursement
Envoi contre mandat ou mieux versement (ou virement) compte postal **MOTO-REVUE** : 297-37 Paris

**Du point de vue
technique...**



... elle est inégalable !

BRAMPTON



LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

STATION **MOTOBÉCANE** BASTILLE

SES MOBYLETTES

SES SCOOTERS

Tous les modèles disponibles de 125 cmc. à 350 cmc.

STOCK complet PIÈCES DÉTACHÉES d'origine
ÉCHANGE MOTEUR • FOURCHE • MISE AU POINT

6, BOULEVARD RICHARD-LENOIR - PARIS-XI^e

HAFFA DOPCYL

2 TEMPS
pour compétitions

OLIVIER 707



HUILES DE HAUTE QUALITÉ

SOLDES ANNUELS des fins de Séries

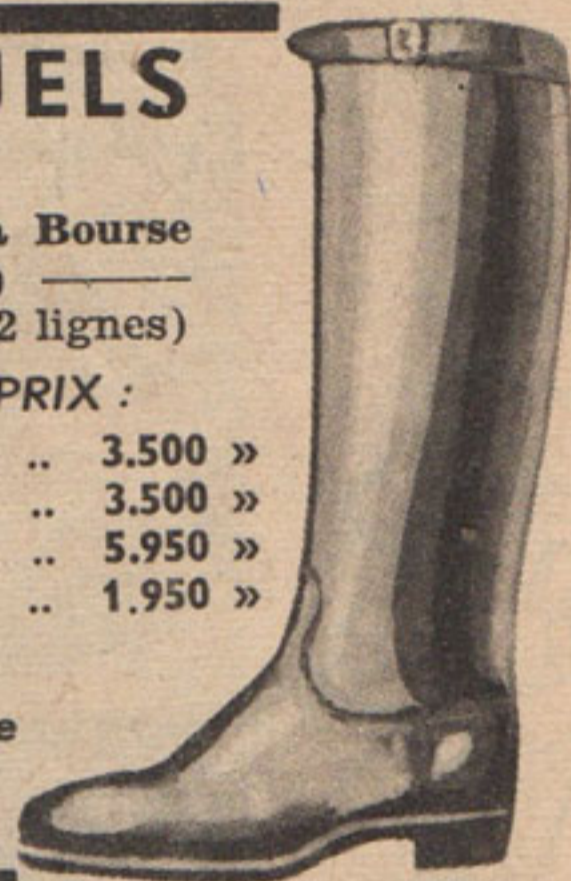
MARCY 1 et 3, Place de la Bourse
PARIS (2^e)
Tél. : CEN. 83-11 (2 lignes)

APERÇU DE QUELQUES PRIX :

DEMI-BOTTE veau naturel 3.500 »
DEMI-BOTTE box fauve 3.500 »
BOTTE box noir ou couleur 5.950 »
CHAUSSURES diverses depuis 1.950 »

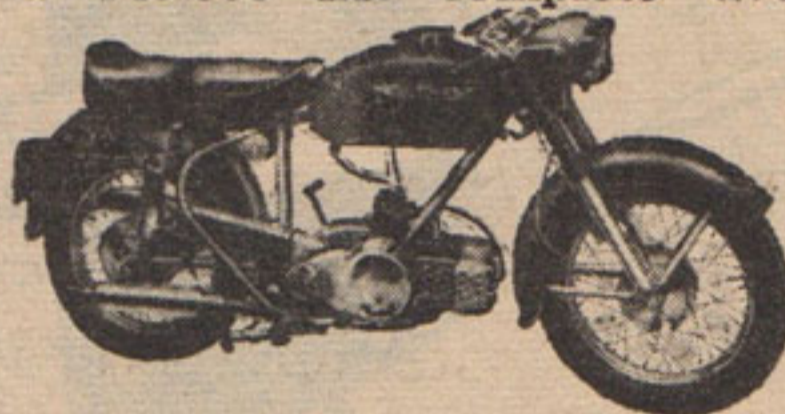
QUANTITÉ LIMITÉE

Les articles soldés sont à prendre
directement à nos magasins.
Ouverture de 8 h. 30 à 19 h. 30



ULTIMA

24-26, Rue du Commandant Faurax - LYON
LIVRE DE SUITE SA 125 SPORT
à 143.500 frs. complète avec selle biplace



10 Modèles
disponibles
en 49,
125 et 200 cmc.

LUBRIFICATION EXCLUSIVE MOTUL
— Catalogue franco sur demande —

MOTTAZ

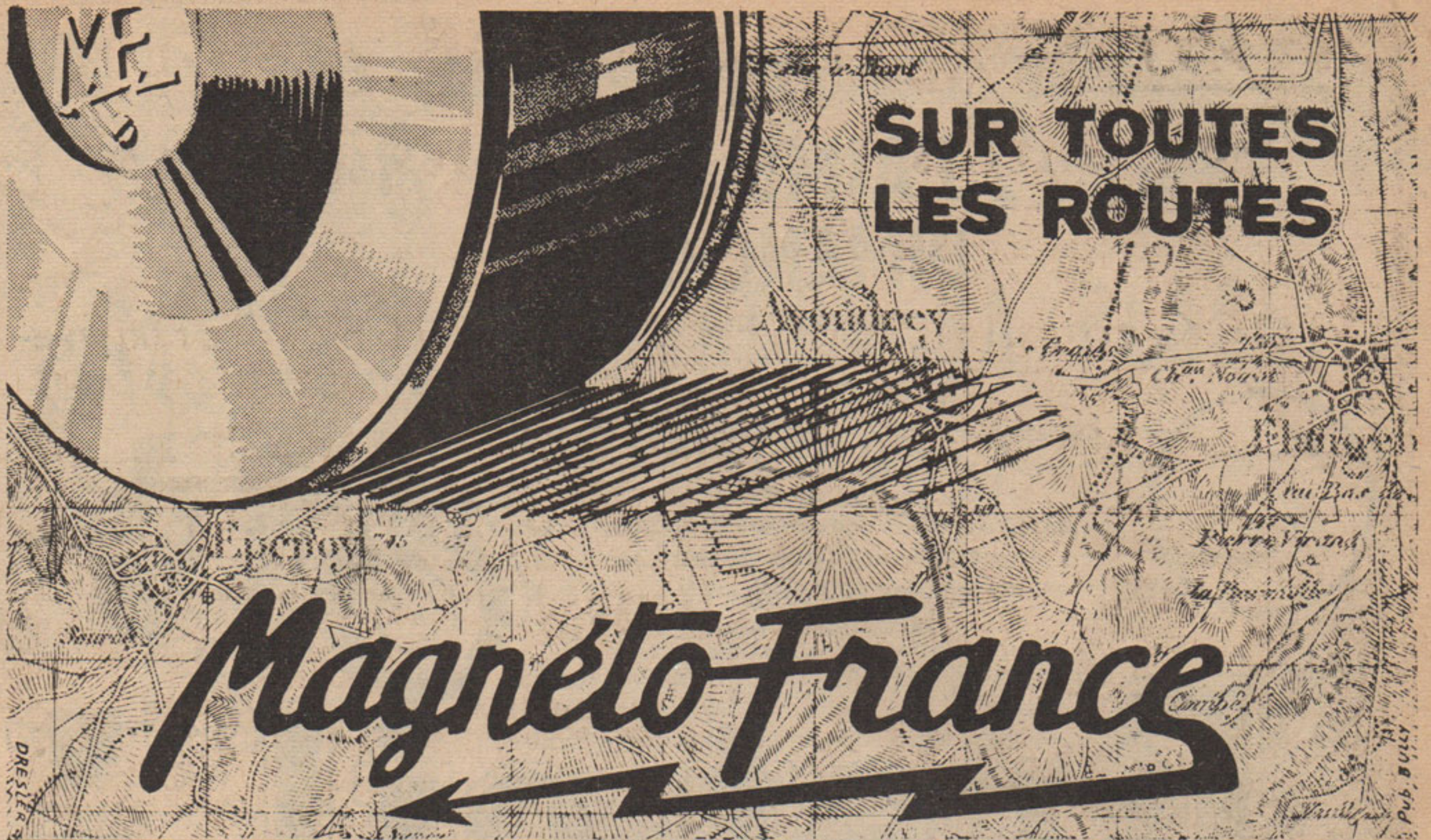


FABRICATION EXCLUSIVE POUR CONSTRUCTEURS ET GROSSISTES

Spécialités de Réservoirs
et Accessoires de Tôlerie pour
CYCLOMOTEURS - VÉLOMOTEURS
& MOTOS

MODÈLES
DÉPOSÉS

307 à 311
rue de la Garenne
NANTERRE - Mai 29-77



SIÈGE SOCIAL USINES & BUREAUX
93 ROUTE D'HEYRIEUX TÉL. PA 25-61 (3 lig.)

LYON

MAGASINS DE VENTE A PARIS
42 RUE BRUNEL (17^e) TÉL. ETO 45-00

TIP la marque
TOP MONDIALE

VULCANISATION

Chimique et instantanée

A FROID SANS OUTILS

UNE NOUVELLE VIE

pour les PNEUS (tous emplâtres
intérieurs, flancs, bandes de roulement)

CHAMBRES à AIR (même synthétiques
et de tous diamètres)

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DES PRODUITS

TIP-TOP

22, rue de Vintimille - PARIS (9^e) - TRI. 71-92

**ACCESSOIRES
POUR**

MOTOCYCLES-VELOMOTEURS-CYCLOMOTEURS

SAKER
ET'S ANDRE PORTERIE

Dépositaire Officiel KERSA
43, rue Voltaire, LEVALLOIS - Métro A. France

Moi! J'AIME LES DIMANCHES

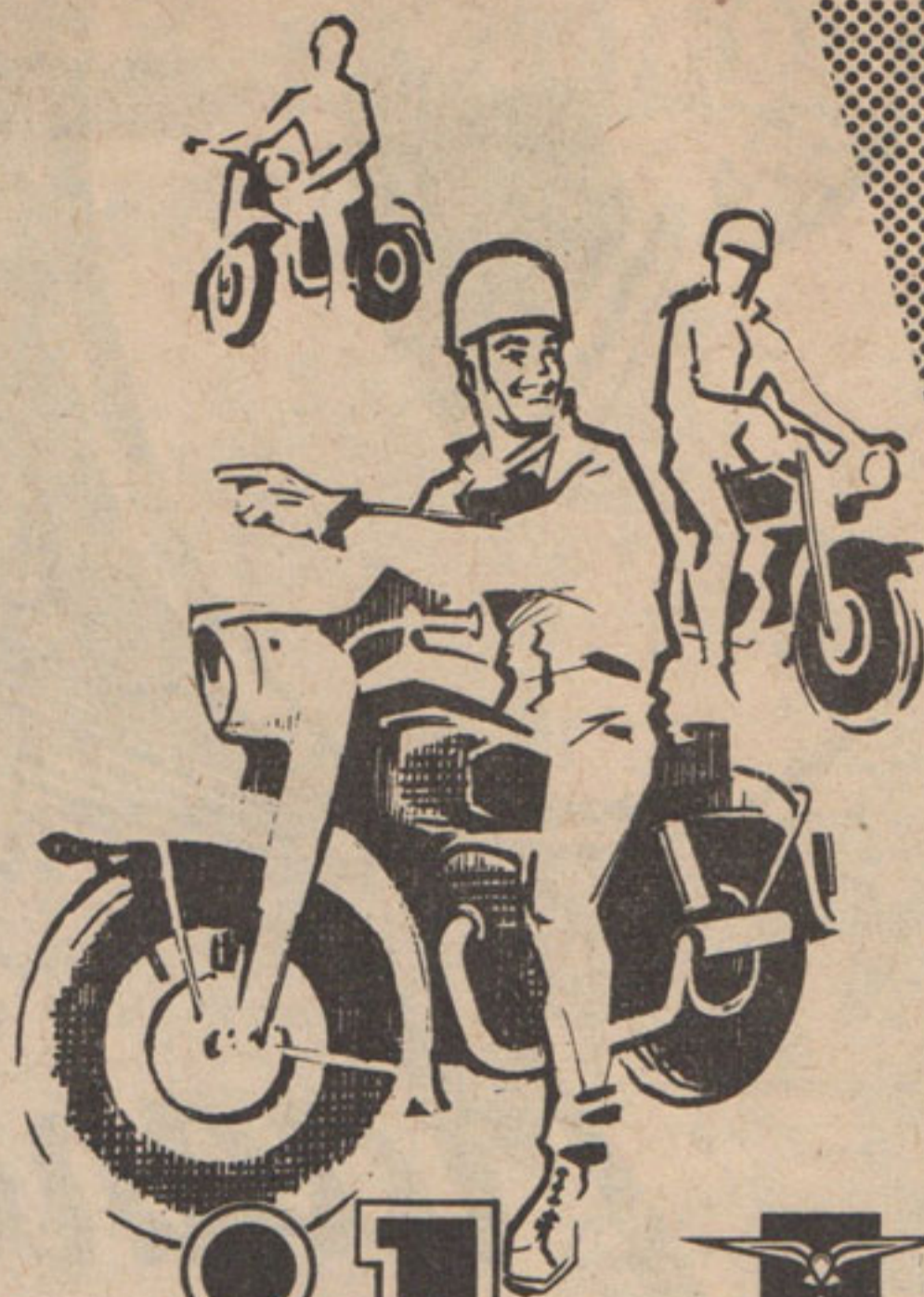
...et comme mes amis j'utilise toujours...

BRET-OIL

COMPÉTITION

qui nous permet d'arriver tous ensemble joyeux à l'étape!

FAITES COMME NOUS!... VOUS CONSTATEREZ QUE VOTRE MOTEUR REND MIEUX - CHAUFFE MOINS EST PLUS ÉCONOMIQUE.



L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

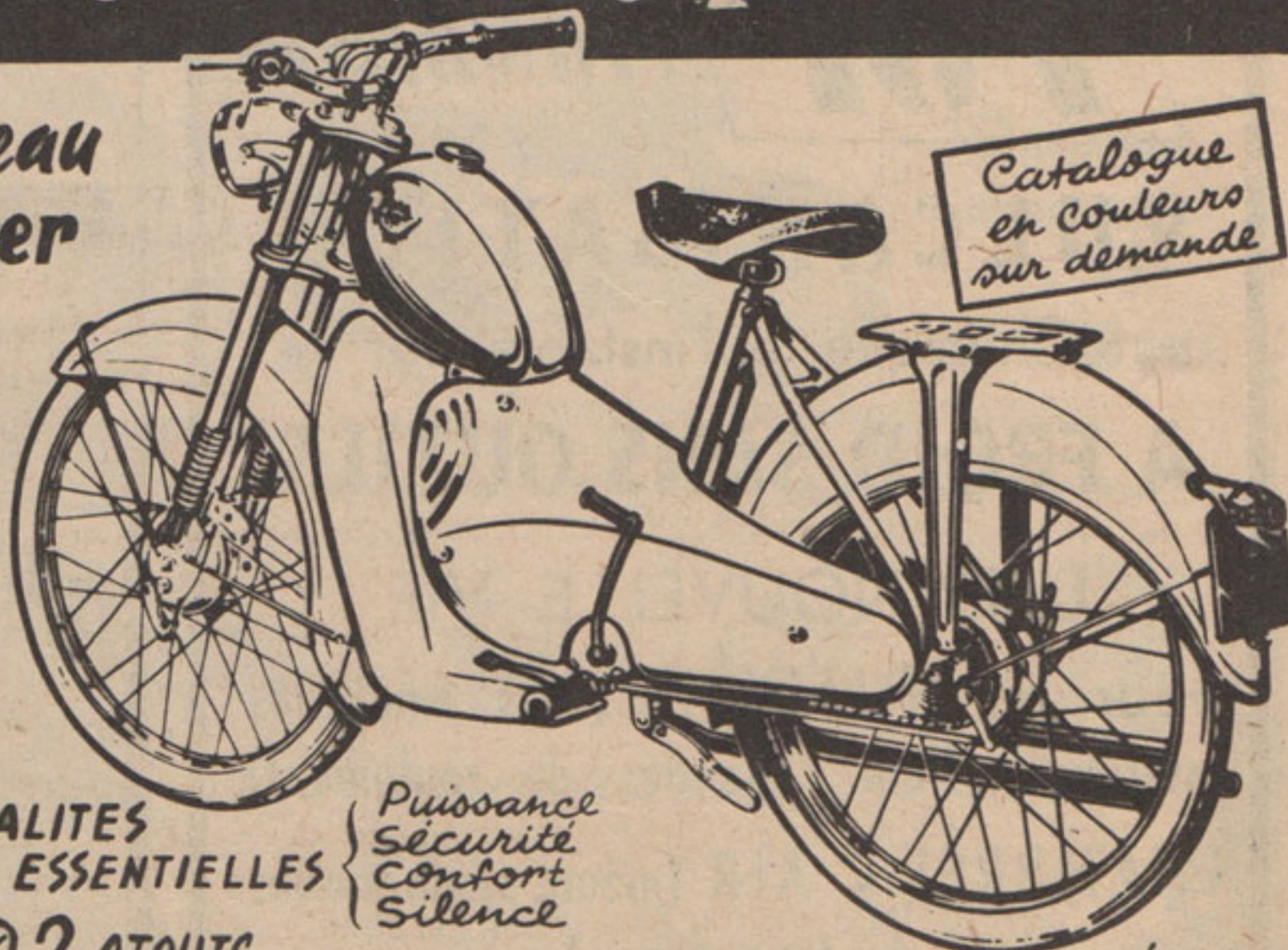
Bret-oil

4, RUE JEANNE D'ARC - ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE) - Tél. MIC. 48-40 (lignes groupées)

Demandez à votre motociste un bidon bleu BRET-OIL

JOUEZ GAGNANT DU 1^{er} COUP..

avec le nouveau Moto-scooter moteur **SACHS** 3 vitesses kick



4 QUALITES ESSENTIELLES

Puissance
Sécurité
Confort
Silence

2 ATOUTS MAITRES

un moteur incroyable, un cadre à toute épreuve.

une MARQUE:

NEW-MAP

BLOC - MOTEUR "SACHS"
Cadre spécial renforcé. Fourche télescopique. RÉSERVOIR 7 LITRES chromé. Kick-starter 3 vitesses par poignée tournante. Moyeux à freins centraux. Carénage à démontage instantané.

Compteur et avertisseur
Accessoires de grand luxe
Puiss. fiscale 1CV. Puiss. au frein 4 CV2

124 AVENUE LACASSAGNE LYON - 30 RUE DE CHARENTON. PARIS-BASTILLE

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

Moto
LA
MOTO **revue**
TOUS LES SAMEDIS

12, Rue de Cléry, PARIS (2^e)



A CHACUN SA PLACE...

A une époque où la circulation dans les grandes villes et en particulier à Paris pose les plus graves problèmes et où la proportion des scooters, vélomoteurs et cyclos s'accroît sans cesse, il importe que chacun se conduise de la façon la plus correcte, afin de faciliter au maximum l'écoulement du trafic, et de ménager les nerfs d'autrui, déjà suffisamment tendus par le rythme fiévreux de la cité.

★

Sans vouloir décerner aux automobilistes et aux camionneurs « un premier prix de conduite », il importe d'être juste et de dénoncer les fautes trop souvent répétées des possesseurs de 2 roues motorisés. Que dire en effet du cyclomotoriste qui, roulant sagement derrière une automobile, déboîte brusquement à gauche au mépris du pare-choc qui le frôle derrière lui et qui manque dix fois par jour (sinon plus) de le renverser. Messieurs les usagers, scootéristes, vélomotoristes, ne changez pas de file inconsidérément et ne surestimez pas la mobilité de votre engin.

★

Nous attirons également l'attention de ces mêmes usagers, sur le fait qu'ils ont intérêt à ne pas coller à la voiture qui les précède ; une certaine marge est nécessaire, car sur un brusque coup de frein, votre réaction sera obligatoirement de freiner une fraction de seconde plus tard (ou plus encore selon vos réflexes) et il en résultera un garde-boue tordu, ou une fourche faussée (sans parler de l'éventuelle chute).

★

Combien de conducteurs à l'arrêt au feu rouge, ont pesté contre les 50 cmc. qui s'évalent sur toute la largeur du passage clouté, et dont la puissance de démarrage est, disons, modeste, et bien souvent zigzagante ; passe encore pour un 125 cmc. qui, bien souvent, part plus vite qu'une voiture, mais pour les petits cubes, il importe qu'ils se tiennent sagement à droite, de façon à ne pas freiner la circulation.

★

Les feux rouges sont encore la cause de nombreuses altercations. Citons la meute qui se déchaîne dès que le feu dans la voie transversale passe à l'orange, sans se soucier du pauvre piéton qui a eu l'audace de vouloir traverser la chaussée, fief incontesté de la mécanique.

★

Mais il arrive quelquefois que le motorisé devienne piéton, et il fera bien alors de ne pas s'avancer outre mesure sur le passage réservé, imité en cela par ses congénères, car « quand c'est aux autos de passer... ». Cette foule agglomérée progresse si bien que, souvent, il ne reste plus qu'un étroit couloir où un camion peut se faufiler de justesse.

Comme on voit, les torts se retrouvent dans toutes les catégories d'usagers. Mais vous devez avoir la prétention de bien vous conduire, en respectant autrui, alors, montrez-le.

RÉDIGÉE
PAR
DES MOTOCYCLISTES
POUR
LES MOTOCYCLISTES

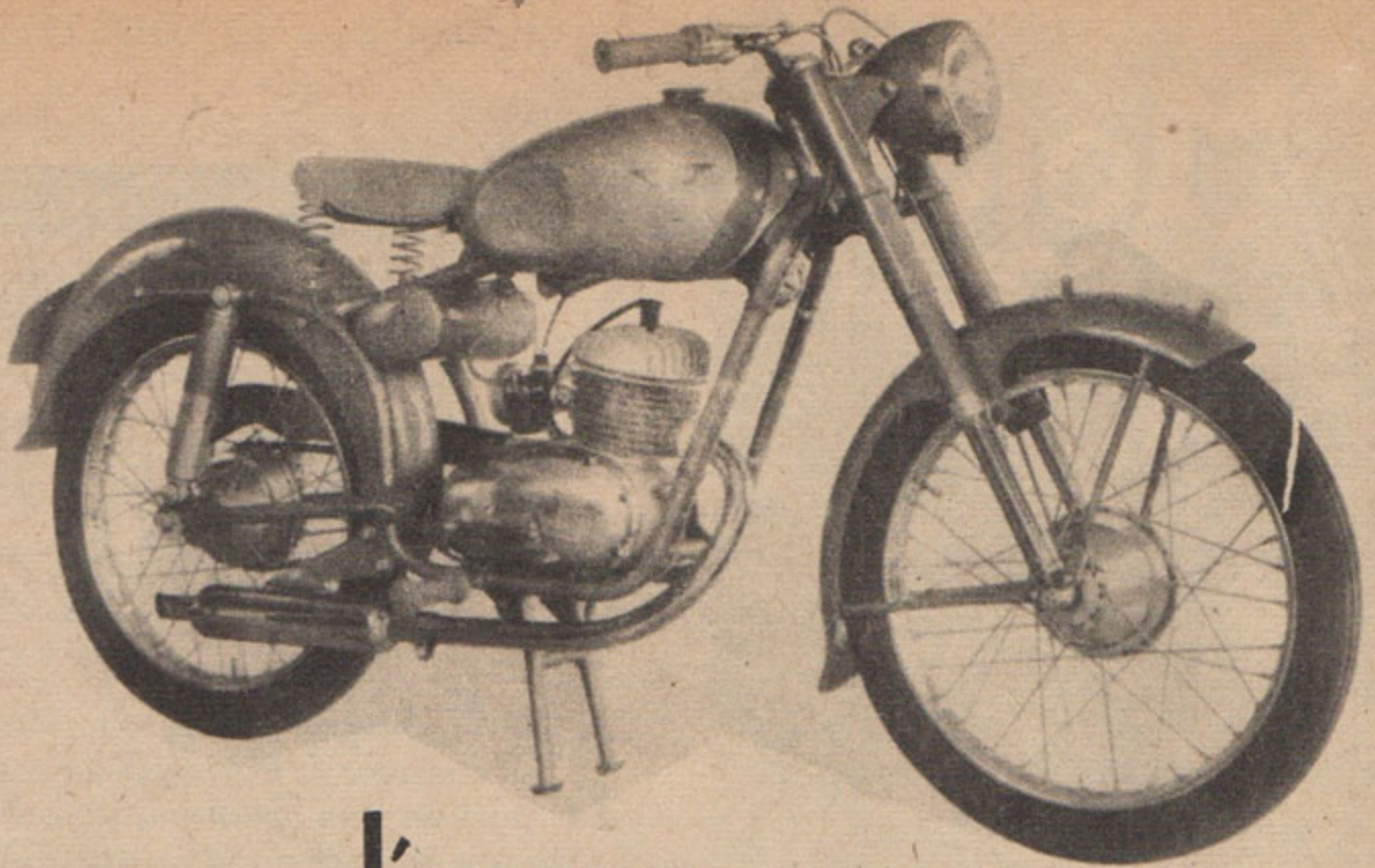
Comme chaque année, en raison des congés payés, MOTO-REVUE ne paraîtra pas le Samedi 18 Août.

DANS L'ESPRIT DES PRODUCTIONS ITALIENNE ET FRANÇAISE

LES "MYMSA"

125 ET 175

Ces deux images de la 125 (en haut) et de la 175 permettent de se rendre compte de la conception toute « latine » de cette machine.



L'INDUSTRIE motocycliste espagnole, très peu connue à l'étranger, a cependant fourni la preuve à maintes reprises qu'elle était capable de produire des modèles originaux. Mais comme dans nombre de pays européens et plus encore peut-être en Espagne, à cause du pouvoir d'achat assez limité de ses habitants, la majeure partie de la production s'est orientée vers les petites et moyennes cylindrées.

Les cylindrées classiques 125 et 175 cc dans un cadre souvent identique, constituent l'essentiel de la production nationale, présentant en cela une grande analogie avec la France ou l'Italie.

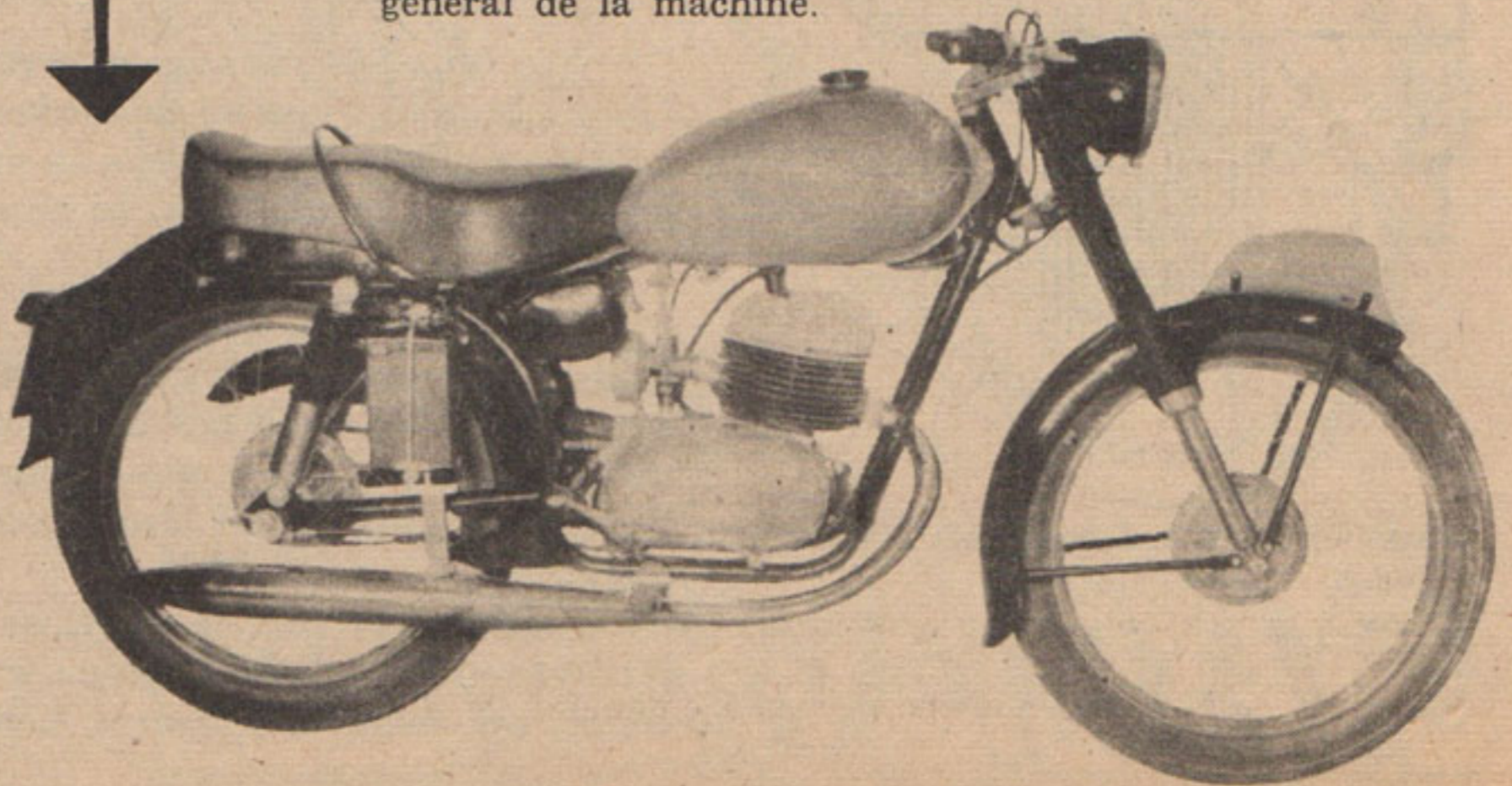
La firme Mymsa propose à la clientèle deux modèles 125 cc et 175 cc traités dans la même partie cycle, plus une fourgonnette tôlée à 3 roues utilisant les moteurs des motocyclettes avec adjonction d'une turbine de refroidissement.

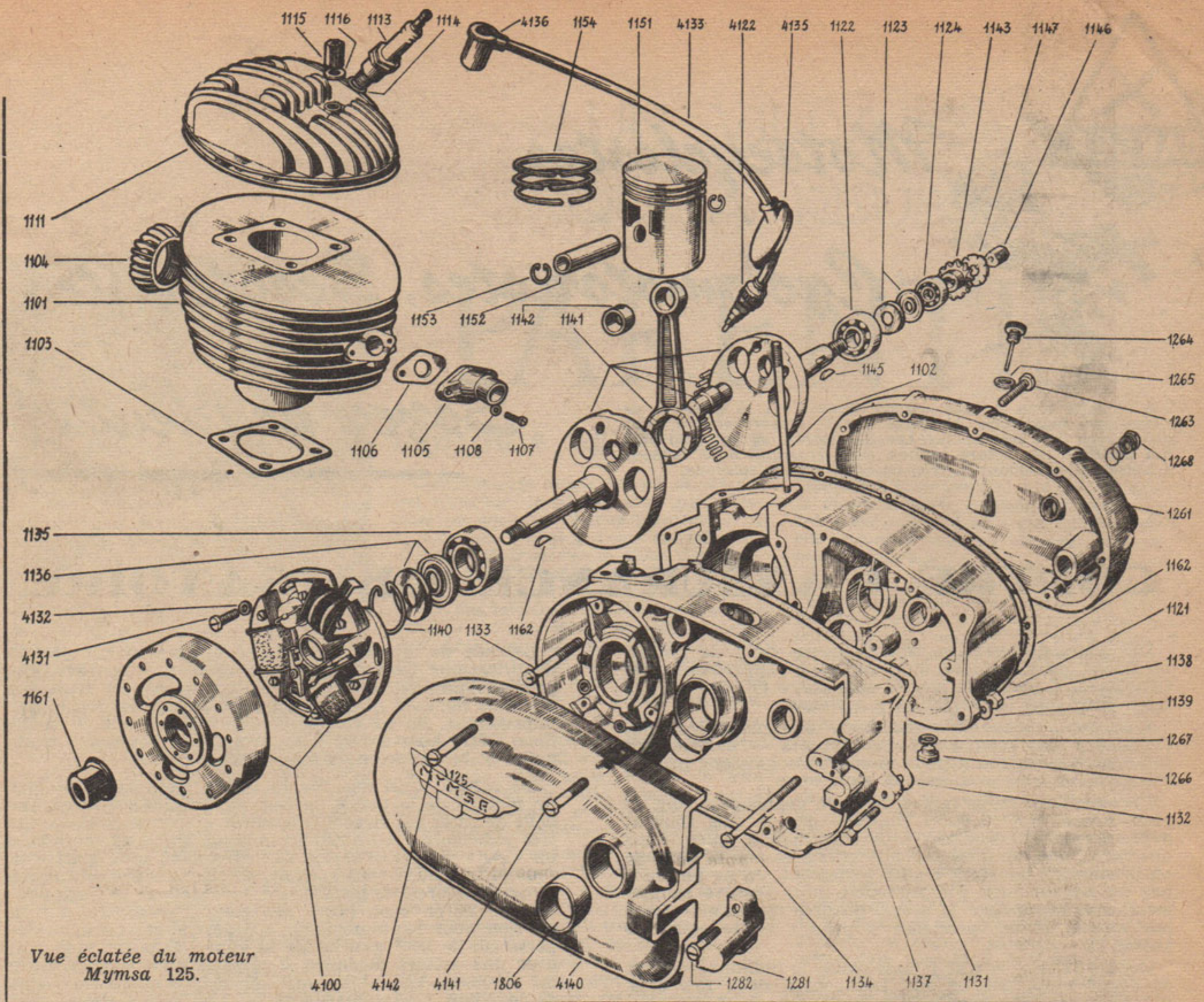
La partie cycle des motos, puisqu'elle est identique, sera donc le premier chapitre de cette étude, le second comparant la partie motrice des 2 versions qui, comme on verra, présente peu de différences.

PARTIE CYCLE

Il s'agit d'un cadre double berceau qui supporte à l'avant une fourche télescopique à amortisseurs hydrauliques incorporés. Ce double berceau se prolonge jusqu'à l'arrière de la machine et reçoit ainsi les éléments de la suspension arrière qui sont également munis d'amortisseurs hydrauliques. Les roues sont chaussées de pneus 2,75 x 19. Les freins côniques extérieurement ont un diamètre de 130 mm, tant à l'avant qu'à l'arrière (largeur des garnitures 30 mm) et sont ailetés pour assurer un meilleur refroidissement.

Machine livrée au choix avec une selle suspendue par le bec, ou une selle biplace. Quant au réservoir d'une netteté toute italienne, il est légèrement rétréci à sa partie arrière, pour les genoux. Un coffre à outils d'une forme oblongue fixé sur la selle vient compléter l'équipement général de la machine.





PARTIE MOTRICE

De même que la partie cycle donne une impression de robustesse, le bloc-moteur largement dimensionné inspire confiance et rappelle dans son dessin certains blocs italiens 2 temps.

Alors qu'extérieurement rien ne distingue le 125 du 175, à part un cylindre et une culasse plus étoffés, la différence interne la plus notable est sans conteste l'adoption de 4 vitesses sur la 175 cc, alors que la 125 cc n'en comporte que 3.

Mais si vous le voulez bien, c'est d'abord cette dernière version que nous allons examiner.

Il s'agit d'un monocylindre de 54 mm d'alesage pour 54 mm de course (rapport course-alesage : 1) donc moteur on ne peut plus carré. Le piston bombé est muni de trois segments. L'embellage tourne sur 3 roulements : 2 côté transmission primaire, et 1 de fort diamètre, côté volant magnétique.

Ce moteur développe une puissance dans la bonne moyenne de 5,6 CV à 5.200 t-m, embrayage multidisques en acier garnis de pastilles de liège qui est entraîné par la couronne de la transmission primaire par chaîne, boîte à prise directe à 3 vitesses avec un seul baladeur.

Un carburateur Dell'Orto assure l'alimentation, tandis que l'allumage et l'éclairage sont fournis par un volant magnétique classique.

Echappement monotube passant entre les tubes du double berceau.

La 175 cmc. : nous nous bornerons à énumérer les dif-

férences de structure interne et externe, qui se résument à peu de choses comme nous allons voir.

L'allure générale reste la même que celle de la 125 cmc, on note seulement l'apparition d'une batterie sur le flanc droit de la machine, et d'un pot d'échappement plus volumineux.

C'est seulement dans la conception du moteur que résident les modifications les plus notables. La course est passée de 54 mm à 61 mm, tandis que l'alesage était porté à 60 mm. Ce n'est donc plus à un moteur carré que nous avons affaire, mais à un moteur légèrement longue course de rapport course-alesage : 1,01.

D'autre part, la boîte 3 vitesses a cédé le pas comme nous l'avons vu, à une boîte 4 vitesses qui permet d'utiliser au mieux les 8,8 CV de puissance maximum (à 5.500 t-m).

Le volant magnétique recharge une batterie par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse logée dans le coffre à outils et assure l'éclairage ainsi que l'alimentation de l'avertisseur électrique.

Augmentation de poids assez minime somme toute puisque 8 kgs seulement séparent les deux cylindrées (92 kgs pour la 175 cc). Vitesse maximum pour la 175 cc : 100 kmh.

× × ×

Ces machines d'une conception assez classique peuvent s'apparenter aux modèles de notre marché national avec toutefois une note d'originalité que l'on aimerait retrouver plus souvent chez nous.

Mais il ne faut pas oublier que l'Espagne bénéficie de l'aiguilleur italien qui exporte largement dans ce pays.



Motocyclistes,

Cyclomotoristes, Scooteristes,

Soyez prudents !

A la suite d'un de nos articles récents sur la question de l'assurance obligatoire envisagée par le Gouvernement, nous avons reçu un certain nombre de lettres, et en voici une qui présente un certain intérêt. Bien entendu, nous laissons à notre correspondant la responsabilité de ses opinions.

CONTRE L'ASSURANCE OBLIGATOIRE

Ces jours derniers, la grande presse vient de publier un projet de loi qui va être soumis à l'approbation des Chambres. Il s'agit de rendre obligatoire l'assurance aux tiers, pour tous les véhicules à moteurs.

C'est tout ce que la gribouillerie administrative, sous l'influence des compagnies d'assurances — évidemment intéressées — a trouvé pour résoudre l'angoissant problème de la sécurité routière. On croit rêver !

Personnellement, je fais de la moto depuis onze ans. Je roule assez vite, ce qui n'empêche que je suis souvent dépassé par des véhicules plus lents que le mien, dans des carrefours, virages, agglomérations et autres endroits où il convient pourtant d'aller lentement. Je ne prétends pas ne jamais faire d'imprudence, mais j'essaie simplement d'en commettre le moins possible (ne serait-ce que par amour de ma précieuse « peau » et de celle des autres !).

Depuis 11 ans, je n'ai jamais causé le moindre centime de dégât à qui que ce soit. Par contre, deux fois déjà, j'ai dû aller stopper précipitamment dans le décor pour éviter de recevoir une voiture « en pleine figure » !

Aussi, lorsqu'on me parle d'assurance obligatoire « aux tiers », je trouve la plaisanterie de mauvais goût.

M'assurer contre quoi ? Contribuer, de mes deniers, à payer les conséquences désastreuses de la folie criminelle des autres ? Merci !

L'assurance ne pourrait m'intéresser que si les primes demandées n'étaient pas disproportionnées avec le risque que je désire couvrir. Chose impossible actuellement, voici pourquoi :

On prétend, par ce projet, lutter contre le scandale des « chauffards non assurés ». Mais on oublie, et c'est ce qui est grave, que la plupart des chauffards sont assurés !

Je connais pas mal de fieffés imprudents affichant tous la satisfaction du devoir accompli, parce qu'assurés « tous risques avec garantie aux tiers illimitée ».

A notre époque où le manque de bon sens s'étale partout, on en arrive à cette révoltante conclusion : la faute n'est pas de tuer quelqu'un sur la route, elle est de le tuer sans être assuré !

Le code de la route, qui ne se prive pourtant pas de modifications trop fréquentes à notre gré, contient encore quelques graves lacunes, entre autres : ce n'est pas un délit de tuer ou blesser quelqu'un sur la route, par imprudence. On ne va pas en prison pour cela. Il suffit donc d'être bien assuré pour avoir la « conscience tranquille » (les consciences très larges, s'entend !).

De même, ainsi que me le faisait remarquer un jour un motard de la police, le code ne considère pas comme délit de rater un virage. Il ajoutait même cette remarque très judicieuse : « Lorsqu'un individu sur deux roues rate un virage, ne serait-ce qu'en y dérapant sans quitter la route, il a ensuite tout le loisir, en soignant ses contusions ou ses fractures, de méditer sur les effets de la force centrifuge. Et la leçon porte ses fruits. Par contre, il n'en est rien pour l'automobiliste. S'il dérape et se trouve déporté sur le côté gauche de la route, il passe sans mal avec une voiture moderne, à la seule condition qu'il n'y ait personne venant en face. Il accuse le mauvais état de la route, ses amortisseurs ou tout autre chose, sauf sa vitesse excessive, et part avec l'arrogance d'un âne vers d'autres virages qu'il ratera peut-être aussi ».

Pour ma part, j'estime que si l'on veut vraiment faire œuvre utile dans le chapitre de la sécurité routière, ce n'est pas en rendant obligatoire une assurance qui est devenue un encouragement à l'imprudence.

Que l'on double ou triple les effectifs de la police routière, et que, pour en payer les frais, on quintuple le prix des contraventions pour fautes graves.

Actuellement, doubler au sommet d'une côte ou dans un virage, ça coûte 900 francs ! Ça devrait coûter au moins 5.000 francs ! Neuf cent francs pour risquer sa vie et surtout celle des autres, ce n'est vraiment pas cher ! L'Etat, qui cherche de l'argent, pourrait en trouver là, pour le plus grand bien de tous. Ce serait plus intelligent que les nouvelles taxes sur les voitures et sur l'essence ! Seuls les menus délits (stationnement sur emplacement réservé, défaut de rétroviseur, usage abusif de l'avertisseur, etc., resteraient à 900 francs.

André FREGNALE (Puy de Dôme)

ASSURANCES IMMEDIATES

Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie

Services Assurances de MOTO-REVUE - 12, rue de Cléry, Paris (2°)

UN VILLAGE " QUI A REUSSI "

PARENTIS

GÉOLOGIE DU PÉTROLE

Contrairement à une opinion encore assez répandue, le pétrole n'est pas l'apanage de quelques régions privilégiées, et l'« or noir » n'est pas une richesse chichement répartie sur le globe. Les conditions de sa formation en font au contraire une « production » presque habituelle des terrains sédimentaires. De tels terrains couvrent 400.000 km² du sol français. Les possibilités pétrolières de notre pays ne sont donc, à priori, nullement négligeables et la découverte du gisement de Parentis en est une preuve éclatante.

Le pétrole, les études récentes l'ont montré, est une matière d'origine organique et marine. Il s'est formé au cours des temps géologiques, depuis le Primaire jusqu'au Tertiaire, à partir d'accumulations d'algues et d'animalcules microscopiques constituant le plancton.

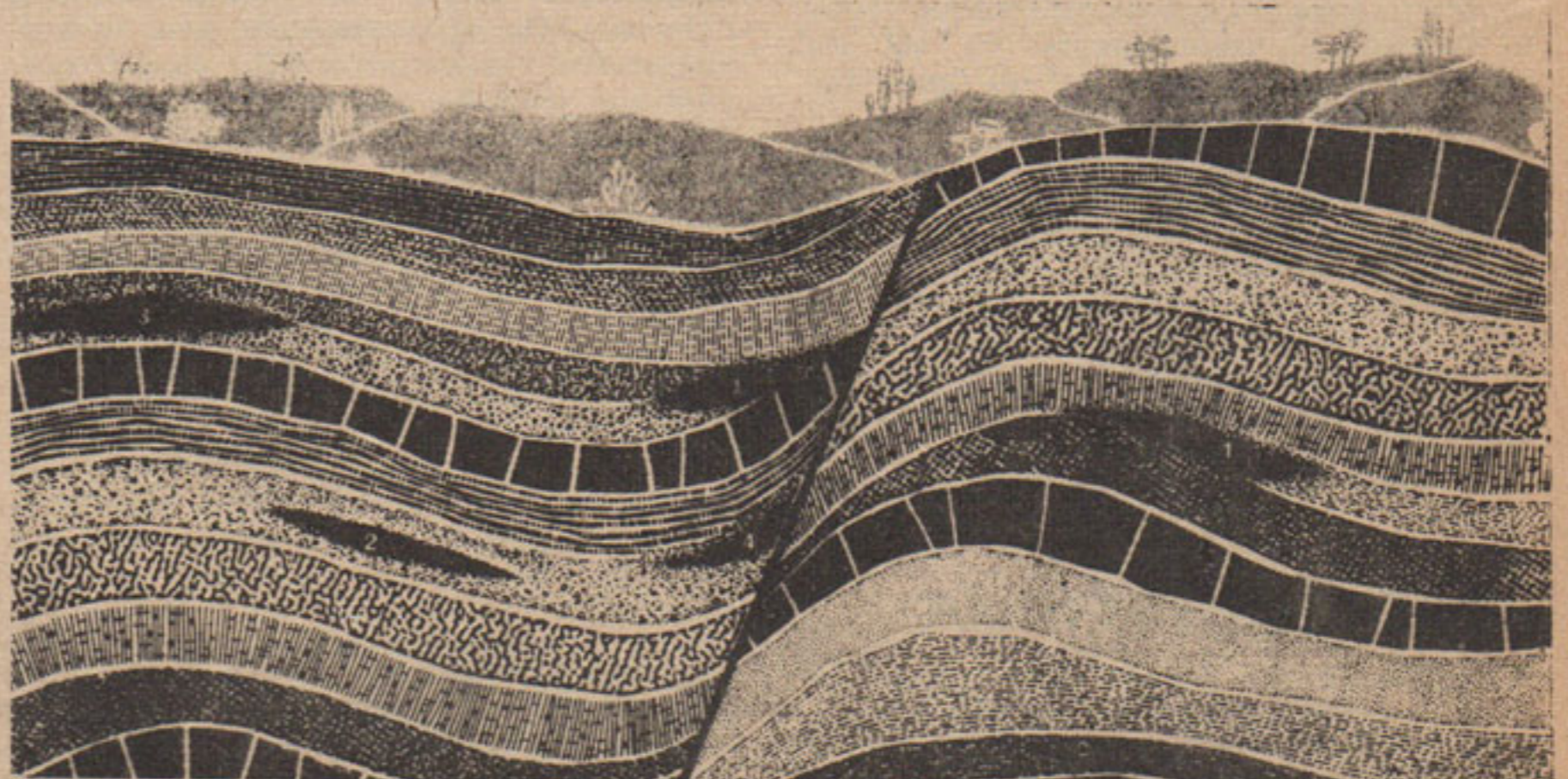
Soumise à l'action de bactéries anaérobies et enfouie au fur et à mesure sous les sédiments, cette « gelée » de matière organique évolua jusqu'à former les divers hydrocarbures qui constituent le pétrole brut. La roche, de structure très fine, où les gouttelettes de pétrole ont pris naissance, est appelée roche-mère. Mais le pétrole, léger, est rarement resté dans sa roche-mère, car il a tendance à gagner la surface du sol en empruntant les fissures et les minuscules canaux des roches perméables. Cette migration peut le conduire jusqu'à la surface : alors, les produits légers qu'il contient s'évaporent, le reste s'oxyde en matières asphaltiques, il n'y aura pas là formation d'un gisement. Mais si, sur sa route, le pétrole rencontre une roche poreuse et perméable surmontée d'une couche im-

perméable, il va pouvoir, à condition que la disposition des couches soit convenable, s'accumuler dans cette roche-magasin et former ainsi un gisement plus ou moins important.

Dès avant la seconde guerre mondiale, l'étude géologique de la région des Landes avait permis aux techniciens de la Standard Oil Company (N.J.) d'y reconnaître les caractères favorables à la présence du pétrole. Ces géologues estimèrent alors que l'on avait plus de chances de rencontrer du bon pétrole et des structures favorables sous la couverture de sable des Landes que dans la bordure pyrénéenne du bassin aquitain pourtant riche en indices pétroliers. Les recherches, cependant, paraissaient devoir être longues, difficiles et coûteuses. La guerre interrompit cette étude préliminaire. Elle reprit après la libération du territoire. Une première demande fut déposée le 20 juin 1947, mais elle fut modifiée sur les indications de M. Wiedenmayer, géologue de la Standard Oil Company (N.J.), afin d'inclure la région limitrophe du périmètre déjà accordé à la Société Nationale des Pétroles d'Aquitaine (détail à noter, le gisement de Parentis est situé dans cette région).

Sollicité le 26 mars 1949, le nouveau « permis de recherches d'hydrocarbures liquides ou gazeux » s'étendant mainte-

Le pétrole est réparti dans des poches appelées « pièges ». Voici les plus courants : 1) couche sableuse en biseau. 2) couche partiellement imperméable. 3. anticlinal. - 4) faille.



nant sur le territoire de 818 communes, du Sud-Ouest, fut accordé par un décret en date du 17 février 1951.

« A cette époque, aucune Société à capitaux français n'avait manifesté d'intérêt pour la région des Landes ou du Bordelais, dans laquelle la recherche s'annonçait difficile et onéreuse ; aucune demande de permis en concurrence n'avait été déposée, bien que la loi rende toujours possible de telles demandes. On peut donc affirmer que, si le permis avait été refusé à l'époque, la découverte de Parentis n'aurait pas été faite ou ne l'aurait été que dans de nombreuses années ». (Extrait du rapport sur les recherches et exploitations du Pétrole en France et dans l'Union Française, par Mr Guy Petit, député).

Esso Standard créa immédiatement un « Département Exploration » chargé de mener à bien les recherches. Par ailleurs, une équipe de prospection gravimétrique de la Compagnie Générale de Géophysique fut constituée pour commencer le travail de recherche et joignit ses efforts à ceux des techniciens mis à la disposition d'Esso Standard par la Standard Oil Company (New Jersey).

Les travaux débutèrent le 28 avril 1951. Ce furent des opérations de longue haleine, complexes, faisant intervenir toutes les ressources des techniques géologiques et géophysiques. En somme, il s'agissait de repérer les régions où, il y a des millions d'années, le pétrole avait pu se former, et de reconnaître les structures où sa migration avait pu le conduire. En d'autres termes, il fallait situer roches-mères, roches-magasins et structures convenables. Deux groupes de méthodes furent employés — pour adopter une classification commode — les méthodes géologiques et les méthodes géophysiques, mais il est bien entendu que les opérations se déroulèrent parallèlement et conjointement. Le sable qui recouvre les Landes limitait grandement les travaux de géologie de surface au centre du périmètre. Les travaux, prélèvements de roches, examens de celles-ci, etc..., menés sur le pourtour, fournirent des renseignements sur l'allure et la profondeur des diverses couches du sous-sol. Ils conduisirent à l'établissement de cartes paléogéographiques, indiquant l'emplacement des anciennes mers, des anciens rivages et, précisant dans une certaine mesure les conditions de formation des dépôts pour une époque donnée, ils renseignèrent les géologues sur la présence des anciens milieux favorables à la genèse des roches-mères et des roches-magasins, tandis que les études de tectonique (connaissance des mouvements du sol au cours des âges) donnaient quelques indications sur leur profondeur actuelle.

Parallèlement aux études géologiques, des recherches géophysiques étaient entreprises. Une étude gravimétrique générale du périmètre fut exécutée pendant l'année 1951 et le début de 1952. Une étude complémentaire sur la bordure Nord se prolongea jusqu'au 30 septembre. Au total, plus de 10.000 mesures avaient été effectuées, le long des « mailles » du réseau serré des cheminements gravimétriques.

MÉTHODE GRAVIMÉTRIQUE

L'intensité du champ de la pesanteur n'est pas égale pour tous les points de la terre. Elle dépend de l'altitude et de la

latitude du lieu. Mais sa valeur vraie présente souvent avec sa valeur théorique de légères différences, positives ou négatives, de l'ordre de 1 à 50 milligals (le milligal est la millionième partie de la valeur de la gravité au niveau de la mer). Ces anomalies sont dues à une hétérogénéité locale des terrains sous-jacents. Si un corps de forte densité est présent dans le sous-sol, la pesanteur s'accroîtra localement ; et inversement elle diminuera s'il s'agit d'un corps de faible densité. La mesure de ces anomalies locales de la gravité renseigne donc dans une certaine mesure sur la nature et l'allure des couches qui présentent des poids spécifiques différents. Les mesures s'effectuent à l'aide d'un appareil très sensible et très coûteux — le gravimètre — dont le principe est en gros celui du peson. Les mesures relevées au gravimètre sont l'objet de nombreuses corrections pour tenir compte des perturbations apportées par l'altitude, les irrégularités du terrain, etc... La comparaison de la valeur locale corrigée avec la valeur théorique fait ressortir l'anomalie du point considéré. En réunissant sur la carte les points d'égale anomalie, on obtient une carte où sont indiquées les anomalies « lourdes » (positives) et « légères » (négatives) révélatrices d'accidents du sous-sol (anticlinaux, synclinaux, etc...).

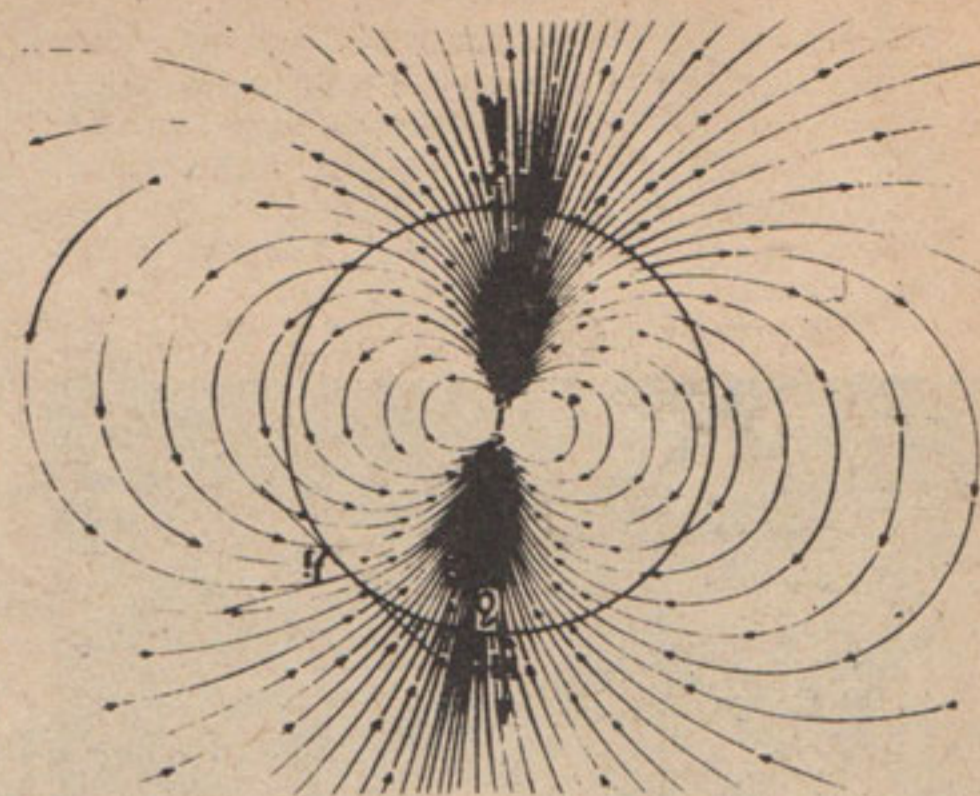
En étudiant ces cartes des anomalies gravimétriques, les prospecteurs relèvent les structures souterraines qui constituent peut-être des pièges à pétrole.

Pour compléter les renseignements donnés par l'étude gravimétrique, on fit appel à la magnétométrie. L'étude magnétométrique fut entreprise le long de grandes traverses pour rattacher la forme du « socle » de roches anciennes aux grandes structures situées en bordure du périmètre (Massif Central, Massif Armoricaïn).

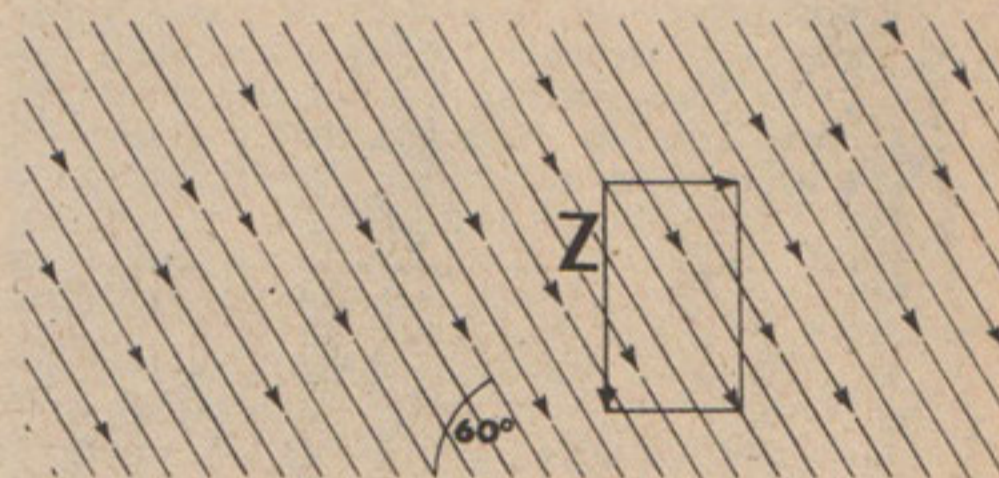
MÉTHODE MAGNÉTIQUE

La terre se comporte comme s'il existait en son centre un aimant très puissant et très court dont les pôles seraient en opposition avec les pôles géographiques. Dans une grande partie de l'hémisphère nord, les lignes de force de cet aimant sont dirigées vers le sol et leur inclinaison est en France d'environ 60°. Si le terrain est homogène ou constitué de couches homogènes d'épaisseur constante, le champ terrestre garde, pour un instant donné, la même valeur en tous points de la surface prospectée. Mais s'il existe dans le sous-sol une roche à susceptibilité magnétique élevée, le champ terrestre l'aimante. On mesurera donc avec le magnétomètre les variations du champ magnétique terrestre perturbé par ces sortes d'« aimants » souterrains.

En pratique, on mesure la composante verticale Z du champ terrestre (dont les lignes de force sont sensiblement rectilignes et parallèles) en enregistrant les mouvements d'une aiguille aimantée équilibrée dont l'axe de rotation est horizontal. Le pôle Nord de cette aiguille sera donc attiré par les parties Sud d'une masse magnétique et repoussé par les parties Nord. L'aiguille subira ainsi une influence positive ou négative variable selon sa position par rapport à la roche aimantée du sous-sol. En réalité, le champ terrestre varie en intensité suivant l'heure (variation diurne) et ses variations sont équivalentes et synchrones pour de vastes régions. Un magnétomé-



La direction des lignes de force à la surface du globe terrestre permet d'imaginer en son centre un aimant théorique de petites dimensions dont les pôles seraient en opposition avec les pôles géographiques.



En supposant des lignes de force parallèles et rectilignes, on mesure la composante « Z » verticale du champ terrestre en enregistrant les réactions d'une aiguille aimantée d'axe horizontal par rapport à la roche aimantée du sous-sol (le pôle Nord est attiré par la partie Sud et vice-versa).

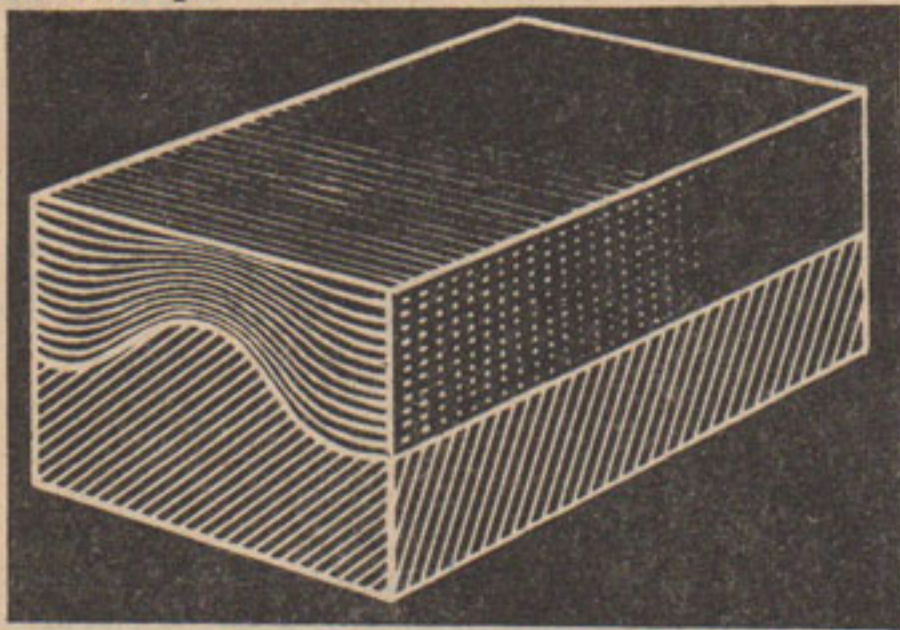
tre enregistreur placé au centre de la zone prospectée permet d'appliquer à chaque mesure, dont on a noté l'heure, la correction qui annule la variation diurne. La différence entre la valeur corrigée et la valeur normale liée à la latitude, constitue l'anomalie de chaque point. On relie les points « d'égale anomalie » pour obtenir la carte magnétique qui fait apparaître les « accidents » magnétiques du sous-sol.

Les travaux préliminaires menés à bien, l'année 1952 vit l'intervention des méthodes destinées à préciser les connaissances sur certains points reconnus intéressants. Des renseignements complémentaires sur les « accidents » du socle cristallin furent recueillis grâce à l'étude des variations des courants telluriques.

MÉTHODE TELLURIQUE

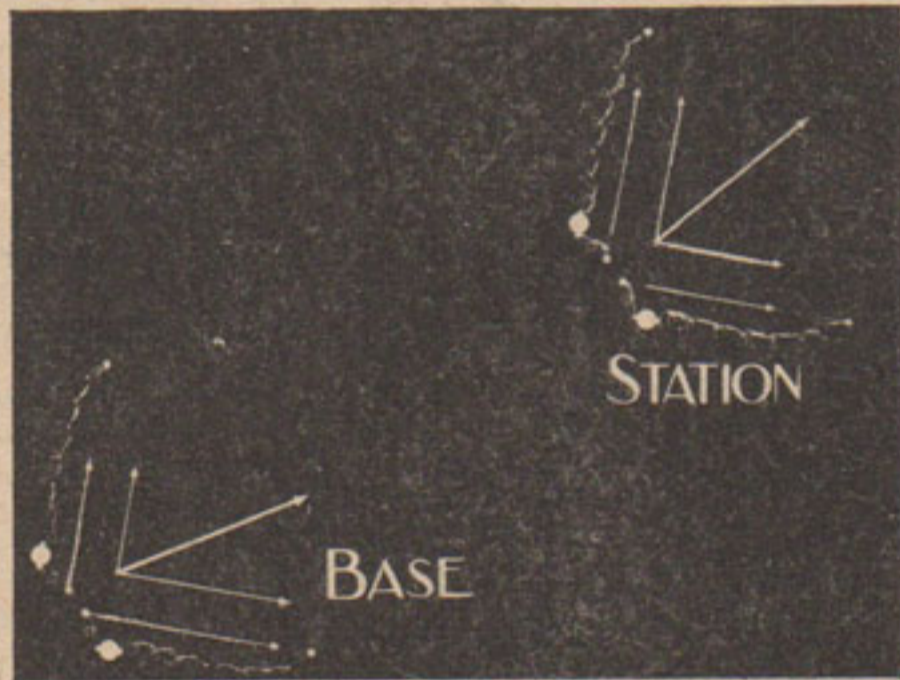
L'écorce terrestre est parcourue par des courants électriques, dus principalement à l'activité solaire, les courants telluriques. Ils forment des nappes si vastes qu'une zone de prospection serait le siège d'un champ électrique rectiligne et uniforme si le terrain était homogène. Mais les irrégularités du sous-sol perturbent

localement cette uniformité. Les courants telluriques empruntent surtout les couches sédimentaires, plus conductrices que les terrains cristallins qui les supportent. Une « bosse » du socle cristallin, par exemple, produira un renforcement local du champ.



L'écorce terrestre est le siège de courants électriques d'origine solaire appelés courants telluriques, dont les irrégularités du sous-sol perturbent localement l'uniformité.

La station de mesures comporte deux paires d'électrodes qui reçoivent les variations du champ tellurique (intensité et direction). La différence de graphique entre les stations et une base donnée permet ainsi de dresser une véritable carte du relief souterrain.



Une station de mesures telluriques comporte deux paires d'électrodes placées dans deux directions rectangulaires pour recevoir à chaque instant les deux composantes du champ tellurique qui varie en intensité et en direction. L'appareil de mesure qui enregistre la courbe des variations d'intensité comporte deux galvanomètres de haute sensibilité. On utilise simultanément plusieurs stations ; l'une d'elles, permanente, sert de base de référence, et c'est la comparaison des oscillations sur les courbes obtenues aux stations et à la base qui permet le calcul des ellipses (aires), qui caractérisent le terrain à l'aplomb d'une station par rapport à la base. En réunissant les points d'aires égales, on obtient une carte précise de l'aspect géologique du socle souterrain.

MÉTHODE SISMIQUE

La méthode sismique, enfin, fut utilisée pour obtenir les données quantitatives nécessaires à l'exploitation des renseignements qualitatifs concernant les structures les plus intéressantes décelées par les autres méthodes. Seule, en effet, la méthode sismique permet de connaître, avec une précision acceptable, la profondeur des diverses couches souterraines et, par conséquent, d'obtenir une

Les ingénieurs examinent une bande d'enregistrement sismique.



image exacte des plissements et accidents du sous-sol susceptibles de constituer des « pièges » à pétrole.

L'explosion de charges de dynamite (5 à 6 kgs) placées au fond de trous d'une vingtaine de mètres de profondeur, produit un « tremblement de terre miniature » dont l'onde de choc se réfléchit sur les couches du sous-sol comme un rayon lumineux sur un miroir. Comme des mesures préliminaires ont fait connaître la vitesse de propagation de l'onde de choc dans les terrains considérés, la profondeur d'une couche souterraine pourra être calculée à partir du « temps d'aller et retour » de l'onde de choc réfléchi par le « miroir » souterrain. Au-

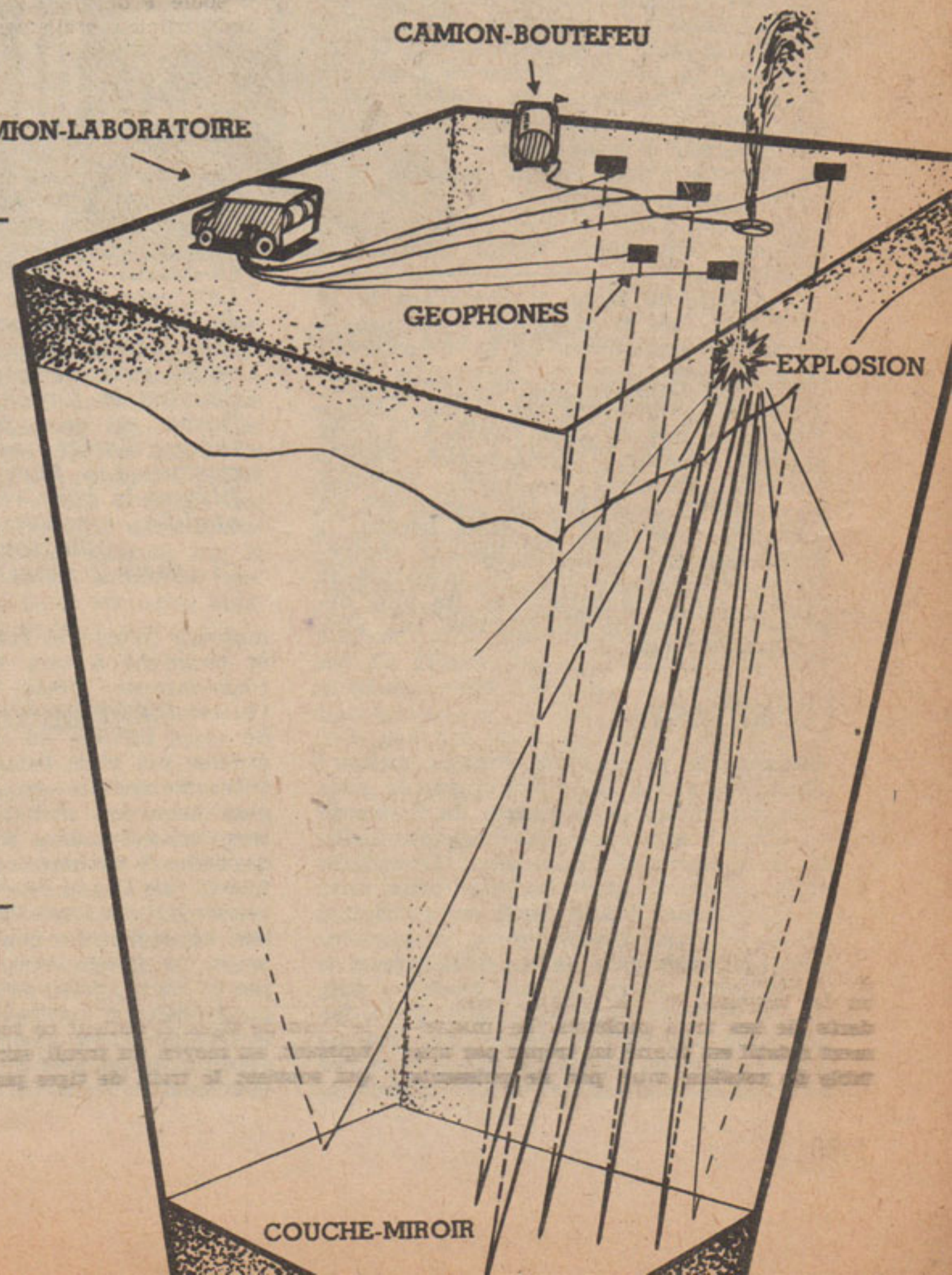
cune roche n'étant totalement opaque aux ondes sismiques, la méthode donne des renseignements sur plusieurs couches superposées.

Il est évident qu'une mesure effectuée en un seul point ne permettrait pas de connaître la position exacte d'un « miroir » : celui-ci peut, en effet, se trouver sur n'importe quel point d'un cercle de rayon égal à la profondeur calculée. Aussi recoupe-t-on les résultats en effectuant des séries de mesures en plusieurs points disposés le long de « profils » déterminés. Des batteries de géophones (sismographes très sensibles) recueillent l'onde de choc réfléchi et la transmettent à l'appareil enregistreur. L'étude des enre-

Dans la méthode « sismique », on utilise l'écho des ondes de choc produites par une explosion. Seuls les « rayons » frappant la couche « Miroir » reviendront aux « géophones » disposés en étoile autour du lieu d'explosion. Connaissant la vitesse de propagation des ondes de choc, on pourra déduire, par le temps mis pour l'aller et retour, la profondeur de la couche.

CAMION-LABORATOIRE

CAMION-BOUTEFEU



EXPLOSION

GÉOPHONES

COUCHE-MIROIR

gistemènts permet d'établir des « coupes types » desquelles on déduit, au moyen d'abaques de restitution, la position exacte des couches souterraines et leur inclinaison. Cette méthode de prospection sismique est désignée sous le nom de sismique-réflexion. C'est celle qui a été généralement employée dans les Landes, où les conditions spéciales créées par la présence de l'importante couche de sable amortissant les ondes de choc n'ont pas été sans poser de difficiles problèmes aux géophysiciens.

MANO I

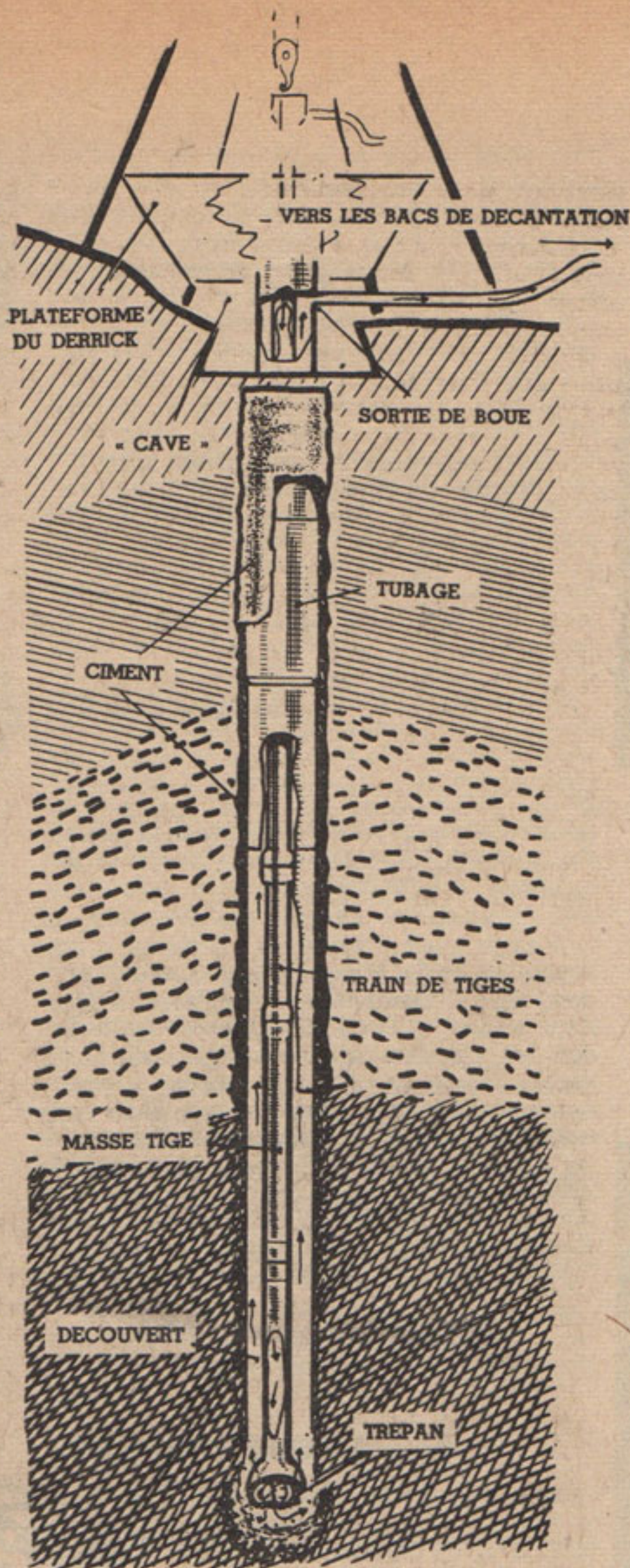
La première structure apparemment intéressante précisée par « l'auscultation » sismique, était un anticlinal paraissant s'étendre sous la région ayant approximativement pour centre le village de Mano, dans les Landes, à 70 kms au N.-O. de Mont-de-Marsan. Pour compléter les renseignements, plusieurs forages géologiques de quelques centaines de mètres de 1952. Les échantillons de terrain recueillis lors de ces forages, ainsi que les mesures électriques effectuées dans les puits précisèrent l'ordre et les correspondances des diverses couches de terrains.

C'est à partir de la configuration d'une couche-repère, distinguée grâce à l'emploi des méthodes précédentes, que fut finalement implanté le premier forage, à l'endroit jugé le plus favorable de l'anticlinal de Mano. Mais, avant de retracer brièvement l'histoire du premier forage profond d'Esso Standard dans les Landes, il n'est pas inutile de rappeler encore une fois la complexité et le coût de toutes ces recherches préliminaires qui, après recoupements mutuels de tous leurs résultats, contribuèrent à la connaissance exacte du sous-sol landais et en définitive à la découverte du pétrole. Plusieurs centaines de millions avaient déjà été dépensées avant que le premier forage ne débutât. Cela n'a rien d'étonnant si l'on sait que les travaux d'une équipe gravimétrique reviennent à 2 millions de francs par mois, ceux d'une équipe tellurique à 3 millions, ceux d'une équipe sismique à 15 millions.

Le forage de Mano 1 commença le 18 avril 1953. Les travaux durèrent jusqu'à la fin de septembre. Ils se déroulèrent normalement, avec les inévitables incidents qui accompagnent tout forage : bris de tiges et pertes d'outils, à la suite desquels on doit procéder à une « pêche » délicate au moyen d'une panoplie d'« appâts » variés pour ramener au jour les « poissons » (outils perdus) ; pertes de boue dans les fissures souterraines que l'on colmate en introduisant dans le puits les substances les plus diverses, des flocons de cellulose aux sacs de ciments vides...

LE ROTARY

Comme la plupart des forages, aujourd'hui, Mano I a été exécuté par le procédé dit rotary. L'ensemble de la sonde est comme une énorme « chignole » qui perce les couches du sous-sol. L'outil, la mèche de la chignole si l'on peut dire, c'est le trépan d'acier qui, en tournant, creuse la roche, soit en la découpant, avec ses lames dans le cas d'un trépan à lames (pour les roches très tendres), soit en la broyant et l'émiettant avec les dents de ses trois molettes. Le mouvement rotatif est donné au trépan par une table de rotation mue par de puissants



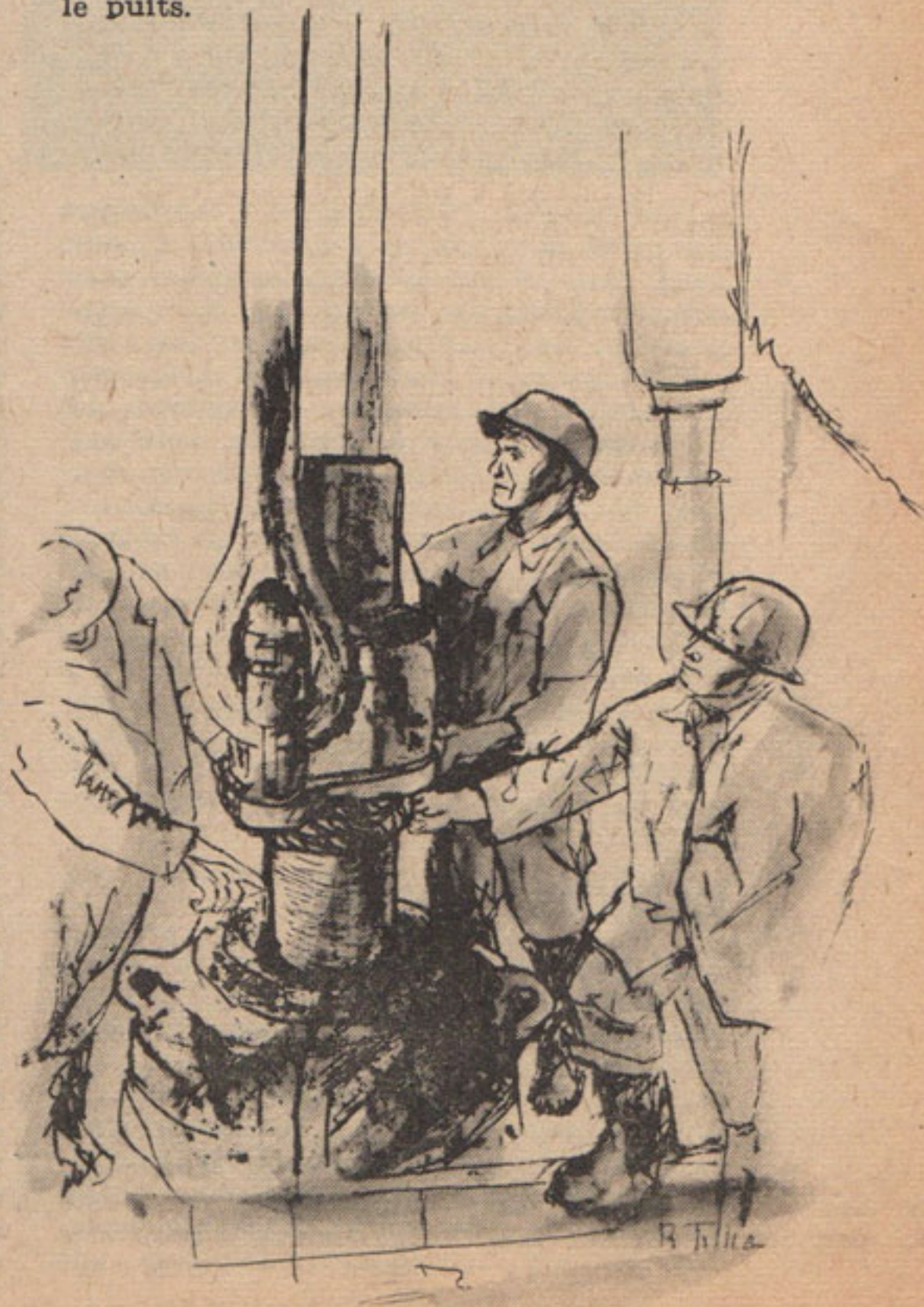
Ci-dessus : un forage en cours : Le trépan attaque la roche, refroidi par un courant de boue passant par le train de tiges. Cette boue, sous pression, remonte les débris du forage à la surface. Le tunnel est alors consolidé par un tubage d'acier avec intercalage de ciment. Les bacs de décantation filtrent la boue remontée qui, par analyse, renseigne sur la nature du sous-sol.

Ci-contre : descente d'un tubage.

moteurs (plusieurs centaines de chevaux) et tournant à une vitesse de 60 à 120 tours-minute. Cette table entraîne, par l'intermédiaire de la tige carrée, le train de tiges creuses en acier, au bout desquelles est vissé le trépan. Les tiges situées immédiatement au-dessus du trépan, beaucoup plus lourdes que les autres, sont appelées masses-tiges et sont destinées à donner le poids nécessaire au travail de l'outil. Suivant la nature du terrain, le maître-foreur, renseigné par ses appareils de contrôle sur l'avancement du forage et la résistance opposée par la roche, fait varier le poids appliqué au trépan en soulageant plus ou moins le train de tiges. Il obtient ce résultat en agissant, au moyen du treuil, sur le câble qui soutient le train de tiges par l'inter-

médiaire d'un système de moufles. Au fur et à mesure que le trépan creuse, l'ensemble du train de tiges descend. On intercale, suivant l'avancement du travail, les tiges nécessaires (longueurs de 9 m) entre la tige carrée et la partie du train de tiges « avalée » par le puits. Les changements de trépan, relativement très fréquents étant donné l'usure parfois rapide de ces outils, nécessitent chaque fois la remontée, le démontage et le stockage de tout le train de tiges. Cette opération longue et pénible peut se reproduire une centaine de fois pour un sondage de 2.000 mètres.

Le trépan n'attaque pas la roche « à sec ». Pour le refroidir, le lubrifier, l'aider à désagréger la roche, on lui envoie, par le canal interne du train de tiges, un puissant courant de boue. Cette boue, dont la composition est étudiée en fonction du terrain à traverser, joue un grand rôle dans le forage, car elle a pour but également de remonter à la surface les débris de la roche broyée par le trépan, de colmater et de consolider les parois du puits, d'empêcher par son poids toute éruption des fluides (eau, gaz, pétrole) éventuellement rencontrés par la sonde. Dès que le forage atteint une certaine profondeur, il doit être tubé ; en effet, bien que la boue puisse consolider les parois, il serait finalement dangereux de laisser le puits « en découvert » sur une trop grande profondeur. Les tubes, en acier à haute résistance, sont vissés bout à bout et foncés dans le puits. On a intérêt à mettre en place la plus grande longueur possible de tubage d'un coup, car leur diamètre, diminuant forcément à chaque opération (comme les éléments successifs d'une lorgnette), deviendrait vite trop étroit pour laisser passer un trépan, même du diamètre le plus faible. Un cimentage de la colonne de tubes, scelle enfin solidement ces derniers dans le puits.





Arrêté à la profondeur de 2.749 m (limite d'utilisation du matériel) Mano 1 se révéla « sec », sort fréquent des « wild-cats » (« chats sauvages » : sondages menés dans une région non encore explorée jusque là au point de vue pétrolier). Les efforts des foreurs n'étaient pourtant pas vains. Premier forage profond implanté dans cette région des Landes, Mano 1 fournit aux géologues une masse de renseignements sur les couches géologiques du sous-sol, qui furent d'une grande utilité pour la poursuite des recherches. Pendant tout le forage, en effet, furent recueillis par les procédés les plus divers les éléments des études géologiques dites de subsurface (concernant les couches souterraines).

ET PARENTIS ?

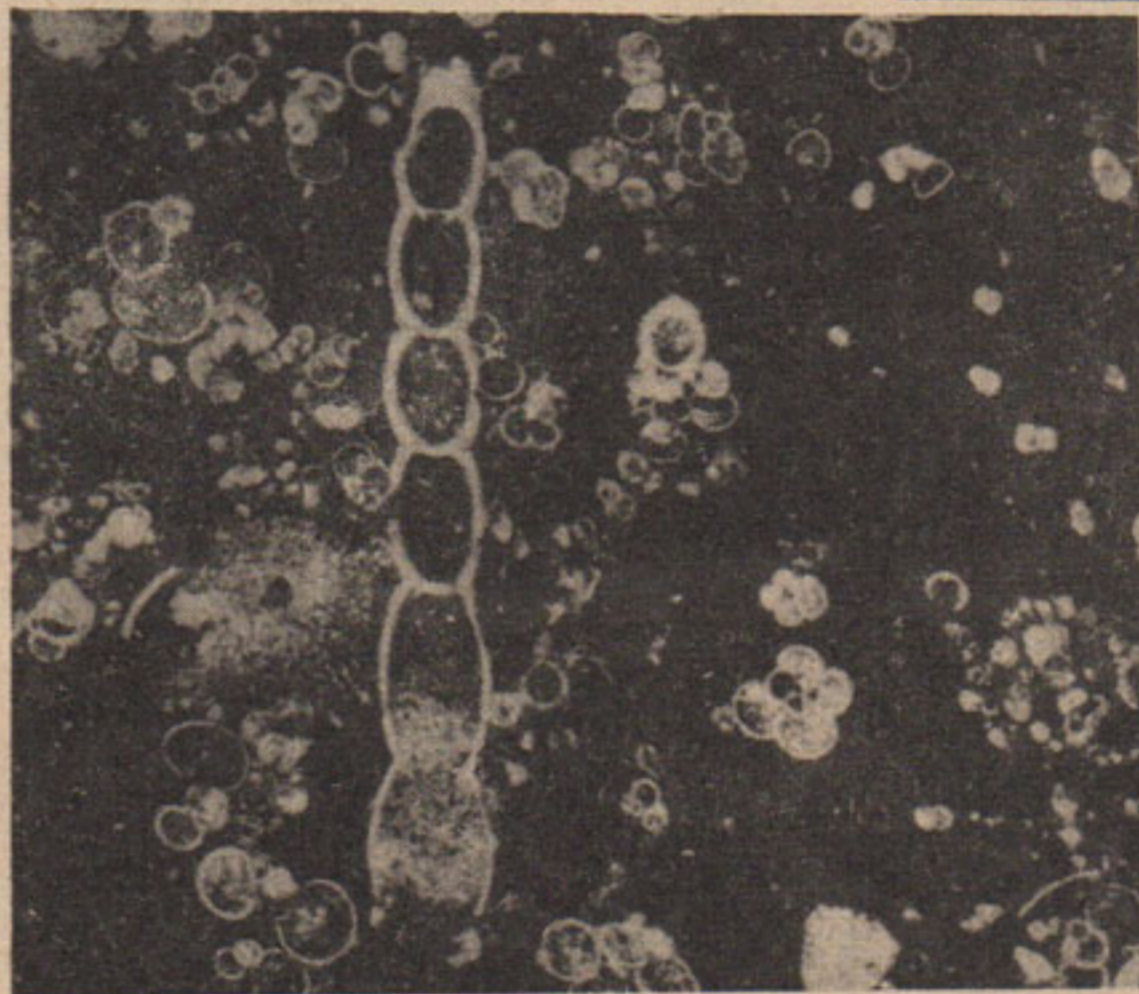
Jusqu'à présent, il n'a guère été question, semble-t-il, de Parentis dans cette relation des recherches pétrolières d'Esso Standard SAF... En réalité, les événements et les travaux racontés plus haut font intimement partie de la découverte finale elle-même. Le brut de Parentis n'a pas jailli du sol magiquement et la découverte du pétrole n'est plus aujourd'hui le fait du hasard, comme aux temps héroïques de la prospection, alors que les foreurs déterminaient l'emplacement du puits d'après le point de chute de leur chapeau lancé en l'air, voire en utilisant leurs dons de radiesthésistes, de magnétiseurs ou de sourciers. La « seconde vue » des prospecteurs modernes s'appelle gravimétrie, sismique, géologie, carottage électrique, etc... ; et sans l'emploi coordonné de toutes ces méthodes précises... et coûteuses, il n'y aurait jamais eu de découverte à Parentis-en-Born, ni en bien d'autres endroits, d'ailleurs.

GÉOLOGIE DE SUBSURFACE

Une fois démarré, un forage est l'objet d'une surveillance constante de la part du géologue de sonde et de son équipe, qui disposent de nombreux moyens d'investigation. Les déblais de forage (cuttings), débris de roche remontés par la boue, sont recueillis sur un tamis vibrant, examinés sous la lampe à rayons ultra-violet (le pétrole brut est fluorescent sous cet éclairage) pour déceler les traces d'hydrocarbures. On détermine leur nature, on étudie les microfossiles (foraminifères principalement) qu'ils con-

tiennent pour en déduire l'âge des terrains d'où ils proviennent. L'examen des « cuttings » prélevés à intervalles réguliers (1 à 2 m) donne donc des renseignements géologiques continus sur les couches traversées par la sonde.

Quand un problème spécial (terrain nouveau, avancement anormal, indices de pétrole dans la boue, etc..) se pose, on peut « prendre une carotte » : on découpe dans le terrain un cylindre de roche à l'aide d'un outil spécial, le « carottier » — tube terminé par une couronne à molettes dentées ou sertie de diamants — qui remplace l'habituel trépan. La carotte remontée renseigne non seulement sur la nature du terrain, mais aussi sur la structure, sur les gros fossiles, sur les fluides (eau, pétrole) contenus dans la roche. Elle permet la mesure de l'inclinaison des couches (appelée pendage) renseignement important pour le foreur. Un carottage est une opération très onéreuse (outil coûteux, manœuvres nombreuses, donc perte de temps), aussi ne l'exécute-t-on que dans des cas bien déterminés. On emploie parfois une mé-



Ci-dessus : le montage d'un derrick est achevé en moins de 15 jours. - Ci-contre : l'examen microscopique de lames minces de roche permet de connaître l'âge exact des terrains traversés, grâce aux microfossiles contenus dans ceux-ci. Les échantillons de ces terrains sont prélevés sous forme de cylindres appelés « carottes ».

thode moins complexe, mais qui donne aussi moins de renseignements, le « carottage latéral à balles ». Le carottier à balles est un ensemble de petits « canons » très courts montés dans un bâti en acier descendu dans le puits par un câble. La mise à feu se fait électriquement à partir de la surface. Les « canons » tirent des balles creuses qui s'enfoncent dans la roche et sont extraites par traction sur le bâti, auquel elles restent attachées par des ressorts. Chaque balle recueille ainsi un petit cylindre de roche.

MÉTHODE SCHLUMBERGER

Le carottage à balles fait partie des opérations exécutées par le service des mesures électriques, autre précieux auxiliaire du géologue de sonde. Ces mesures s'exécutent une fois le train de tige et le trépan retirés du puits. Leur grand intérêt est de donner des renseignements précis sur la nature des couches et des fluides qu'elles contiennent, d'une façon continue sur toute la hauteur du puits. Le carottage électrique, qui rend d'incalculables services sur tous les champs pétroliers du globe et dont les inventeurs sont deux français, les frères Schlumber-

ger, est la principale des opérations électriques. On mesure, en descendant dans le puits, un système d'électrodes au bout d'un câble conducteur et porteur, la « résistivité » des couches traversées en même temps que les différences de potentiel électrique (potentiel spontané) entre les terrains. Ainsi, les calcaires et les grès sont généralement résistants, les argiles et les marnes conductrices ; quant aux divers fluides contenus dans les roches, ils modifient leur résistivité et leur potentiel spontané.

D'autres appareils mesurent l'inclinaison du puits (qui est rarement droit), le pendage des couches de terrain, le diamètre du trou (signalant ainsi couches dures et couches tendres). Enfin, on mesure la radioactivité des terrains, soit naturelle, soit provoquée par bombardement de neutrons, ce qui donne également des indications sur la nature des roches. Tous les renseignements recueillis sont réunis en un tableau (appelé log) qui donne une figure à l'échelle des terrains traversés et qui permet de suivre au jour le jour le forage et sa géologie.

ENFIN DU PÉTROLE

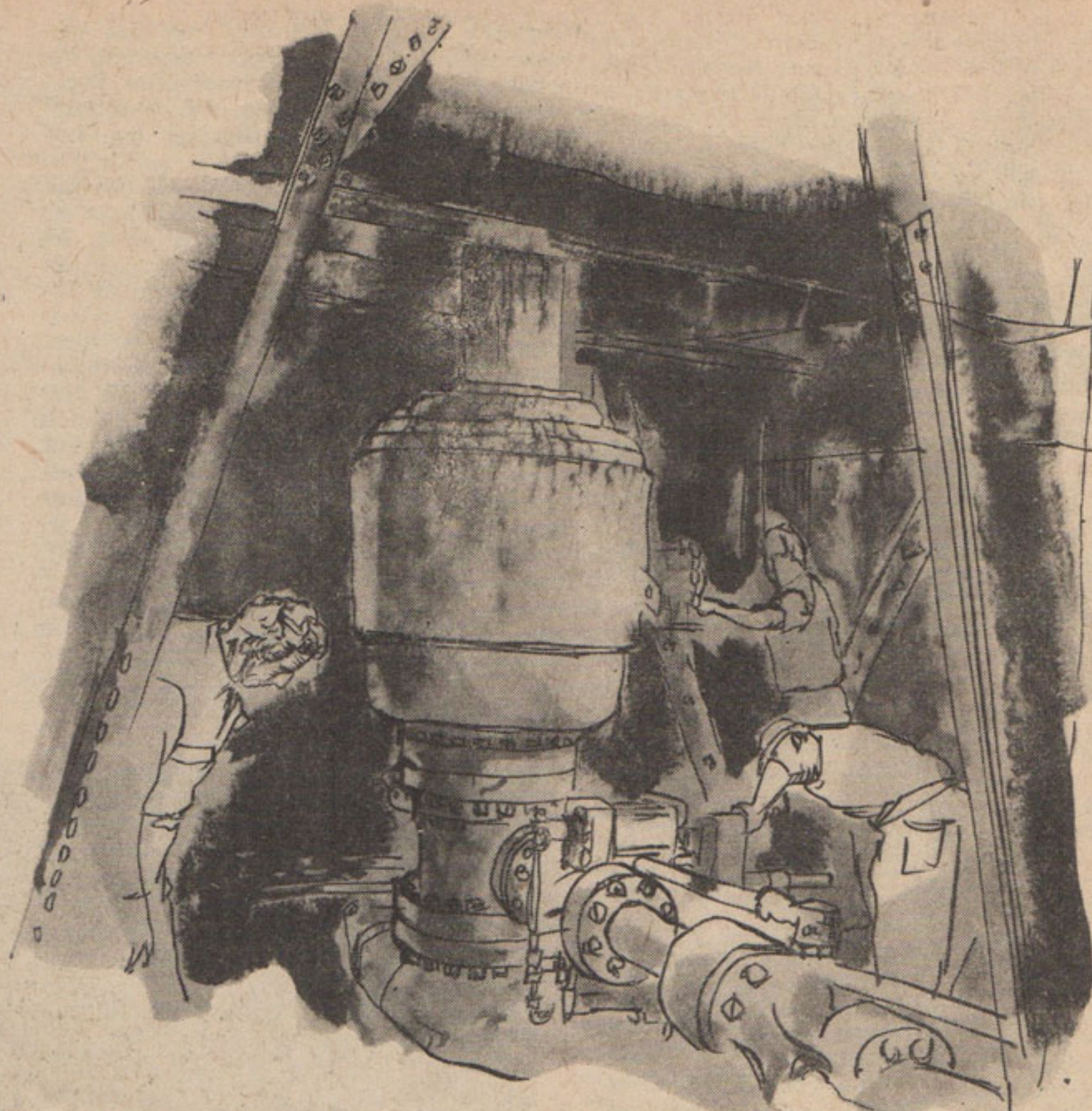
Les renseignements recueillis par le forage de Mano 1 sur la nature du sous-sol landais laissent ainsi prévoir les possibilités intéressantes d'une nouvelle structure anticlinale d'apparence très favorable repérée au sud-ouest du bourg de Parentis-en-Born. La sonde qui avait foré Mano 1 fut démontée et transportée à l'emplacement choisi pour le premier forage au bord de l'étang de Parentis-Biscarosse, dans les premiers jours d'octobre. La préparation de l'emplacement fut immédiatement entreprise. Une route d'accès, longue de 800 mètres et constituée par des madriers, était terminée le 8 octobre. Les fondations de derrick, sur pieux bétonnés, furent achevées le 12. Canalisation d'eau, lignes électriques et téléphoniques furent montées. Le forage débuta le 2 novembre 1953. Il se déroula très rapidement et sans incidents jusqu'au 22 décembre, date à laquelle il fut arrêté à la profondeur de 2.057 m, afin de permettre l'installation d'un matériel plus puissant importé des Etats-Unis.

Le nouvel équipement fut monté à partir du milieu de février 1954 et le forage fut repris le 11 mars. Le 22 mars, à une profondeur de 2.225 m, des indices de

pétrole apparaissent dans la boue remontée du « trou ». Un carottage fut décidé entre 2.250 et 2.264 mètres. La carotte extraite présentait des suintements de pétrole dans toute sa partie inférieure. Et le département Exploration d'Esso Standard pouvait annoncer dans son communiqué du lendemain : « D'encourageants indices de pétrole viennent d'être rencontrés au cours des forages entrepris à Parentis-en-Born ». 48 heures après, un premier essai de production par des tiges fut tenté entre 2.255 et 2.265 mètres.

Cet essai fut effectué au moyen du « formation tester ». C'est un appareil que l'on visse au bout du train de tiges à la place du trépan. Il sert à mettre en communication avec l'atmosphère la couche à « essayer » et par conséquent, en supprimant momentanément la pression antagoniste de la colonne de boue, il permet l'expulsion du pétrole hors de la roche-magasin vers la surface sous l'influence de la pression régnant dans le gisement.

Un échantillon du pétrole ainsi recueilli fut aussitôt transmis à la raffinerie de Port-Jérôme aux fins d'examen et d'analyse. Le brut de Parentis se révéla être un pétrole d'excellente qualité, riche en essence, d'une teneur en soufre très faible. Sa densité est de 0,856. La pression mesurée au fond du puits lors des essais au « formation tester » (qui comporte un enregistreur de pression) était de 255 kg/cm². Un nouvel essai de production, plus poussé, effectué au travers d'un orifice d'1/4 de pouce (6,35 mm) donna un débit de 175 m³ par jour avec une pression en surface de 36,7 kg/cm². Le forage fut alors repris en carottage continu, pour déterminer l'épaisseur de la couche pétrolifère : il descendit pendant 160 m sans quitter les roches imprégnées de pétrole et fut finalement arrêté à 2.398,40 m pour des raisons de sécurité, à cause des profondes fissures rencontrées, de la perte de boue qui en résultait et des dangers très graves qu'il y a de forer en pleine couche pétrolifère dans de telles conditions de travail.



Ci-dessus : montage d'une vanne de sécurité. Ci-dessous, à gauche : une équipe place un ensemble de vannes qui permettront de régler le débit du puits. Cet ensemble se nomme « arbre de Noël ». A droite : les topographes relèvent les coordonnées des points de mesures géophysiques.



Pendant que se poursuivaient ces opérations, des dispositions étaient prises pour assurer le transport vers la raffinerie de Port-Jérôme du pétrole brut extrait. Trois bacs de stockage d'une capacité totale de 3.000 mètres cubes furent achevés à la fin de mai 1954, ainsi qu'un pipe-line de 6 pouces (15 cm) qui achemine le brut vers la gare de Parentis, à 3 kms de là. Depuis, 4 nouveaux réservoirs ont été construits, deux de 1.000 m³ et deux de 4.500 m³. A l'issue de sa « mise en observation » et des essais de production à divers débits effectués, pour déterminer le meilleur rythme d'exploitation, la production de Parentis I a été stabilisée aux environs de 560 m³ par jour en septembre 1954. Mais à cette date, plusieurs nouveaux puits avaient déjà été forés, afin de délimiter l'étendue exacte du gisement. Signalons que le puits n° 4 entre autre a exigé l'emploi, par suite de la moins grande perméabilité de la roche-magasin en ce point, des méthodes de mise en production par « torpillage » et par « acidification ». Le torpillage consiste à ouvrir dans la roche un réseau de canaux de drainage en la désagrégant



au moyen de « charges creuses » dont l'explosion « dirigée » est douée d'un grand pouvoir de perforation (type des charges utilisées pour percer les blindages des tanks). L'acidification complète la désagrégation de la roche par attaque au moyen d'un acide déversé dans le puits par un tubage spécial. Depuis sa mise en exploitation jusqu'à la fin de 1954, le gisement de Parentis a produit 135.000 tonnes de pétrole brut traitées intégralement à la raffinerie qu'Esso Standard possède à Port-Jérôme (Seine-Maritime). Le brut de Parentis représentait, pour les derniers mois de 1954, environ 10 % des quantités totales distillées à la raffinerie.

Il est encore bien tôt pour conclure l'histoire de Parentis, premier gisement productif des Landes. La conclusion, s'il en faut une, ne pourra être donnée que dans quelques années. Alors seulement on connaîtra les véritables possibilités des gisements reconnus par Esso Standard dans les limites de son périmètre de recherches et l'importance de leur apport en regard de l'ensemble des ressources énergétiques de la France. On ne peut

guère, pour le moment, donner que quelques points de comparaison.

Production française en 1953
Métropole 370.000 t.
Outre-Mer 187.000 t.

Production française en 1954
Métropole 500.000 t.
Outre-Mer 200.000 t.

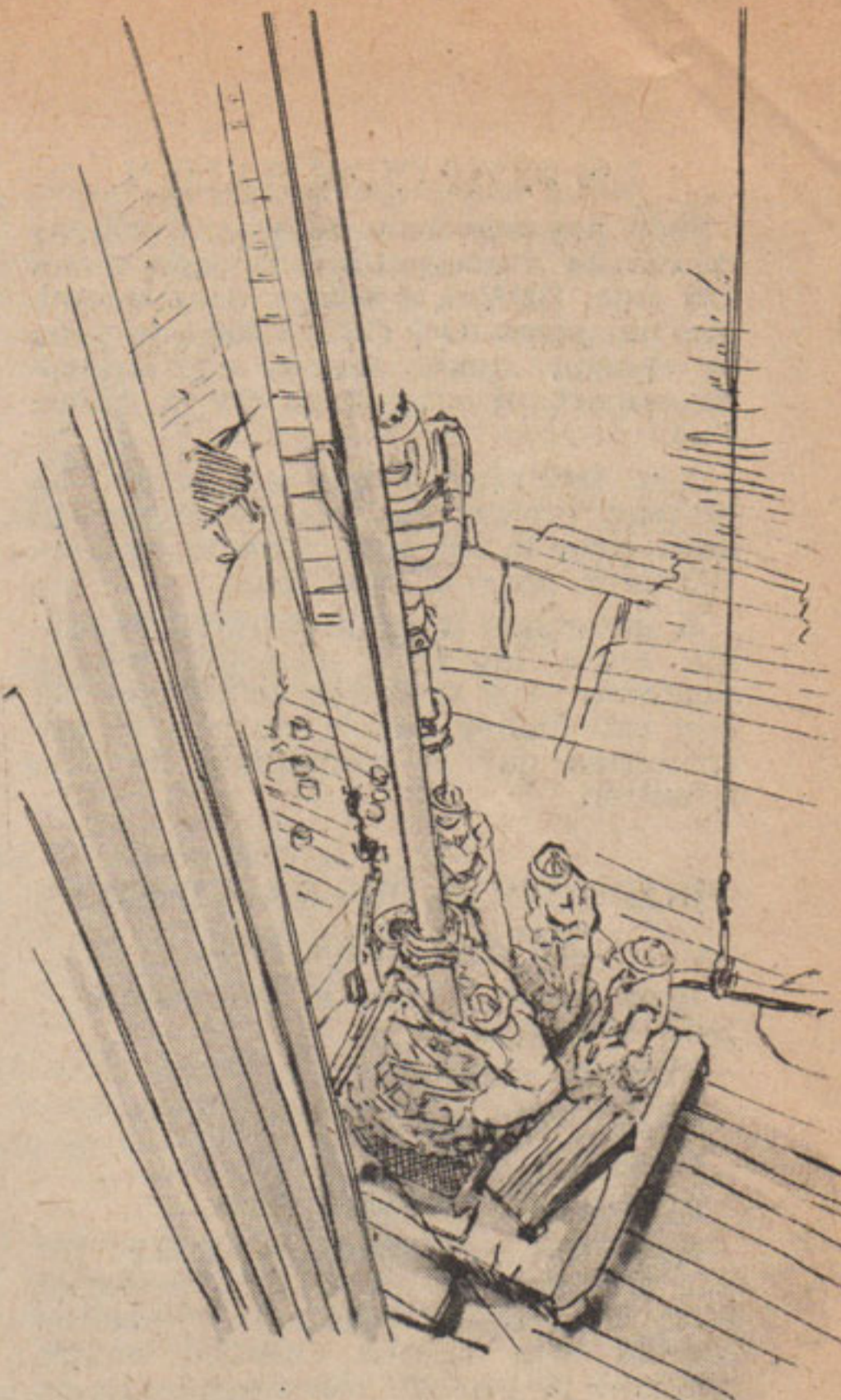
Rythme annuel de production devant être atteint à Parentis en 1955 750.000 t.

Consommation française de produits finis en 1954 environ 15.700.000 t.

Et ce n'est que dans la perspective d'un accroissement lors des années à venir, de la consommation et, peut-on légitimement supposer, de la production nationale par la découverte de nouveaux gisements — dans le Sud-Ouest ou dans les autres périmètres de recherches — qu'il faut apprécier la « trouvaille » de Parentis, résultat des recherches complexes menées pendant trois ans par les techniciens d'Esso Standard S.A.F.

(Texte et dessins nous ont été communiqués par la Compagnie Esso «Département Informations»).

Remontée du train de tiges.



LAURÉATS DU CONCOURS DE SILENCIEUX DE LA PRÉFECTURE DE LA SEINE

Liste établie dans l'ordre alphabétique.
Catégorie a

Appareils pour moteurs de cylindrée au plus égale à 50 cmc.

Machine type

Vélocycle Cazenave de Belin, 48 cc, type 422, 2 temps.

21 appareils présentés par 15 concurrents.

4 lauréats :

- La Mécanique de Précision.
- Snetec (Brevets Wilman).
- Tôlerie du Maroc (Brevets Wilman).
- Wilman.

Catégorie b

Appareils pour moteurs de cylindrée comprise entre 50 et 125 cmc.

Première machine type

Alcyon 125 cmc. type A1, 2 temps.

22 appareils présentés par 14 concurrents.

4 lauréats :

- La Mécanique de Précision.
- Snetec (Brevets Wilman).
- Tôlerie du Maroc (Brevets Wilman).
- Wilman.

Deuxième machine type

Scooter Lambretta 125 cmc. 2 temps.

10 appareils présentés par 9 concurrents.

1 lauréat :

- La Mécanique de Précision.

Troisième machine type

Automoto 125 cc type AO54, 4 temps.

15 appareils présentés par 11 concurrents.

3 lauréats :

- La Mécanique de Précision.
- Polycarbure (Brevets Wilman).
- Tôlerie du Maroc (Brevets Wilman).

Catégorie c

Appareils pour moteurs de cylindrée comprise entre 125 et 250 cmc.

Machine type

Gnome et Rhône 200 cc type LX 200, 2 temps.

20 appareils présentés par 16 concurrents.

4 lauréats :

- La Mécanique de Précision.
- Snetec (Brevets Wilman).
- Tôlerie du Maroc (Brevets Wilman).
- Wilman.

Catégorie d

Appareils pour moteurs de cylindrée supérieure à 250 cc.

Machine type

Terrot 500 cc type RGST, 4 temps.

16 appareils présentés par 11 concurrents.

1 lauréat :

- Tôlerie du Maroc (Brevets Wilman).

CONCOURS DE LA PREFECTURE DE LA MOTO SILENCIEUSE

La Préfecture de Police a organisé cette année un concours de silencieux. Sur 30 firmes concurrentes, 5 ont été agréées et primées, dont 4 fabriquant les silencieux Wilman, représentant pratiquement la totalité des silencieux de qualité existant sur le marché jusqu'à présent, et notamment : la Société Wilman et ses 3 filiales : Polycarbure, Snetec et Tôlerie du Maroc, vainqueurs du concours dans les 5 catégories différentes : 50 cmc., 125 cmc., 2 temps et 4 temps, 200 cmc., 500 cmc.

La supériorité des silencieux Wilman a déjà été prouvée maintes fois, puisque ces appareils ont remporté les premiers prix dans tous les concours précédents, en France et à l'étranger. Donc, cette dernière victoire s'ajoutant aux précédentes, ne surprend personne.

Pour tous renseignements, Wilman, 1 et 3, rue d'Evreux, à Courbevoie.

(Communiqué)

UN PETIT CUBE ITALIEN

Une nouvelle « motoleggera » vient de voir le jour en Italie. Il s'agit d'une 125 cmc. BRM à 4 temps, développant une puissance de 9 CV à 6.500 t-m pour la version sport. Quant au modèle supersport, il atteint 14 CV à 11.000 t-m.

Les techniciens qui ont conçu ce moteur, tablent sur une vitesse de 110 kmh. pour la 125 cmc. normale et 145-150 kmh. pour la supersport.

A noter que la seule différence visible entre les deux moteurs est la magnéto : sur le modèle le plus poussé elle est juchée sur la culasse et est entraînée par la commande de distribution.

PRODUCTION DES RAFFINERIES BP EN JUIN 1956

Brut traité (Lavera et Dunkerque) : 360.218 tonnes.

Produits obtenus :

Carburant auto : 57.090 tonnes.

Gas-oil : 66.157 tonnes.

Lubrifiants : 83.583 tonnes.

Ainsi, les raffineries de la S.F. BP ont traité au cours des six premiers mois de l'année 2.085.310 tonnes de pétrole brut contre 1.922.200 tonnes pendant la période correspondante de 1955.

GRANDS VOYAGEURS

Chaque semaine nous apprend maintenant que telle personne s'est élancée avec sa moto ou son scooter pour un périple à travers des pays que toute une caravane motorisée n'aurait pas traversés, il n'y a pas si longtemps. C'est ainsi que M. et Mme Marris sont partis d'Angleterre sur un scooter NSU « Prima » dans l'intention de joindre l'Australie. Leur voyage à travers l'Europe et l'Asie les mènera jusqu'à Ceylan. Pour vos vacances, ce sera bientôt la moindre des choses d'aller jusqu'aux Indes !

REGARD SUR LE PASSE

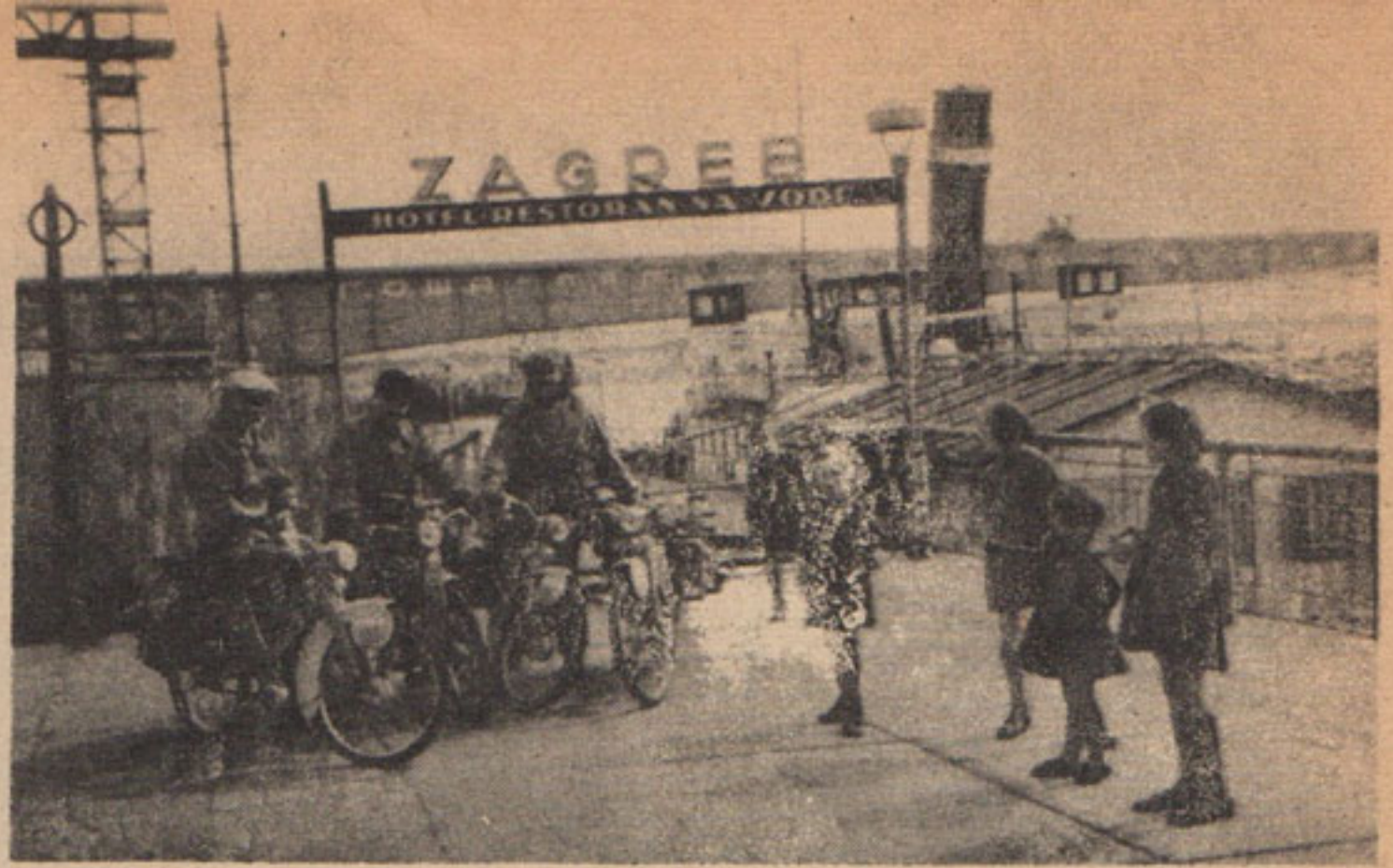
L'anglais qui est éminemment traditionnaliste, manifeste ce sentiment dans tous les domaines. La moto n'a pas été épargnée et nombreux sont les motocyclistes d'Outre-Manche qui soignent avec amour des montures destinées uniquement aux rallyes de vétérans.

Ayant organisé une réunion de ce genre, un club anglais a enregistré pas moins de 265 engagements ! Et, fait remarquable, ces machines antérieures à 1931, rivalisaient toutes de propreté. L'on aurait pu croire qu'elles sortaient (ou presque) de l'usine.

BMW ET LES SECRETS

Il est fort question à Munich qu'une nouvelle BMW fasse son apparition très prochainement. Il s'agirait d'une 350 cc. twin qui serait largement inspirée de sa grande sœur, la R 50 ; de même, un projet de scooter serait à l'étude...

Il n'y a plus qu'à se concerter sur ces rumeurs et à attendre qu'elles viennent se confirmer.



Plus rapides que les Scoutex du raid, nous sauterons, en une seconde, de Zagreb, où les enfants font montre d'une curiosité toute... internationale...

LE

RAID

SCOUTEX

CONTINUE...

...à la traversée de l'Indus, qui nous montre que la main humaine est un bien précieux auxiliaire.

Nous avons entretenu nos lecteurs du raid Scoutex à plusieurs reprises, donnant la position de l'expédition et dans notre numéro 1299, nous annonçons qu'elle faisait route vers Bagdad. C'est maintenant plus de 14.000 km que ces pilotes ont parcouru.

Après avoir traversé l'Allemagne de l'Ouest, l'Allemagne de l'Est, la Pologne, la Tchécoslovaquie, la Hongrie, la Yougoslavie, la Grèce, la Turquie, l'Iran, l'Afghanistan et le Pakistan, ils traversaient l'Inde le mois dernier et roulent à l'heure actuelle vers Pékin à travers la Birmanie et la Chine.

Les rapports décrivent chaque semaine les dures étapes accomplies par les membres de l'expédition ; en voici quelques extraits :

Le 14 juin, traversée de l'Afghanistan :

« Par une température constante de 60 degrés, nous avançons dans un désert de sable et de pierres : 2 jours sans boire et quelques concombres comme nourriture ».

Le 19 juin, approche de l'Inde, passage d'un col à 2.700 mètres d'altitude :

« Nous commençons à sentir la mousson : les Scoutex roulent toujours sans ennui après 12.000 km parcourus ».

Le 21 juin, arrivée à New Dehli :

« Nous allons entrer dans la partie la plus dangereuse de notre voyage : la traversée de la Birmanie et de la Chine. »

Il sera bientôt difficile de vous donner de nos nouvelles, car nous traversons le territoire des Nagas qui sont en révolte.

Les moteurs de nos Scoutex tournent parfaitement malgré les différences de climat et de température ».

Malgré les fatigues et les efforts, ces hommes continuent néanmoins leur ambitieux voyage. Nous souhaitons qu'ils tiennent, ainsi que leurs Scoutex qui, jusqu'à présent, n'ont subi aucune défaillance.

Antoine Voulon note encore ironiquement dans une de ses lettres :

« Nous roulons avec cette vieille devise des légionnaires : « Marche ou crève », mais ce n'est pas notre matériel qui « crèvera » le premier ».

Aux dernières nouvelles, les Scoutex ont été aperçus à Mandalay (Birmanie).



RÉSULTATS DE NOTRE RÉFÉRENDUM

350 JAWA

A SUSPENSION ARRIÈRE OSCILLANTE

Note moyenne générale : 7.96

Voici les résultats de notre referendum, portant sur la 350 Jawa à suspension arrière oscillante. Ce 7^e referendum vient après ceux sur la 175 Motobécane Z2C (n° 1277), 175 Peugeot TC4 (1281), 125 Terrot (1285), 175 AMC (1291), 125 AJ55 Ydral (1294) et 125 Motobécane D45S (1298).

Pour chaque élément du moteur ou de la partie cycle, nous donnons la moyenne générale des notes données par nos lecteurs. De plus, une note annexe est donnée, reflétant l'opinion des pilotes conduisant « sport », donc demandant beaucoup à leur moteur.

Cette fois, nous n'avons pu établir la moyenne des notes des pilotes ayant accompli plus de 40.000 km avec leur machine, ce type de 350 Jawa étant d'importation trop récente pour que ce kilométrage ait été atteint.

PARTIE MOTEUR

LE MOTEUR

Donnant satisfaction dans l'ensemble, il obtient la note de 8,0. Mais néanmoins 42 % des possesseurs réclament une puissance plus élevée que les 16 CV d'origine.

Les sportifs, utilisant mieux la caractéristique « pointue » de la courbe de puissance, donnent une note supérieure : 8,7, mais sont plus nombreux encore (55 %) à exiger un accroissement de puissance.

SOLIDITE MOTEUR

C'est sur ce point que la 350 Jawa obtient ses meilleures notes : 8,97 donne la moyenne des réponses. Cette note est encore meilleure pour les sportifs : 9,44, ce qui n'a que plus de valeur, ces pilotes mettant leur machine encore plus à contribution.

En conséquence, aucune réclamation n'est formulée.

L'EMBRAYAGE

La note est bonne : 8,29, meilleure que celle que donnent les sportifs (7,88) pour qui l'aspect « automatique » a moins d'importance. 6 % voudraient que l'embrayage ne colle pas à froid.

LE SELECTEUR

Sensiblement même note pour la moyenne des réponses (7,70) et pour les sportifs (7,77). 5,8 % de nos lecteurs demandent une pédale mieux « en pied ».

LA BOITE DE VITESSES

8,09 est la note moyenne donnée par nos lecteurs ; 8,11 celle donnée par les sportifs. Mais 17,7 % réclament une quatrième un peu moins longue et 11,2 % un passage plus silencieux des vitesses.

ENTRETIEN MOTEUR

Celui-ci est très minime, puisque sur ce plan la 350 Jawa obtient les notes enviées de 8,94 par la moyenne de nos lecteurs et 9,33 par les sportifs.

Néanmoins 17 % de nos lecteurs réclament un montage plus étanche des silencieux.

ALLUMAGE

C'est incontestablement un point faible des Jawa, ainsi qu'en témoignent les notes les plus basses de notre referendum pour la partie moteur : 7,06 donnent les utilisateurs moyens, 7,0 les sportifs. Et 24 % réclament sur ce point, exigeant une meilleure qualité, en particulier pour le régulateur et les condensateurs.

CONSOMMATION

Aucune réclamation sur ce plan. Les notes sont donc bonnes : 7,76 pour la généralité des réponses et même 8,0 pour les sportifs (la consommation spécifique à son minimum aux régimes élevés).

ACCESSIBILITE

Là non plus aucune réclamation : 7,29 est la note générale, 7,44 celle des sportifs.

SILENCE

Bien que 22 % de nos réponses réclament plus de silence, les notes données sont bonnes : 8,32 pour la généralité de nos lecteurs ayant répondu au referendum. Les sportifs sont un peu plus sévères, ne donnant que 7,77.

Moyenne générale partie moteur : 8,04

Sportifs : 8,14

PARTIE CYCLE

POSITION

Aucune critique pour la position : 8,47 donne la généralité des réponses et 8,88 donnent les sportifs.

TENUE DE ROUTE

La tenue de route de la 350 Jawa est excellente et c'est sur ce point que cette machine obtient les meilleures notes pour la partie cycle : 8,85 est la moyenne, qui passe à 9,30 pour les sportifs encore plus à même d'apprécier.

La seule réclamation, de 6 % de nos réponses, est un rayon de braquage plus court.

SUSPENSIONS

Les notes se tiennent : 7,97 et 8,0 pour les sportifs. 23 % de nos lecteurs voudraient une fourche avant plus souple.

FREINAGE

Incontestablement le point le plus faible, donnant les notes les plus faibles de notre referendum Jawa (6,76 pour la généralité de nos réponses, et 6,72 pour les sportifs).

Et en conséquence, dans 35 % de nos réponses, nous trouvons une réclamation sur ce point particulièrement important.

ECLAIRAGE

Jugé un peu faible par 17 % des réponses reçues. 7,5 est la moyenne de la généralité des notes et 7,45 celle attribuée par les sportifs.

PROTECTION

Notes bonnes pour une moto : 7,53 et 7,55 par la généralité de nos réponses et par celles des sportifs. 5,9 % réclament une amélioration du carter de chaîne secondaire.

SOLIDITE CYCLE

Comme pour le moteur, la partie cycle des Jawa jouit d'une réputation enviable de solidité, la seule réclamation (4,9 % des réponses reçues) portant sur la fixation du porte-bagages. Et les notes données sont de 8,47 par la généralité de nos correspondants, et, mieux encore, de 9,1 par les sportifs.

FINITION

Sur ce point, par contre, l'enthousiasme est moins grand, avec 18 % de réclamations sur l'émaillage. 7,21 est la moyenne obtenue, qui passe à 8,22 pour les sportifs moins exigeants dans ce domaine.

Note générale partie cycle : 7,85
Sportifs : 8,15

Le prix : 7,75

QUESTIONS ANNEXES

Combien de machines avez-vous eu ?

0 : 11,9 % — 1 : 41,1 % — 2 : 29,4 % — 3 : 11,7 %
4 : 5,9 %.

Quel âge avez-vous ?

En moyenne : 26 ans — Maximum : 42 ans — Minimum : 19 ans.

Genre de conduite ?

Tourisme : 47 % — Sport : 53 %.

Genre d'utilisation ?

Tourisme :	17,6 %
Domicile - lieu de travail :	76,5 %
Promenade dominicale :	53 %
Sport :	23,6 %

Quel est votre kilométrage ?

Moyenne de 10.400 km, avec un maximum de 19.000 km et un minimum de 3.000 km.

Quelle est l'année de sortie d'usine ?

1954 : 17,7 % — 1955 : 58,8 % — 1956 : 23,5 %.

Que souhaiteriez-vous comme améliorations ?

Moteur plus puissant et plus élastique :	48 %
Meilleur freinage :	35 %
Montage plus étanche des silencieux :	25 %
Meilleur appareillage électrique :	24 %
Rapports de boîte mieux étagés, 4 ^e plus courte :	18 %
Fourche télescopique plus souple :	17 %
Meilleur émaillage :	10 %

Avez-vous déjà longuement piloté une moto moderne de 350 cmc. ou plus, autre que votre Jawa ?

Oui : 35 % — Non : 65 %

Quelle serait votre prochaine machine ?

Une grande tendance se dégage nettement : les possesseurs de la plus grosse des moyennes cylindrées sont incontestablement attirés vers une machine plus puissante, vers un gros cube. Et tous, dans ce domaine, veulent un twin. Par contre, aucun ne veut une machine inférieure à 250 cmc.

— En effet, les cylindrées les plus demandées sont :

500, 600 et 650 cmc : 50,8 % — 350 et 400 cmc : 44,3 %
250 cmc : 4,9 %.

— Par nationalité d'origine des machines demandées, nous trouvons :

Allemandes : 40,2 % — Tchèques : 34,3 % — Anglaises 25,5 %.

— Par marques :

Jawa : 34,3 % — BMW : 25,2 % — BSA : 15,3 % — Divers : 25,2 %.

— Les modèles les plus demandés se répartissent comme suit :

350 Jawa : 29,8 % (le tiers de ces demandes voulant une machine améliorée, allant jusqu'au type « Bol d'Or »).
500 et 600 BMW : 25,2 % — 500 et 650 BSA : 11,3 %, etc...

Quelle est la profession des propriétaires ?

Ouvriers : 41 % — Employés : 12,5 % — Artisans : 12 %
Commerçants : 11,5 % — Professions libérales : 10,5 % —
Fonctionnaires : 9,5 %, etc...

RÉSUMÉ DE NOTRE ESSAI

Dans notre n° 1231, nous avons publié l'essai de la 350 cmc Jawa. Rappelons quels étaient les résultats obtenus et quelles observations nous avons portées sur cette machine.

Vitesses maxima :

1^{re} : 48 kmh — 2^e : 80 kmh — 3^e : 103 kmh
4^e : 103 kmh (assis) ; 112 kmh (couché)

Accélérations :

100 mètres départ arrêté en 8"	moy. 45 kmh
200 mètres départ arrêté en 12" 2/5,	moy. 58 kmh
300 mètres départ arrêté en 16" 3/10,	moy. 66,2 kmh
400 mètres départ arrêté en 20"	moy. 72 kmh
500 mètres départ arrêté en 23" 3/5,	moy. 76,2 kmh
1.000 mètres départ arrêté en 40" 2/5,	moy. 89,1 kmh

Epreuve de côte :

(350 m pente moyenne 8,7 %, départ arrêté)
Pilote 55 kg : 20" 2/5, moyenne 61,7 kmh
Pilote 80 kg : 21" moyenne 60 kmh
Duo : 24" moyenne 52,5 kmh

Rapports utilisés : Solo 1-2-3 — Duo 1-2.

Freinage :

Avant : 18 m 30
Arrière : 20 m 40
Les deux : 11 m 90



En résumé, cette 350 cmc Jawa, bien que logiquement plus agréable que le modèle précédent, n'offre pas dans la conduite urgaîne l'agrément qu'on peut attendre d'une machine de cette cylindrée. Le manque de souplesse est moins sensible en grand tourisme et l'excellente tenue de route de la Jawa prend alors toute sa valeur.

Boîte de vitesses bien calculée sur les intermédiaires, permettant de belles accélérations et une bonne tenue en montagne. La quatrième gagnerait toutefois à être un peu plus courte.

Moteur d'une puissance moyenne, mais d'une grande robustesse, ce qui est appréciable sur une machine utilitaire comme la Jawa.

Esthétique très au goût du jour, mais finition moyenne. Selle double confortable et donnant surtout au passager une position peu fatigante.

Prix de vente très abordable, assez proche de celui de la 250 cmc. d'importation.

**CEUX
QUI
RESTENT**

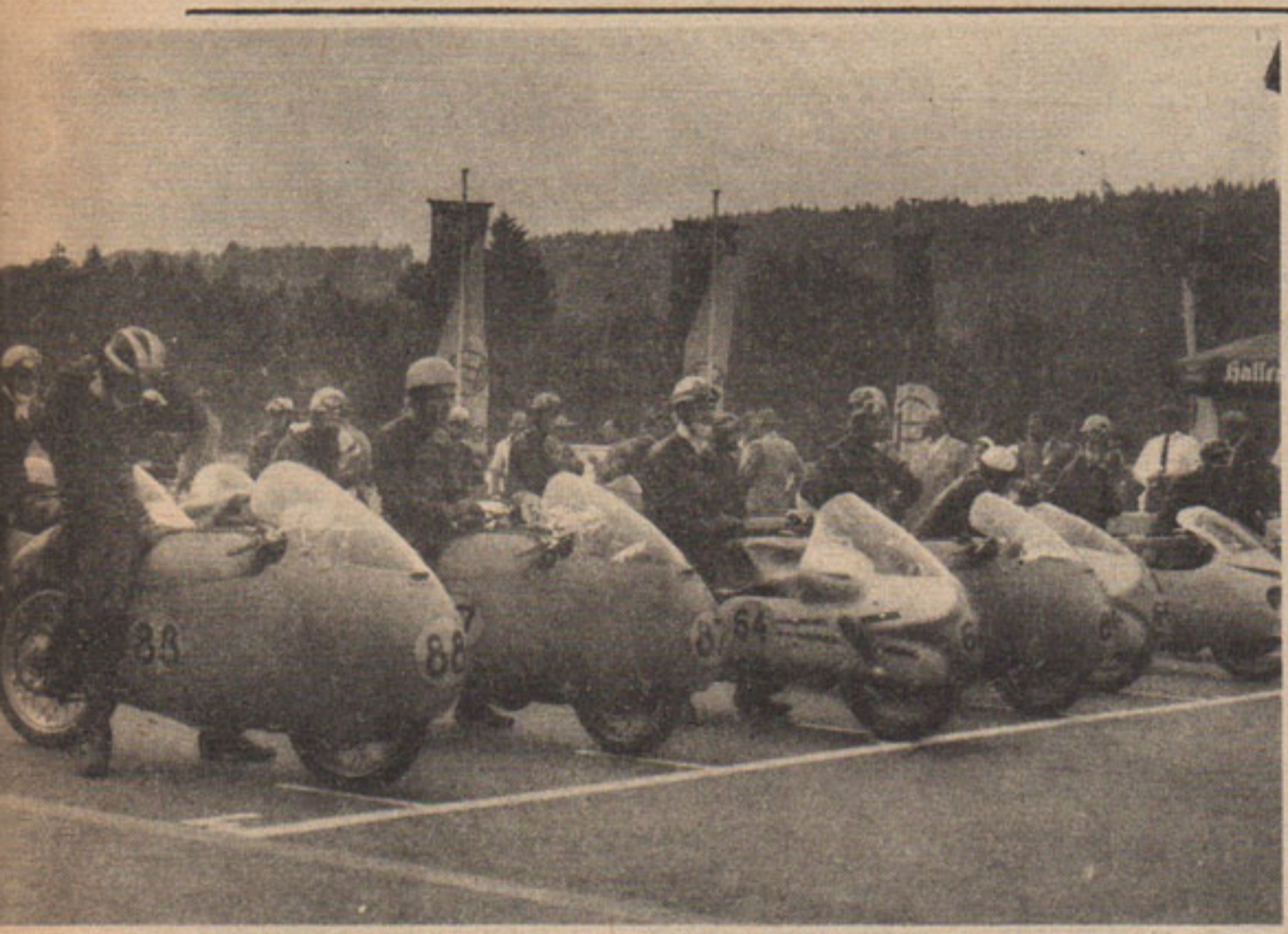
MOTO-BASTILLE

Rémi Danvignes nous prie de faire savoir à sa clientèle que son magasin de vente de motocyclettes et pièces détachées restera ouvert durant tout le mois d'août.

DYNAMIC SPORT

La maison « Dynamic-Sport » informe sa fidèle clientèle que ses magasins n'envisagent aucune fermeture pour les vacances.

AU GRAND PRIX D'ALLEMAGNE...



LE CHAMPIONNAT
DU MONDE PLUS QUE
JAMAIS INCERTAIN
EN 500



RIVALITÉ LOMAS-HOBL
EN 350, HILLEBRAND-
NOLL EN SIDE.

Solitude Rennens ! « Courses de la Solitude » ! Ces mots dansent en ma tête et me consolent des giffles de la pluie ou de l'aveuglement dû aux zones de brouillard durant le parcours nocturne de la 650 cmc. vertical-twin vers l'Allemagne. Car il faut partir dans la nuit du vendredi pour arriver à Stuttgart à temps, la course des 125 se déroulant en début d'après-midi du samedi.

Il y a un Dieu pour les courses de 2 roues, cette année. Car, comme pour Assen, le temps pluvieux de la semaine tourne au beau le samedi matin à Stuttgart. Et les courses du samedi et du dimanche se dérouleront dans des conditions atmosphériques excellentes, avec un beau soleil et sans chaleur excessive. Coureurs et spectateurs en seront des plus satisfaits.



Les 11 km 4 du Circuit de la Solitude sont tout en courbes, avec 4 virages presque en épingle et des raidillons dépassant 10 %. Circuit de pilotes. Les chutes y seront nombreuses et n'épargneront pas les champions, puisque Kavanagh, fort malchanceux cette saison, et Surtees paieront leur tribut au même titre que les indépendants. Surtees se cassera même un bras en courant après Lomas. Mais quel magnifique spectacle pour le spectateur averti, que cette élite motocycliste, « négociant » chaque courbe à la limite de l'adhérence. Et puis quel cadre magnifique que cette forêt de sapins de la Solitude ! Tout à fait dans le genre de Spa. Aussi, les noms des champions, le cadre verdoyant et charmeur, et le soleil, décideront-ils près de 350.000 personnes à jouer le rôle de spectateurs. Quand verrons-nous cela en notre pays ?

Mais passons aux courses.

Sur la ligne de départ des 350 cc., de gauche à droite : quatre Guzzi (87-88-89-90), deux DKW (64 et 66), et une MV.

EN 125 CMC., GILERA
PREND SA REVANCHE
DE SPA, SUR MV...

Samedi, à 14 h., le drapeau du starter donne l'envol à un peloton d'une trentaine de concurrents. Ses éléments marquants sont les officiels suivants : pour Gilera : Ferri et Monneret ; pour MV : Ubbiali et Libanori ; pour DKW : Hobl et Hoffmann ; pour Mondial : Provini et Sandford ; pour Montesa : Cama et l'anglais Grace. Avec une pareille élite, tous les autres coureurs ne peuvent que tourner pour l'honneur.

Sandford (Mondial) part en flèche et s'engouffre en tête dans la première courbe, mais à la fin du premier tour, trois hommes passent détachés et bagarreront sans merci, roue dans roue, durant une bonne partie des 9 tours (102 km) de cette course. Ce sont Provini (Mondial), Ubbiali (MV) et Ferri (Gilera). Monneret (Gilera) suit très près, s'arrête au troisième tour sur ennui de bougie, repart, puis s'arrête définitivement quelques tours après, alors qu'il est fort loin des leaders. Dommage qu'il n'ait pu disputer sa chance, car en réalité, il avait mené pendant le premier tour, mais son moteur commença à flancher juste avant la ligne d'arrivée, ce qui le relégua à la quatrième place. Derrière le trio de tête, Libanori (MV), Hobl (DKW), Sandford (Mondial), Hofmann (DKW), Montanari sur la toute «jeune» Ducati et Cama (Montesa) bataillent ferme, puis s'éspacent assez rapidement et conservent leurs positions respectives du troisième au der-

nier tour. Pas de lutte roue dans roue pour ces pilotes qui s'échelonnent un peu plus à chaque passage. Par contre, dans le trio de tête, Ubbiali (MV) essaye de ne pas s'en laisser conter par Ferri (Gilera), tandis que Provini (Mondial), après avoir tenu la tête durant deux tours, doit se contenter de suivre le train, puis se fait légèrement décoller. Ferri (Gilera) tient sûrement à avoir sa revanche de Spa, car, dès le cinquième tour, il prend une légère avance sur Ubbiali (MV) qui «cravache» pourtant tant qu'il peut. Dans la courbe en légère montée où je regarde les passages, Ubbiali se tasse sur sa machine, sans se relever légèrement comme la majorité des pilotes. On sent qu'il ne veut pas perdre une parcelle de puissance par résistance de l'air et qu'il tend désespérément à recoller à cette roue qui le précède de quelques mètres seulement. Mais Ferri mène sa Gilera sans faiblir et prend du champ mètre par mètre. A la fin, il aura 9 secondes d'avance sur Ubbiali qui précèdera lui-même la Mondial de Provini de 8 secondes. Ces 3 hommes auront vraiment lutté à fond pendant toute la course et la moyenne y gagnera. Car les 127 kmh de la NSU du regretté Hollaus, réalisés en 1954, sauteront à 136,7 kmh. Presque 10 kmh de mieux !

Derrière le trio de tête et ses six suivants cités précédemment, les machines d'usine Montesa, MZ, KTM, de même que celles des indépendants (MV, Ducati, Mondial) tourneront honorablement et sans éclat, émaillant leurs rondes de quelques chutes spectaculaires. Il y a tant d'occasions de dérapier en ces courbes aux dessins si variés ! Et la fin voit le classement suivant :



9 tours, 102 km 753 : 1. Ferri (Gilera) en 45'4" 2/10, moy, 136,753 kmh ; 2. Ubbiali (MV) à 8" 8/10 ; 3. Provini (Mondial) à 16" 8/10 ; 4. Libanori (MV) à 1' 9" 6/10 ; 5. Hobl (DKW) ; 6. Hoffmann (DKW) ; 7. Sandford (Mondial), etc...
Meilleur tour par Ubbiali à 138,9 kmh.

EN 350 CMC. GUZZI EN VEDETTE GRACE A LOMAS

Dimanche, à 9 h. 30, une quarantaine de machines sont au départ de la catégorie 350 cmc. On y distingue Lomas, Kavanagh et Dale sur Guzzi ; Hobl, Sandford, Bartl, Hoffmann sur DKW ; Surtees et Masetti sur MV, ainsi que Lorenzetti sur sa Guzzi « mi-personnelle mi-maison ». A côté de cela, des Norton, AJS, NSU avec, en particulier, Collot (Norton), qui attend flegmatiquement le départ, et Baltisberger (NSU) champion d'Allemagne 1955.

Au « start », Surtees démarre en tête, suivi par la meute au complet. Aucun concurrent n'a la malchance de rester sur la ligne par suite d'un moteur rétif. Et, un peu plus de 4 minutes après, un puissant grondement annonce le premier passage proche...

Du virage avant les tribunes, Surtees (MV) débouche en trombe, talonné par Hobl (DKW) et Lomas (Guzzi). Puis passent Sandford (DKW), Kavanagh (Guzzi), Bartl (DKW), Lorenzetti (Guzzi), Hoffmann (DKW) et Grant (Norton) premier des indépendants, ainsi que Collot.

Au deuxième passage, Surtees (MV) mène toujours, talonné cette fois par Lomas, tandis que Kavanagh (Guzzi) est remonté de la cinquième à la troisième place, au détriment de Hobl (DKW) et Sandford (DKW) qui suivent à quelque distance. Ainsi, malgré leurs accélérations et leur maniabilité, les DKW ne peuvent tenir la dragée haute aux Guzzi et à la MV de Surtees. Mais la lutte est chaude et les leaders s'emploient à fond pour ne pas être remontés.

Au troisième passage, surprise : c'est Lomas (Guzzi) qui apparaît en tête il a donc dépassé Surtees (MV) qui ouvre pourtant « à fond » et s'accroche maintenant tant qu'il peut à la Guzzi. Kavanagh (Guzzi) est tout près, mais sera victime de ce train d'enfer au tour suivant où il chute et abandonne. Derrière, en quatrième et cinquième positions, les deux DKW de Hobl et Sandford sont distancées, mais précèdent nettement leurs suivants : Grant (Norton), Bartl (DKW), Dale (Guzzi) et Lorenzetti (Guzzi), dont la 350 vaut celle de Dale, mais ne tiendra pas aussi longtemps... Collot passe 25^e au milieu des privés. A noter que le Sud-Africain Grant (Norton) précède des machines d'usine et remontera jusqu'à la troisième place où on le trouve au huitième tour, puis devra abandonner sur incident mécanique. Est-ce un futur Kavanagh ? Les passages des quatrième, cinquième, sixième et septième tours voient la continuation du duel Lomas (Guzzi) - Surtees (MV), les suivants gardant leurs positions respectives perturbées seulement par la splendide remontée de Grant (Norton) vraiment à l'aise sur ce difficile parcours. Collot casse et ne repasse pas dès le quatrième tour. Au huitième tour Lomas (Guzzi) n'est plus suivi de Surtees (MV). Ce dernier est tombé et s'est cassé un bras. Les suivants sont très loin de Lomas et passent dans l'ordre : 2^e Hobl (DKW), 3^e Grant privé sur Norton), 4^e Dale (Guzzi), 5^e Sandford (DKW), 6^e Bartl (DKW), 7^e Matthews (Norton et deuxième privé). Hobl est donc un vainqueur possible en cas de défaillance de Lomas. Et dans la montée face aux tribunes de départ, mais à plus de 500 m de distance de celles-ci à vol d'oiseau, montée où les coureurs sortant du virage d'après les tribunes ne sont pas lancés et passent à vitesse peu élevée, c'est une clameur de milliers de cris d'encouragement qui s'élève à chacun des passages du coureur de DKW et arrive jusqu'à nous. Jamais je n'ai vu ailleurs qu'à la Solitude pareil enthousiasme pour la lutte entre coureurs.

Mais Lomas (Guzzi) continue à accentuer son avance et termine presque une minute avant Hobl (DKW) lorsque le drapeau noir et blanc lui annonce sa fin de course. Ainsi, grâce à Lomas qui tient



une forme transcendante cette année, Guzzi l'emporte régulièrement lorsque ses machines tiennent. Voici le classement :



13 tours, 148,421 km : 1. Lomas (Guzzi) en 1 h. 0'52" 3/10, moy. 146,2 kmh ; 2. Hobl (DKW) à 31" ; 3. Dale (Guzzi) à 1'01" ; 4. Sandford (DKW) à 1'10" ; 5. Bartl (DKW) à 2'38" ; 6. Storr (Norton) 1^{er} des indépendants ; 7. Bryen (Norton) australien, etc...

MEILLEUR TOUR PAR LOMAS À 149 kmh. RÉCITAL MV ET UBBIALI EN 250 CMC,

A 11 heures, une trentaine de coureurs se rassemblent au « start » avec deux seules équipes d'usine parmi eux : celle de MV qui aligne Ubbiali, Venturi et le Suisse Taveri, et celle de Mondial avec Sandford. L'issue de l'épreuve ne fait aucun doute et ni Baltisberger sur sa NSU, ni Lorenzetti sur sa Guzzi, n'arriveront à menacer sérieusement les MV.

Au premier tour, Ubbiali prend la tête et ne la quittera plus, augmentant régulièrement son avance à chaque tour et faisant cavalier seul. Ce manque de lutte ne l'empêchera pas d'améliorer la moyenne générale de 4 kmh et le record du tour de 5 kmh.

Dans les premiers passages, Lorenzetti (Guzzi) talonne d'assez près Ubbiali, puis disparaît au quatrième tour au cours duquel Ubbiali (MV) a déjà 36 secondes d'avance sur le second : Venturi (MV). Et en troisième position, Taveri (MV) suit. L'équipe MV est installée en tête et ne la quittera plus.

Derrière les NSU, Adler, Guzzi, des pilotes privés bataillent ferme et, à mi-course, on trouve : à la quatrième place Baltisberger (NSU), vainqueur de l'an dernier ; puis cinquième Hallmeier (NSU) qui chutera peu après et abandonnera ; sixième l'australien Brown, qui finira cinquième ; septième Heck (NSU), etc... Les deux temps Adler à refroidissement par eau sont moins rapides que les NSU ; Lottes (DKW), champion d'Allemagne 1955, ne fera que deux tours bien placés et rétrogradera ensuite ; Sandford (Mondial) passe sixième au premier tour, puis rétrograde et disparaît. Au dernier tour, Taveri (MV) saute son co-équipier d'usine Venturi et la fin donne l'ordre suivant :



13 tours, 148 km 421 : 1. Ubbiali (MV) en 1 h. 2'58" 6/10, moy. 141,405 kmh ; 2. Taveri (MV) à 52" ; 3. Venturi (MV) à 58" ; 4. Baltisberger (NSU) à 1'49" ; 5. Brown (NSU) à 2'04" ; 6. Heck (NSU), etc. Meilleur tour par Ubbiali (MV) à 144 kmh 100.

Le départ des 500 cc : au premier plan, de gauche à droite : Duke (Gilera), Lomas (Guzzi 8), Zeller (BMW), Armstrong et P. Monneret (Gilera), Masetti (MV).

GILERA L'EMPORTÉ EN DEMI-LITRE... MAIS AVEC L'OUTSIDER ARMSTRONG

Et voici l'épreuve reine, la course des 500 cmc. Gilera y aligne Duke, Monneret et Armstrong ; Guzzi présente Lomas sur la 8 cyl., Kavanagh ne prenant pas le départ ; MV est représentée par Masetti et BMW par Zeller. A côté de ces étoiles, on trouve bon nombre d'indépendants de classe sur BMW, Norton, Matchless, parmi lesquels Collot est le seul représentant français.

A 12 h. 40, le drapeau du « start » libère près de 40 coureurs, dont aucun ne rate son départ. Et l'on attend avec impatience le premier passage. Bientôt débouche Lomas (Guzzi) avec Duke (Gilera) dans sa roue. Puis suivent Armstrong (Gilera), Masetti (MV), Zeller (BMW), Monneret (Gilera) et Storr (Norton) premier des privés. Bien vite, Lomas et Duke « font le trou » et distancent nettement leurs poursuivants. Si leurs machines tiennent la distance, quel beau duel cela va faire.

Au deuxième passage, Duke a pris la tête et Lomas le suit comme son ombre. Derrière eux, peu de changement, à part Grant (Norton) qui regagne des places. Durant 6 tours, Duke et Lomas sont roue dans roue et le seul fait notable est l'abandon de Zeller, qui est parvenu à se placer en troisième position et nettement devant le trio Monneret-Masetti-Armstrong, mais dont la mécanique lâche au quatrième tour.

Au septième passage, surprise ! C'est Masetti (MV) qui débouche en tête, avec Armstrong et Monneret (Gilera) derrière lui. Que sont devenus les deux leaders ? Voici Duke, à vitesse un peu réduite, et qui s'arrête à son stand. Puis Lomas, en roue libre, à bonne allure, ce qui indique qu'il est depuis peu en panne et roule sur sa lancée. En passant devant les tribunes, Lomas fait de grands gestes du bras droit à des connaissances qu'il a là, en montrant l'arrière de sa machine et en riant tant et plus, comme s'il venait de faire une bonne farce... Décidément, le flegme britannique ne porte pas à la

colère ou au dépit, même dans les grandes occasions. Je pense aux manifestations orageuses chez certains italiens en pareilles circonstances. Lomas est un bien sympathique champion.

A 9 tours, soit à mi-course, Monneret (Gilera) passe en tête, en lutte avec Masetti (MV), tandis qu'Armstrong est nettement distancé. Allons-nous voir une victoire d'un pilote français ? Combien je le souhaite, ainsi que les quelques autres rares français qui sont autour de ce circuit. Derrière, l'australien Bryen, indépendant sur Norton, est quatrième, Hiller (BMW) cinquième ; Knees (BMW) sixième ; Huber (BMW) septième, etc., Collot, de la 18^e place, est remonté à la 10^e qu'il conservera jusqu'à la fin, roulant seul entre deux petits pelotons fort distants de lui. Duke, reparti après l'arrêt à son stand, est passé en quatrième position au septième tour, mais s'arrête à nouveau, définitivement cette fois. Du neuvième au treizième tour, le duel Monneret (Gilera) - Masetti (MV) se poursuit, Masetti roulant en tête. Et puis, Armstrong (Gilera) recolle aux deux leaders dont les moteurs semblent avoir perdu un peu de puissance, et les dépasse, s'installant en tête du quinzième tour, jusqu'à la fin des 18 tours. Monneret, à l'arrivée, déplora la perte de régime de son moteur, qui le handicapa dès le treizième tour et l'obligea à se laisser décoller ensuite pour terminer 32 secondes derrière Armstrong. « Je ne pouvais plus dépasser les 9.000 tours ! », clamait-il à peine descendu de sa machine, à Armstrong et aux mécanos de Gilera. En réalité, il connut un ennui de magnéto, tout comme Duke, paraît-il.

La fin de la course voit l'écart grandir entre les trois premiers : Armstrong, Masetti, Monneret, qui sont nettement séparés. Derrière eux, seuls Grant et Bryen (Norton) arrivent à s'infiltrer entre toute une série de BMW qui tournent par groupes de deux ou trois coureurs. Et Collot, régulier et sûr, termine, en bonne place, au milieu de ce lot relevé de « privés » servis par des machines très rapides.

★

18 tours, 205 km 506 : 1. Armstrong (Gilera) en 1 h. 23'16" 4/10, moyenne 148,7 kmh ; 2. Masetti (MV) à 14" ; 3. Monneret (Gilera) à 31" 8/10 ; 4. Kliinger (BMW) à 2', premier indépendant ; 5. Grant (Norton) ; 6. Bryen (Norton) ; 7. Huber (BMW) ; 8. Hiller (BMW) ; 9. Knees (BMW) ; 10. Collot (Norton), etc...

Meilleur tour par Lomas (Guzzi V8) : moy. 153,5 kmh.

CATÉGORIE SIDECARS LES ALLEMANDS MAITRES CHEZ EUX

S'il est une catégorie où la victoire ne pouvait échapper à la nation organisatrice de ce Grand Prix, c'est bien celle des sidecars. En effet, sur la première ligne, au départ à 14 h., on ne voyait que des BMW, cinq au total, dont quatre pilotées par des allemands et une par le suisse Camathias. Les Nortonistes Smith et Harris devaient se contenter d'une place en seconde ligne, leurs temps, aux essais, ayant été moins bons que ceux des allemands de la première ligne. Drion était aussi en seconde ligne, en fort relevée compagnie, ma foi.

25 équipages sont donc prêts à s'élancer lorsque s'abaissera le drapeau du «start». Parmi eux, les officiels BMW : Noll-Cron et Hillebrand-Grunwald, en compagnie de Schneider-Strauss et Fath-Ohr. Camathias (BMW), Smith (Norton), Harris (Norton) sont les noms connus du peloton où les français sont représentés par Drion-Mlle Stoll (BMW), Murit-Dagan (BMW) et Beauvais-Coudert (Norton).

Dès le départ, Drion démarre excellemment et se trouve en seconde position. Attendons le premier passage. Un peu moins de 5 minutes... un ronflement... les voilà. De la courbe en pente avant les tribunes du start, un side blanc jaillit... c'est un allemand, le privé Schneider

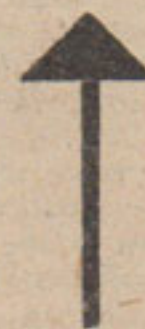


(BMW) suivi de près par d'autres sides blancs : Hillebrand (BMW), Noll (BMW), puis Smith, premier Nortoniste. Drion passe septième et Murit quinzisième.

Au second tour Schneider (BMW), qui s'est fait passer par Hillebrand, commence à perdre du terrain, Noll (BMW) est troisième, suivi de près par Smith et Harris sur Norton.

Puis, bien vite, les machines d'usine reprennent le dessus et, au quatrième tour, c'est Noll (BMW) qui emmène le lot, suivi de Hillebrand (BMW). Schneider (BMW) ne va pas tarder à perdre sa troisième place au profit de Fath (BMW) qui le talonne. Viennent ensuite les Norton de Smith et Harris, et les BMW des privés Neussner, Drion, Camathias, Schmidt, au milieu desquels s'intercale la Norton du suisse Strub.

Smith et Harris (Norton) n'inquiéteront jamais les BMW qui les précèdent et perdront des secondes sur elles à chaque tour. Harris doit même s'arrêter quelques instants à son stand, ce qui le relègue de la cinquième à la dixième place. Il fera une excellente remontée des privés, pour terminer septième. Ainsi, sur ce circuit, les deux Norton de Smith et Harris qui avaient mené la vie dure aux BMW à Spa, ne peuvent aujourd'hui rien contre elles. Le side à droite des allemands étant un avantage sur ce circuit. Et au neuvième et dernier passage, Noll franchit la li-



Sur le podium, l'irlandais Armstrong, vainqueur en 500 cmc. Masqué partiellement par un officiel, Lomas qui réalisa le tour le plus rapide.

En bas, départ des sidecars : Cinq BMW sont sur la première ligne. Les 4 meilleurs équipages allemands sont à gauche, reconnaissables avec leurs sides à droite, en compagnie du suisse Camathias, à l'extrême droite, avec son side à gauche.



gne d'arrivée en vainqueur, nettement détaché de Hillebrand. Fath (BMW) s'affirme en prenant la troisième place au détriment de Schneider (BMW). Smith (Norton) n'est que cinquième. Drion se place neuvième, Murit douzième et Beauvais dix-septième. Tous les sidecaristes français sont donc arrivés et ont fourni une course brillante ou fort méritoire selon leur rang. Dommage qu'il n'en soit pas de même en catégories solo d'où nos nationaux sont vraiment trop absents dans les Grands Prix.

★

9 tours, 102,753 km : 1. Noll-Cron (BMW) en 45'4" 9/10, moy. 136,800 kmh, augmentée de 5 km par rapport à 1955 ; 2. Hillebrand-Grunwald (BMW) à 54" ; 3. Fath-Ohr (BMW) à 1'16" ; 4. Schneider-Strauss (BMW) à 1'20" ; 5. Smith-Dibben (Norton) à 3'01" ; 6. Neusser-Hess (BMW) ; 7. Harris-Campbell (Norton) ; 8. Camathias-Bula (BMW) ; 9. Drion-Stoll (BMW) ; 10. Strubb (Norton) etc...

Meilleur tour par Noll à 139,600 kmh.

★

Le Grand Prix est fini. Deux courses de voitures de sport terminent ce dimanche, tandis que le public commence à s'en aller. Tous les records ont été battus, et aucun accident très grave n'est survenu. Sous le beau soleil de fin d'après-midi, ravi du splendide et sportif spectacle auquel je viens d'assister, je reprends la route de la Bourgogne. Et je regrette qu'il ne soit pas possible à un grand nombre de motocyclistes français de se déplacer pour aller à Spa ou Stuttgart. Ils en reviendraient avec en eux un souvenir inoubliable.

PETITS FAITS D'UN GRAND PRIX

— En Allemagne, quand on organise, on voit grand. Le Grand Prix de la Solitude est la cause d'un déploiement de police comme je n'en ai jamais vu ailleurs, et le circuit reste gardé et fermé dans la nuit du samedi au dimanche. Impossible aux « tout-fous » de tourner, le soir, comme à Spa ou à Berne. Tout est calme et serein dans la grande forêt de sapins, où seuls les chants des innombrables campeurs s'élèvent dans le soir. Les parcs à motos, assez éloignés du circuit, ne créent aucun bruit discordant et seuls quelques indépendants du quartier des coureurs procèdent à une ultime mise au point, troublent la quiétude de la nuit tombante. Ambiance sylvestre et agréable au possible !

— Avant chaque départ, les coureurs entrent en piste, par un passage réservé, en file, au son d'une musique martiale et précédés d'une dizaine de porteurs de drapeaux qui ouvrent le cortège. Cela fait très « jeux olympiques » et donne un cachet certain aux instants du départ.

— Dans le virage assez fermé qui suit les tribunes, sous l'ombrage d'arbres très feuillus, une tribune est réservée aux coureurs qui veulent regarder tourner leurs collègues. On ne peut être plus prévoyants et aimables que les organisateurs ! Un indépendant qui tient probablement à donner du spectacle « choisit » cet endroit pour dérapier de l'arrière, se coucher et effectuer une magistrale glissade en compagnie de sa moto jusqu'aux bottes de paille qu'il fait voler en tous sens. Il s'en tire avec une commotion sans gravité, heureusement.

— Dans le parc aux concurrents, très vaste et bien situé, quelques voitures françaises attirent mon regard. Près d'elles, les tentes de leurs propriétaires, concurrents sidecaristes et « amis accompagnateurs ». C'est une petite enclave française au milieu de la foule cosmopolite qui vit et circule en ces lieux ce jour là.

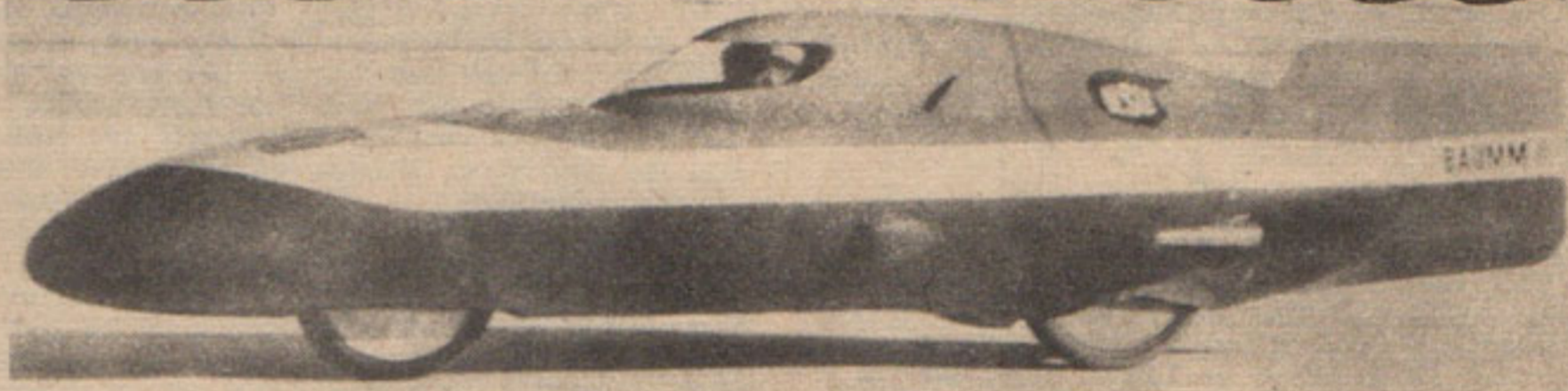
— Chaque intervalle entre deux courses voit l'invasion des marchands de saucisses, qui accourent de leur cuisine avec de respectables saucisses fumantes qu'ils débitent avec rapidité. Les affamés ne manquent pas, certes. Le malheur est que les saucisses apparaissent au cours du dernier tour de chaque épreuve, ce qui fait que le dernier passage des coureurs est une succession d'images alternées d'un genre fort différent : coureur, saucisse fumante, coureur...

— A l'arrivée des sides, Drion et sa charmante et vive passagère, avant toute autre chose et moteur à peine coupé, échangent un rapide et furtif... mettons signe d'amitié ! C'est que, après une pareille cavalcade, on est très heureux de s'en tirer sans accroc et bien classé. Comme on les comprend.

— Enfin, pour finir, il est indéniable que la vogue du sidecar en Allemagne est surprenante pour le français qui voit un grand nombre de motos rassemblées. Des 250 aux 600 cmc., beaucoup tirent leur panier et si un motif d'économie préside probablement à l'achat des ensembles de faible cylindrée, il n'en est certainement plus de même pour les riches ensembles 500 ou 600 cmc. flat-twin qui atteignent facilement le prix d'une petite voiture. Ah moto, quand tu nous tiens !

P. M.

LES RECORDS COMMENCENT A TOMBER...



Ci-dessus : le « Baumm II », muni d'une dérive verticale, passe à plus de 200 kmh. A gauche, le recordman en 350 cmc., Herz, affronte les ardeurs du soleil (36 à 40°C à l'ombre) et de la réverbération sur le sel dans une tenue peu motocycliste

Au cours de la première séance d'entraînement officiellement chronométrée, NSU et ses pilotes ont déjà « descendu » 21 records du monde sur courtes distances.

★

Ce fut d'abord le sympathique H.P. Muller, qui, dans le « Baumm II » équipé du moteur compétition « Rennfox » de 125 cmc., établit 2 records en cette catégorie, valables également en 175 et 250 cmc., réalisant :

- sur le km lancé : 225 kmh (ancien record : 217 kmh)
- sur le mile lancé : 224 kmh (ancien record : 218 kmh)

★

Puis c'est le tour de Herz, dans le « Delphin III » équipé du 350 cmc. bicylindre à compresseur. Pour son compte, il enlève 4 records, valables également en 500, 750 et 1000 cmc. (sauf celui du km lancé en 1000 cmc.) :

- sur le km lancé : 291 kmh (anciens records : 278 kmh en 350 cmc et 290 kmh en 500 et 750 cmc, par des 350 et 500 NSU) ;
- sur le mile lancé : 290 kmh (anciens records : 279 kmh en 350 cmc., 288 kmh en 500, 750 et 1000 cmc par des 350 et 500 NSU) ;
- sur les 5 km, lancé : 295 (!) (anciens records : 209 kmh en 350 cmc. par un 125 NSU-Baumm — 270 kmh en 500, 750 et 1000 cmc. par une 500 BMW) ;
- sur les 5 miles, lancé : 293 kmh (anciens records : 211 kmh en 350 cmc. par un 125 NSU-Baumm — 258 kmh en 500, 750 et 1000 cmc. par une 500 BMW).

★

La performance réalisée — en particulier en 350 cmc. où les 295 kmh ne frisent que de 3 kmh le record absolu officiel de vitesse réalisé par la 1000 Vincent de Wright — est d'autant plus méritoire que l'état de la piste était loin d'être excellent : une pluie d'orage avait amolli le sol du grand Lac Salé. C'est d'ailleurs pour ces raisons que les tentatives furent interrompues en attendant que le soleil veuille bien rendre au sel la dureté voulue.

Et il est à prévoir que ces records que nous venons d'énumérer ne sont que provisoires, qu'ils seront encore améliorés.

(Pour plus amples renseignements sur les machines, se référer à notre n° 1.301).



LES RECORDS CONTINUENT A TOMBER : 338 Km/h

Au moment où nous mettons en page, d'autres nouvelles nous parviennent du grand Lac Salé, où NSU continue à glaner des records.

H.P. Muller, toujours dans le Baum II, mais équipé cette fois du moteur de 100 cmc., a battu 4 records sur courtes distances, départ lancé, détenus précédemment par Baum.

1 km : 222 kmh (ancien record 178 kmh)
 1 mille : 222 kmh (ancien record 179 kmh)
 5 km : 220,5 kmh (ancien record 171 kmh)
 5 miles : 221 kmh (ancien record 173 kmh)

Après sa première tentative dont les résultats figurent dans la page précédente, Herz a repris la « Delphin III » équipée du 350 cmc. et réalisa la meilleure performance mondiale en vitesse absolue sur 2 roues : 313 kmh ! Mais au cours de cette tentative, Herz accrocha un des jalons servant au chronométrage électrique, ce qui empêcha l'homologation du record.

Remontant en selle le lendemain, Herz fit moins bien, mais suffisamment pour battre largement l'ancien record du monde en 350 cmc. qu'il détenait depuis 1951, et améliorer ceux qu'il avait établis quelques jours auparavant.

1 km départ lancé : 304 kmh (ancien record 278 kmh)
 1 mile départ lancé : 305 kmh (ancien record 279 kmh)

Ce même jour, H. P. Muller, avec le « Baum II » 125 cmc, améliora son record des jours précédents sur le km et le mille lancés (records valables en 125, 175 et 250 cmc).

1 km départ lancé : 241 kmh (ancien record 217 kmh)
 1 mile départ lancé : 241 kmh (ancien record 218 kmh)

Enfin, dernière performance en date au moment de la mise en page, mais performance de taille : Herz, dans la « Delphin III », mais cette fois avec le 500 cmc. à compresseur, a pulvérisé, à 338 kmh, les records officiels (298 kmh) et officieux (310 kmh) de la plus grande vitesse absolue sur deux roues : Le mille lancé a ainsi été couvert à la moyenne effarante de 337,962 kmh.

Ainsi, au moment où ces lignes sont écrites, c'est une moisson de 26 records qu'a récoltée NSU, qui, actuellement, poursuit sa chasse, voulant porter cette liste au chiffre de 40.



PRIME 50% de REDUCTION

Cette Remise exceptionnelle destinée à favoriser l'abonnement sera consentie à tout Abonné d'une des trois publications, MOTO-REVUE, SCOOTER-MAGAZINE, CYCLOMOTO, et bien entendu à tout NOUVEL ABONNE à l'une de ces publications.

Prix : ~~700~~ fr. (par poste ~~850~~
375 475)

Prix : ~~500~~ fr. (par poste ~~545~~
250 295)

Toutefois, cette faveur ne sera accordée que jusqu'au 16 Septembre 1956.

COMPLETEZ VOTRE BIBLIOTHEQUE DU MOTORISE

Verser au Cpte C. Postal MOTO-REVUE 297-37 PARIS — Editions MOTO-REVUE, 12 rue de Cléry, PARIS-2^e

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 40 FRANCS

Moto revue

Revue technique indépendante et de défense des usagers
 FONDÉE EN 1913 — DIRECTEUR-FONDATEUR : C. LACOME

Rédaction-Administration-Publicité : 12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2^e (Immeuble M^o Sentier) - Tél. GUT. 73-32 (4 lignes groupées)

ABONNEMENTS

	France	Etranger	France	Etranger
24 N ^{os}	800 fr.	1.100 fr.	50 N ^{os}	1.500 2.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise plus de 750 frs.

● Verser à un bureau de poste au compte postal (virement pour les titulaires de comptes) : MOTO-REVUE 297-37 PARIS-2^e

● Indiquer sur le talon du chèque, en caractères d'imprimerie, son adresse complète, avec le n^o de départ de l'abonnement nouveau. Spécifiez s'il s'agit d'un réabonnement. Le talon du chèque servant de reçu, éviter le chèque bancaire.

● Changement adresse 30 fr. timbr. avec la dernière bande rectif.

Les motos
GNOME & RHONE
 sont équipées en série de
 L'ANTIVOL **NEIMAN**

FOURCHES TELESCOPIQUES
 SUSPENSIONS et AMORTISSEURS
 HYDRAULIQUES pour MOTOS

Modèle déposé - Brevets STAGNI
 Constructeurs
 Siège Social : 6, rue G. Lacaud, Courbevoie (S.) - DEF. 27-87

MENTIONNEZ TOUJOURS « MOTO-REVUE » EN VOUS ADRESSANT AUX ANNONCEURS

LES PETITES ANNONCES DE *Moto* revue

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 275 fr.
 PETITES ANNONCES COMMERCIALES LA LIGNE 385 fr.

Pour l'envoi par courrier, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par Chèque Postal (297-37 Paris), accompagnant votre texte. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé au mieux, sans responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptant pour une lettre). Ecrivez lisiblement (caractères imprimés au besoin). Les Annonces doivent parvenir 8 jours (le VENDREDI) avant la parution. (minimum 2 lignes)

MOTOBECANE MOTOCONFORT

MOTOB. 350 cc bic. L4C très peu roulé. S'ad. Mr Landas 68 bd Soult Paris 12^e. Urgent.

Urgent 175 Motoc. t. b. état 60000. Ecrire Schmit 17 ter r Brancas, Sèvres (S-O).

MOTOB. 125 D45S tr. b. ét. acces. casq. remorq. mono + offrant mini. 60000. Donet 8 r Caron, Athis Mons (SO).

Motoc. side 500 culb. super culas. tr. b. ét. px int. Gardien 77 av Pt Wilson Montreuil
 Motob. 175 sport ét. neuf 17 r M. Sembat Hay les Roses S.

D.S. MALTERRE

Cse maladie vds DS Malterre 175 cc ét. nf. Delplanque 3 Simonettes, Champigny s/ Marne

PEUGEOT

176 TC4 pn. mot. neufs équip. 70000. Hamon 148 rue de Coutances, Donville (Manche)

TERROT

500 TERROT rév. + side bs px. Boizard rue Enfer, Itteville (S-O).

TERROT 250 OSSD 55 5000 k équip. s. btp. 110. Gilot 29 r Kléber, Brunoy (S-O)

MOTOS ALLEMANDES

DKW 350 45000 fr. Vaillend, 162 rue de Picpus Paris 12^e, après 19 h.

Horex 350 Resident 5300 km Burlot 12 pass. Maslier 19^e.

Zundapp KS 600 bs px Ch. Favrec 16 r Chasle Livarot Calv.
 DKW SB 500 acc. 85000. Pioux 92 r Vienne, Lyon.

MOTOS ANGLAISES

BSA 250 C11 b. ét. Teissandier 7 r H. Kleynhoff, Gentilly.

BSA cross garantie 500 cc. A. Molton 8 av. Washington Lavarenne (Seine).

BSA 5 CV 1re main 54 type A7 parf. état. Vis. 90 rue Marius Aujan, Levallois Perret, ou Péreire 42-50.

Norton 500 twin mod. 7 imp. 235. Ecr. Dumas CGEE, 65, rue Voltaire, Lyon

Cse dép. Alg. Ariel 350 tr. b. état. RENEL, INV. 34-31.

Cause double emploi 650 cmc BSA état impecc. prix intér. René YOU, Haute Indre (Loire Inférieure).

Norton 600 twin 99 c. neuve Voir, écr. Lalain, St Anastasie (Var).

MOTOS ITALIENNES

Gilera 500 Saturno Sport, pièces rech. état impeccable. Gomet. Arc-Senans (Doubs).

MOTOS AUTRICHIENNES

PUCH 250 TF impeccable 17000 km équip. 6 mois ass. payés. 105000, toute la journée 2 rue Vergingétorix, 14^e.

Au plus offrant 125 TS pft état. Ch. André Fond. Belge 9 bd Jourdan Paris 14^e.

VENDEURS!

POUR VENDRE UN VEHICULE A DEUX ROUES, VOTRE INTERET EST D'UTILISER LES PETITES ANNONCES DE NOTRE REVUE SPECIALISEE QUI SONT LUES PAR LA TOTALITE DES INTERESSES. FAITES TOUTE VOTRE PUBLICITE DANS MOTO-REVUE OU, DEPUIS 43 ANS, SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS, TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER, LISENT, D'ABORD :
MOTO-REVUE

MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 et 350

CSEPEL 250

TOURISME et Grand Sport peu roulé Etat neuf absolu

Prix exceptionnel

Garantie - Crédit

SIDAM

8, rue Fourcroy, PARIS-17^e

Ouvert tous les jours

MEME LE DIMANCHE MATIN

MOTOS DIVERSES

Tous les jours sans exception Ouvert de 9 h. à 22 h.

300 MOTOS

SENSATIONNELLES

en qualité et prix

A LIQUIDER

BSA Rocket roulé 3.500 km. TRIUMPH Speed Tw. splendide ARIEL Square Four c/neuve

BMW R67, R73, R12, R25

NORTON Dominator aff. uniq.

PUCH, JAWA, CSEPEL, DKW

CHOIX UNIQUE

VESPA, LAMBRETTA, BERNARDET, PEUGEOT, MOTOBECANE, TERROT, etc...

Sides Précis., Simar, Bernardet

TOUT LE MONDE DIT

Chez BEDARRIDE

3, PLACE CLICHY

C'EST PLUS SUR !

ET C'EST VRAI

Reprise de motos sur autos

Choix de 300 Autos

Ouvert Dimanche

CREDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques, garanties GIL

83 av. d'Italie. M^o TOLBIAC

LIQUIDONS

Avec 5000 cpt 400 MOTOS SIDECARS VELOM. ttes marq. dép. 15000. - 137 av. Clichy, 17^e et 10 rue des Apennins.

METRO BROCHANT

VOITURES

GARANTIE CONTRAT

CREDIT IMMEDI. 18 MOIS REPRISE-MOTOS 100 AUTOS

Spécialiste 4 CV avec 20000. 7 rue de Montreuil, PANTIN M^o Eglise, ouvert Dimanche

244 rue du Mesnil, ASNIERES (4 Routes) Ouvert Dimanche

ECHANGES

50 VOITURES disp. repr. moto comme 1er versem. GIL, 83 av. Italie ouv. dimanche

ECHANGEZ votre moto contre l'auto de votre choix. 137-139, avenue de Clichy, 17^e

ON DESIRE ACHETER

PAIE de suite ttes motos et scooters récents. LAB. 44-65.

VESPA, LAMBRETTA, RUMI même accid. GIL 83 av. Italie

ACH. CPT LAMBRETTA VESPA et TS SCOOTERS MOTOS - VELOMOT.

récents, éch. contre voiture Crédit. DUMAS 23 bd Péreire

MOTOS DÉMOLITION

disposons gros stock pièces :
 CADRES, FOURCHES, ROUES, MOTEURS,
 BOITES, CARTERS, PIGNONS

Toutes marques Françaises, Anglaises,
 Américaines, Allemandes, etc...

250 Motos surplus bas prix - Demandez liste gratuite
 Expédition contre pièce modèle

Etablissements MOTO-SPORTS

66, rue du 11-Novembre - St-ETIENNE (Loire)

Dépôt MONTREUIL :

19, rue des 2 Communes (samedi seulement)

JEANNERET, de Nice

vous offre pour votre
VELOSOLEX

4 articles de sa fabrication :
 Le **PARE-CHOCS** amovible (breveté S.G.D.G.), d'une efficacité extraordinaire qui donne un cachet très élégant à votre Vélosolex.

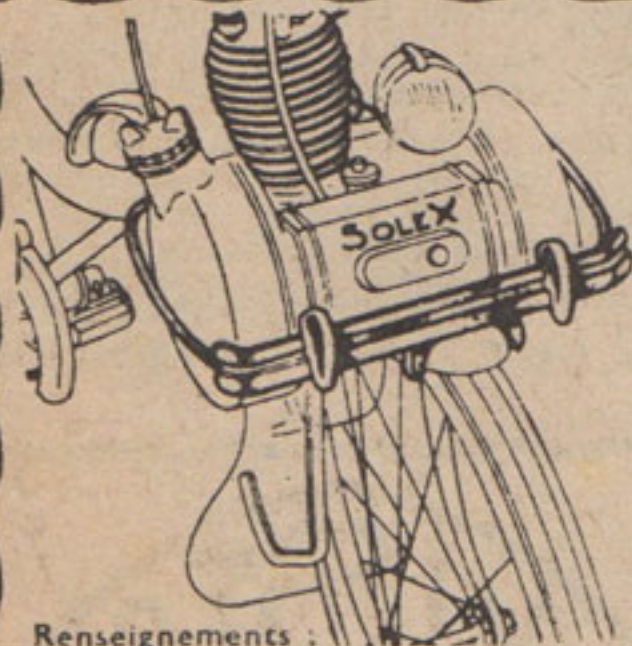
La **POIGNEE** pour porter très facilement votre Vélosolex d'une main

Le **FIXE-BAVETTE** et la dernière nouveauté :

Le **SABOT PARE-CHOCS** enjoliveur de cadre.

Etabl^{ts} H. JEANNERET & C^{ie}

14 bis, rue Reine-Jeanne - NICE (A.M.) Tél. : 821-97
 2, rue Croix de Marbre - NICE - Tél. : 733-33



Renseignements :



ECHANGE MOTEURS — CYLINDRES — STANDARD — EMBIELLAGES

Expéditions immédiates

Société F.C.R.

14, rue Anatole France - PUTEAUX (Seine)

Tél. : LONGchamp 32-63 - CCP PARIS 8595-95

N'attendez pas l'ACCIDENT

Assurez-vous

AUX MEILLEURES COMPAGNIES
 — AUX MEILLEURS PRIX —

par le Service des Assurances de « MOTO-REVUE »
 12, rue de Cléry - GUT, 73-32



Clinique des cadres. Réservoirs et Roues tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères, 16, rue Danton LEVALLOIS

Ne pas confondre, bien noter n° 16, la maison n'a pas de succursale.

JONGHISTES

Adoptez l'embrayage souple MICHEL. Envoyez-nous votre embrayage, il vous sera retourné tout monté pour la somme de 2.000 fr. - 42, rue Jules-Guesde, Alfortville (Seine).

Tél. : ENT. 44-35

Spécialiste JONGHI : Motos neuves occasions et détachées tous modèles

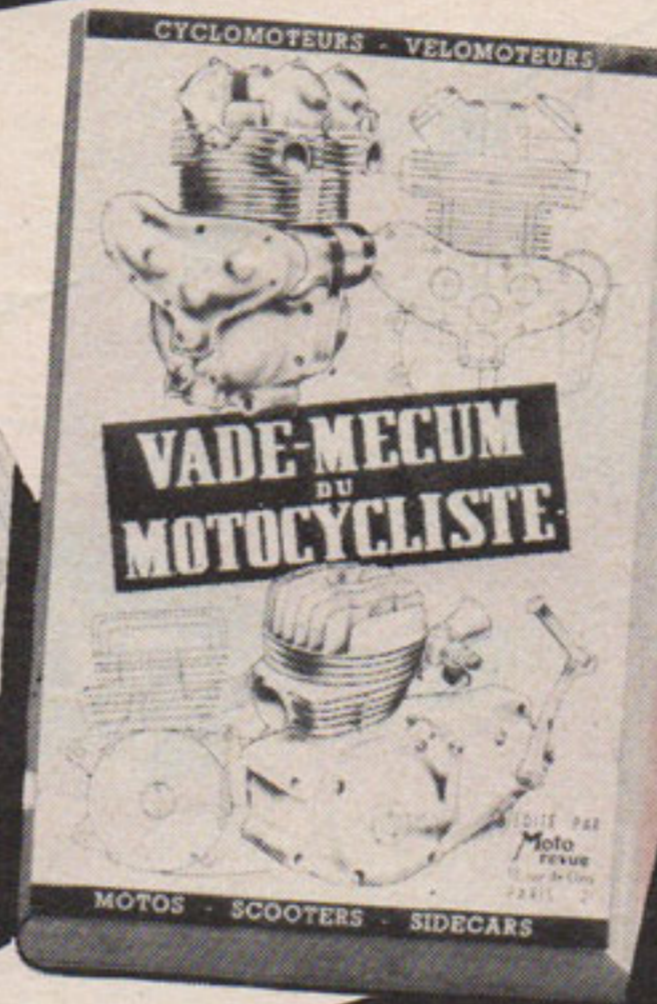
LA BIBLIOTHEQUE DU "MOTORISÉ"

LA SPÉCIALITÉ DES ÉDITIONS DE MOTO-REVUE

Tout MOTOCYCLISTE, tout SCOOTERISTE, tout CYCLOMOTORISTE
SERA PARFAITEMENT DOCUMENTÉ
EN LISANT LES OUVRAGES QUI ONT ÉTÉ ÉCRITS POUR LUI



Prix : 410 fr.
(par poste 455)



Prix : 750 fr.
(par poste 850)



Prix : 495 fr.
(par poste 547)



Prix : 525 fr.
(par poste 580)



Prix : 500 fr.
(par poste 545)



Prix : 485 fr.
(par poste 535)



Prix : 490 fr.
(par poste 537)

NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

Prix : 590 fr. (par poste 650 fr.)

TRACTION AVANT CITROËN

Prix : 595 fr. (par poste 655 fr.)

L'ARONDE

Prix : 625 fr. (par poste 670 fr.)

2 CV CITROËN

Prix : 610 fr. (par poste 660 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 355 fr. (par poste 405 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 460 fr. (par poste 510 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

Prix : 475 fr. (par poste 520 fr.)

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 465 fr. (par poste 515 fr.)

VAP 4 - DT - A-B-G - 55

Prix : 450 fr. (par poste 493 fr.)

L'ART DE CONDUIRE (Motos, VéloMOTEURS, CycloMOTEURS)

Prix : 430 fr. (par poste 475 fr.)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 80 fr. - Pour 2 tableaux 100 fr., et 20 fr. par tableau supplémentaire.

Moteur PEUGEOT P 55 : 450 fr.

Moteur TERROT 500 RGST : 500 fr.

Moteur 4 CV RENAULT : 300 fr.

Moteur 125 TERROT ETD : 500 fr.

Moteur VELOSOLEX : 350 fr.

Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.

Bloc-moteur YDRAL 125 : 450 fr.

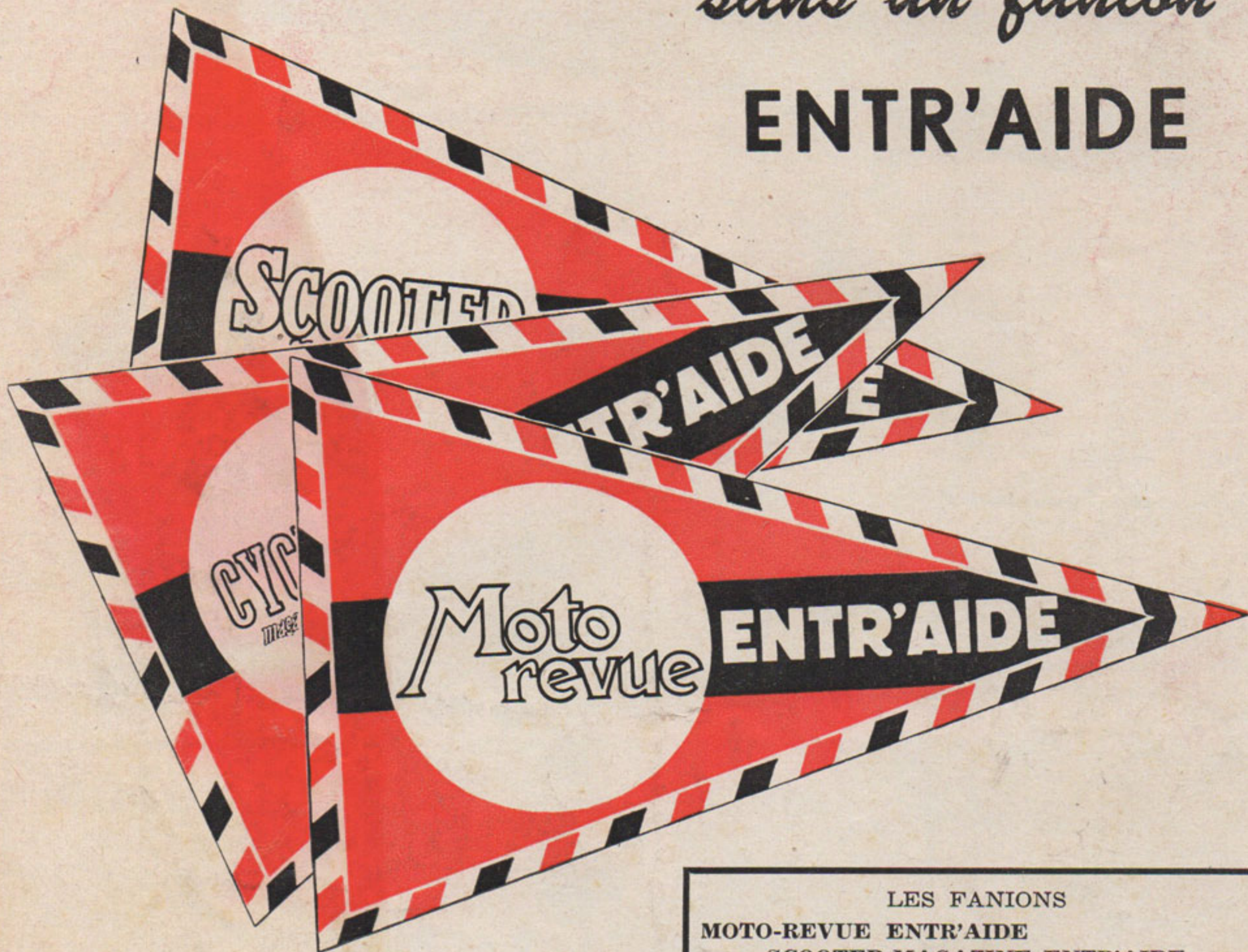
CARNET DE BORD du Motocycliste :
60 fr. (franco 80 fr.)

Catalogue détaillé sur demande

Pas d'envoi contre remboursement.
Envoi contre mandat, ou mieux :
versement (ou virement) compte
postal MOTO-REVUE : 297-37 Paris

*Ne partez pas en Vacances
sans un fanion*

ENTR'AIDE



LES FANIONS

MOTO-REVUE ENTR'AIDE

SCOOTER-MAGAZINE ENTR'AIDE

CYCLOMOTO ENTR'AIDE

sont en vente à nos bureaux : 12, rue de Cléry,
Paris (2^e) au prix de 70 fr. pour nos abonnés
(fco : 90) et 100 fr. pour nos lecteurs (fco 120).
(Pas d'envoi contre remboursement)

Déjà huit mois que tous nos fanions : MOTO-REVUE ENTR'AIDE, SCOOTER MAGAZINE ENTR'AIDE, CYCLOMOTO MAGAZINE ENTR'AIDE sillonnent les routes de France.

Maintenant connus de tous, chaque jour nous apporte de nouvelles demandes. N'attendez plus pour nous adresser la vôtre.

Vous ferez ainsi partie de la grande famille motocycliste, et vous participerez à ce grand mouvement de solidarité et d'entr'aide que nous avons voulu promouvoir chez les utilisateurs des deux roues.

En outre, nous vous offrons gratuitement, à nos bureaux, un carnet d'achat vous permettant de réaliser de substantielles économies. Venez en profiter dès aujourd'hui.