

Moto revue

47^e ANNEE. — 29 AOUT 1959. — N° 1.454
Tous les Samedis, le Numéro : 70 frs

AVANT MONZA :
G. P. DE SUÈDE
ET DE L'ULSTER



Consécration d'une carrière
exceptionnelle : Jean Hazia-
nis, champion de France
Inter 1959.



POUR LA SAISON
 POUR L'USAGER
 POUR LE RÉPARATEUR



LES

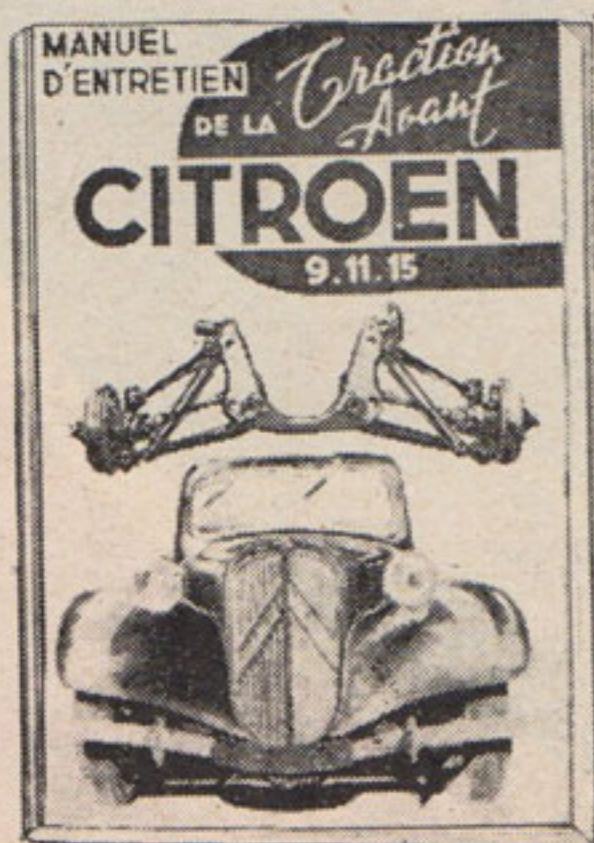
MANUELS

d'ENTRETIEN et de RÉPARATION

AUTOS : la **2 cv** (703 F) ; la **TRACTION AVANT 7-9-11 cv** (688 F) ; **L'ARONDE** (723 F) ; **L'ART d'ACHETER VOTRE VOITURE D'OCCASION** : 138 pages, 52 illustr. (763 F) ; la **203**, vol. 200 pages, 173 illustr. (753 F) ; la **4 cv RENAULT**. Édition 1958. Le manuel le plus sensationnel, indispensable au réparateur et à l'usager (954 F) ; la **DYNA**, tous les modèles de Dyna, de 1948 à 1959, un vade-mecum pour le réparateur et l'usager (879 F), etc.

MOTOS : la **MOBYLETTE** (482 F) ; la **VESPA** (608 F) ; la **LAMBRETTA** (568 F) ; les **MOTOBÉCANE latérales** (412 F) ; **et culbutées** (532 F) ; **TOUS les CYCLO-MOTEURS** (573 F) ; le **VADE-MECUM du MOTO-CYCLISTE**, 376 pages (894 F) ; **l'ATELIER du MOTO-CYCLISTE** (578 F) ; le **2 TEMPS de TOUS les 2 ROUES** (563 F) ; les **VAP** (522 F) ; les **PEUGEOT** (552 F), etc.

LES PRIX PAR POSTE SONT INDIQUES EN COUVERTURE 3.



Nos Manuels n'ont rien de COMPARABLE avec d'autres Manuels : ils sont écrits, dans leur totalité, sur l'engin qu'ils décrivent, sans bla-bla-bla.

ÉDITIONS **C. LACOME**

Fondée en 1913

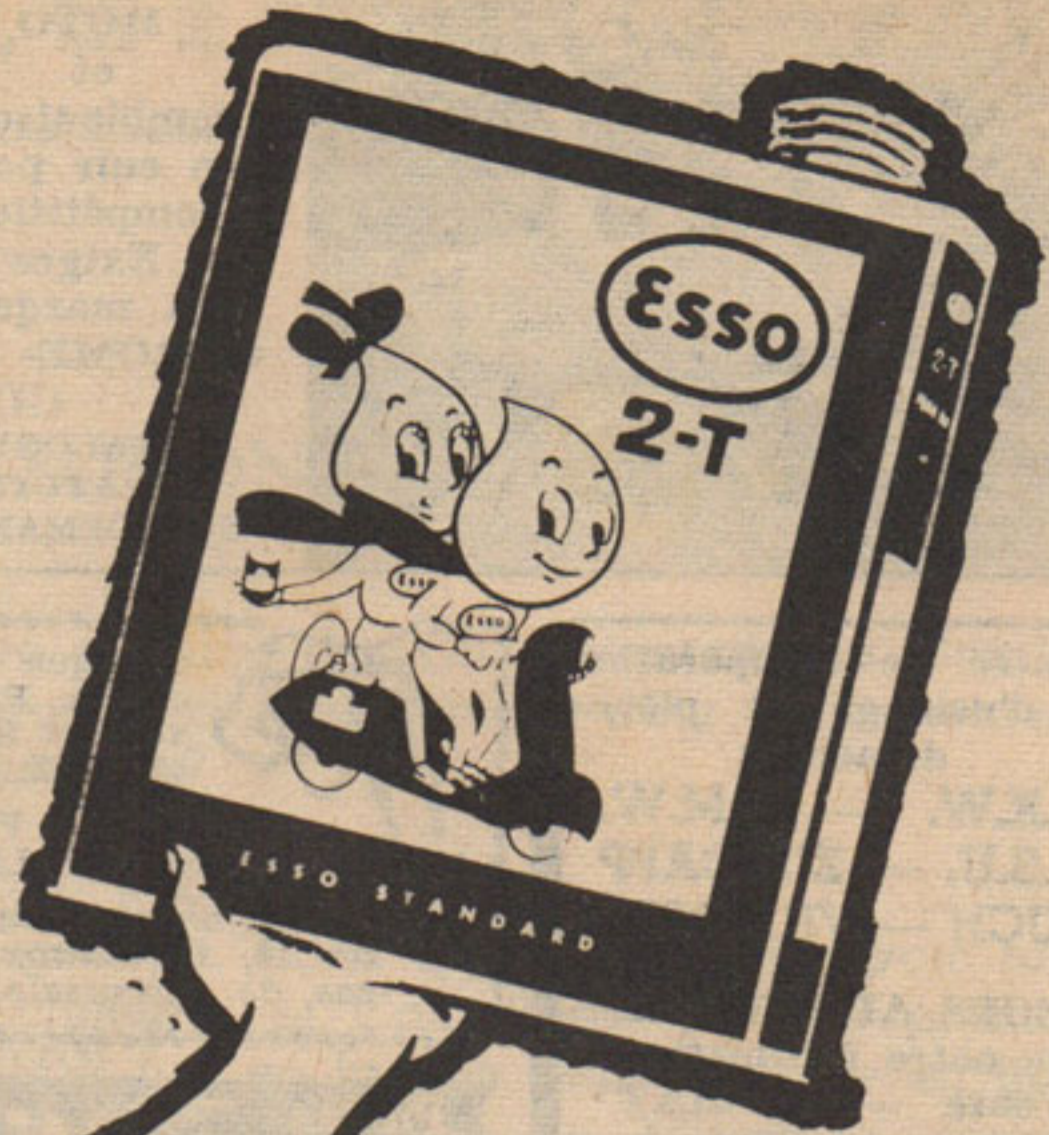
12, rue de Cléry

GUT 73-32 à 35 - C. C. P. 297-37 PARIS



NOUVEL EMBALLAGE

NOUVELLE HUILE



Grâce à la sélection du pétrole brut,
aux nouveaux procédés de raffinage,
au choix d'additifs particuliers :

La nouvelle ESSO 2 T. MOTOR OIL
est spécialement adaptée
au graissage du moteur "2 TEMPS"

Pas de calaminage
moins de "perlage" des bougies
segments libres dans leurs gorges,
donc :

Sécurité de fonctionnement
Rendement accru • Economie



2 TEMPS

MOTOR OIL

ESSO TRAVAILLE POUR VOUS

MANUFACTURE de VETEMENTS de CUIR

CHROME-CUIR

38, r. du Château-d'Eau
PARIS (10^e)
NOR. 08-09



TOUS
vêtements
de cuir
MOTO
et
combinaisons
en cuir pour
compétition
Exigez
la marque
CHROME-
CUIR
CATALOGUE
GRATUIT
SUR DEMANDE

Centre de récupération
et d'usinage de pièces
détachées

D.K.W. — B.M.W.
N.S.U. — ZUNDAPP
PUCH — VICTORIA
etc.

PIECES ADAPTABLES
de notre fabrication
Vente — ACHAT
Motos — Epaves
Réalésage - Embiellage
Pièces à la demande

CRUPDA
21, r. Monge, Puteaux
Tél. : LON. 02-63



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.

Pièces
origine **BSA**
ARIEL — SUNBEAM

6, Bd Richard Lenoir - 11^e
ROQ. 29-28

Toutes pièces en stock
EXPEDITION
STOCKISTE : Remise aux
reparateurs et motoristes

Les motos, B.M.A & scooters

AUTOMOTO

sont équipés en série de
L'ANTIVOL
NEIMAN



TOUS VOS IMPRIMÉS

CATALOGUES - DÉPLIANTS - PROSPECTUS
PROJETS - CRÉATIONS

GRATUITEMENT : — PRÉSENTATION —

TOUS TRAVAUX DE PHOTOGRAVURE
CLICHÉS - PHOTOS - RETOUCHES - DESSINS

AUTO-IMPRESSIONS PUBLICITAIRES
12, RUE DE CLÉRY, PARIS-2^e - GUT. 73-32 A 35



SPORT VETEMENT MOTO

BASTILLE

6, bd Richard-Lenoir
PARIS-11^e

Tél. ROQ. 85-69

Pour votre
CONFORT
et votre **PROTECTION**

Tous les meilleurs équipements et vêtements spéciaux

qui veut voyager loin ménage ... son moteur!

UNE VÉRITÉ BIEN CONNUE MAIS
QUI N'EST PAS APPLIQUÉE, ET
POURTANT QUE DE FRAIS
INUTILES SERAIENT ÉVITÉS SI
VOUS CHOISSIEZ UNE HUILE
QUE VOTRE MOTEUR APPRÉCIE

Exigez

de votre fournisseur :

Bret-oil

L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME

2 TEMPS BRET-OIL "SPECIALE 2 TEMPS"
ou BRET-OIL "2 TEMPS SCOOTER"

4 TEMPS BRET-OIL "COMPÉTITION"
ou "ULTRASPORT"



BRET-OIL ISSY-LES-MOULINEAUX (SEINE)
4-6 rue Jeanne d'Arc - Tél. MIC 48-40



ACCESSOIRES POUR



Dépositaire Officiel **KERSA**

43, rue Voltaire, LEVALLOIS - Métro A. France



MONZA ET LES CHAMPIONNATS DU MONDE

MONZA, le 6 septembre, dernière épreuve des Championnats du Monde. Que peut donc amener ce Grand Prix des Nations pour le classement définitif des pilotes et des marques ?

★

En réalité, les jeux sont presque partout faits.

Pour les sides, c'est fini depuis Spa. Sans qu'il y ait pu avoir une « explication » complète entre Schneider et Camathias, c'est le premier nommé qui l'emporte, alors que BMW fut, en fait, la seule marque en lice.

En solo, MV l'emporte dans toutes les catégories, avec, déjà, le maximum de points en 125, 350 et 500 cc. De même, en ce qui concerne les pilotes, Surtees, grâce à son talent et grâce à ses machines (MV), a dominé, écrasé ses adversaires (et battu les records !...) en 350 et 500 cc ; et même une victoire à Monza ne lui apportera aucun point supplémentaire, puisque les cinq meilleurs résultats de la saison « officielle » seuls comptent. Quant à Ubbiali personne ne peut plus le rejoindre en 250 cc.

★

Alors, que reste-il après une saison où la lutte pour le titre, en solo, ne fut plus ou moins ouverte qu'en petites cylindrées, là où plusieurs marques acceptèrent de disputer officiellement leurs chances ?

Il reste encore en jeu le titre de champion du monde en 125 cc, il reste encore et surtout (bien que ce titre n'ait pas la même valeur) la lutte, dans 3 catégories, pour celui de « vice-champion » : ici, la lutte est tout à fait ouverte.

★

Voyons donc cylindrée par cylindrée :

En 125 cc, c'est actuellement Ubbiali qui mène avec 32 pts devant Provini (28) ; mais que ce dernier fasse 1^{er} ou 2^{me} à Monza devant Ubbiali, et c'est lui qui sera sacré champion. De toutes façons, la place de vice-champion lui est assurée, quoiqu'il arrive et quoi que fasse Hailwood (Ducati) actuellement 3^{me}.

En 250 cc la lutte pour le titre de vice-champion oppose deux pilotes à égalité de points (16) . Provini et Hocking. Mais n'oublions pas un outsider, qui a nom Hailwood, et qui totalise actuellement 13 points.

Mais une information de dernière heure, non confirmée encore, met du piment dans l'affaire : pour mésentente avec Ubbiali, Provini quitterait MV et, dès Monza, serait remplacé en 125 et 250 cc, par Hocking !

En 350 cc, Hartle est actuellement second, avec 16 pts ; mais à la suite de son accident à Ulster, il est peu probable qu'il prenne le départ à Monza. Ceci ne fait qu'accroître les chances de Hocking, actuellement 3^{me} (12 pts) sans négliger pour autant les possibilités des outsiders Brown et Duke (10 pts).

C'est le même Brown qui est actuellement vice-champion en 500 cc (19 pts). Mais Venturi le suit à 1 point, Venturi qui, à Monza où il est très à son aise, disposera de nouveau de la MV 4 cylindres.

★

Alors, attendons Monza et ses résultats, avant de tirer un bilan définitif de ce que furent ces Championnats du Monde 1959, qui n'eurent d'intérêt réel qu'en sidecars et petites cylindrées, mais où Surtees et sa MV dominèrent trop en 350 et 500 cc.

L'illustration ci-contre ne figure pas l'œuvre d'un sculpteur assyrien doué de voyance, mais plus prosaïquement celle d'un pâtissier d'Outre-Rhin qui, à défaut d'une grande rigueur technique, a su exprimer dans la pâte un sympathique intérêt envers le 2-roues!

ECHOS ET NOUVELLES

★

A NOS LECTEURS

En raison de la limitation à trois numéros de notre parution d'Acût, du fait encore de l'abondance de la matière sportive à cette période de l'année et enfin en raison des congés payés qui privent notre rédaction de quelques-uns de ses habituels collaborateurs, nos derniers numéros ont connu un certain déséquilibre relativement à la répartition des matières dont nous traitons à l'ordinaire.

Nous prions nos lecteurs de bien vouloir nous en excuser. Dès le présent numéro, la vitesse et la technique reprennent d'ailleurs leur place dans les colonnes de « Moto-Revue ».

2^{me} CIRCUIT DE REGULARITE LE 27 SEPTEMBRE 1959

L'A.M. Sedanais organise le dimanche 27 septembre un Circuit National de Régularité dit « 2^{me} Circuit d'Automne » sur un parcours de 239,5 kilomètres pour les cyclos, scooters et 125 cc ; 480,5 kilomètres pour les motos de 175 cc et plus de cylindrée.

Il se déroulera de jour, dans le département des Ardennes ; le premier départ aura lieu à 7 heures du matin.

En plus du parcours routier cette manifestation comportera 2 épreuves annexes : l'une de régularité absolue au cours du parcours, l'autre de maniabilité à l'arrivée des concurrents.

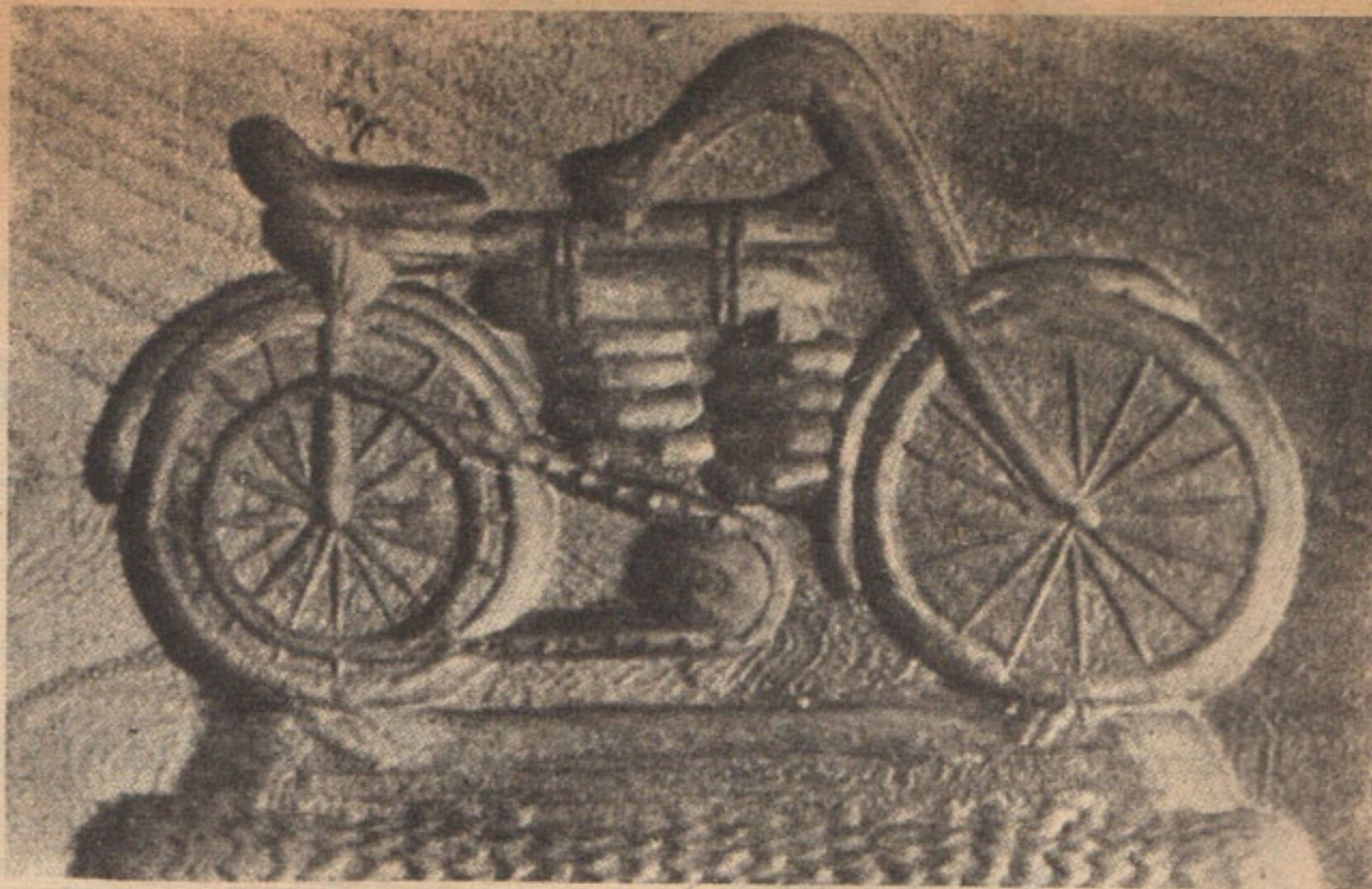
De nombreuses coupes seront remises aux premiers de chaque catégorie et il sera établi 2 classements généraux, suivant la longueur du circuit.

Pour tous renseignements s'adresser au Siège du Club, la Brasserie « Les Sports », 8, rue Thiers à Sedan (Ardennes).

CIRCUIT DE VITESSE D'AVIGNON CONFIRME POUR LE 27 SEPTEMBRE

Le M. C. Avignon confirme que son circuit de vitesse national du 27 septembre 1959 aura bien lieu à cette date. La réunion comprendra les catégories suivantes :

Catégorie course 250 cc (en remplacement des 125 cc interdits) ; catégorie course 175 cc ; catégorie course sidecars ; catégorie sport 500 cc.



LE PRIX CHARLES FAROUX N'EST PAS DECERNE

Institué par la Société des Ingénieurs de l'Automobile pour perpétuer la mémoire de Charles Faroux, journaliste technique de grand prestige, le Prix Charles Faroux doit récompenser chaque année un journaliste, auteur d'un article technique ou de vulgarisation publié ou en langue française ou étrangère, se rapportant à l'automobile, assez exceptionnel pour honorer Charles Faroux.

Au titre de l'année 1958, plusieurs articles furent soumis par des auteurs français, allemand et suisse.

En séance du 16 juillet 1959, le jury du Prix Charles Faroux, réuni au Siège de la SIA, élimina plusieurs articles pour leur caractère publicitaire, un autre parce que son auteur n'est pas un journaliste professionnel, puis reconnaissant la valeur technique et de vulgarisation certaine de quelques-uns, ils ne les jugea néanmoins pas suffisants pour recevoir le Prix Charles Faroux 1958.

Le jury décida à l'unanimité de ne pas attribuer le Prix Charles Faroux 1958 et de le reporter.

La Société des Ingénieurs de l'Automobile espère vivement avoir l'occasion de décerner ainsi l'an prochain les Prix Charles Faroux 1958 et 1959, fondant cet espoir sur l'étroite coopération que lui apporte la Presse Technique.

Le règlement peut être obtenu en s'adressant au Secrétariat de la SIA, 5, avenue de Friedland - Paris (8^{me}) - tél. Elysées 45.04.

125 OU 175 YDRAL ?

Dans la rubrique « Ce qu'ils en pensent » de notre précédent numéro, M. Precetti annonçait — au conditionnel, il est vrai — 124 km/h avec un 125 cc AGF-YDRAL.

Entre temps, nous avons reçu une lettre rectificative de son auteur. Il ne s'agit pas d'une AGF, mais d'une Guiller S. A. (qu'il a équipée, maintenant, d'une fourche Earles). Mais, surtout, la cylindrée n'est pas de 125 cc, mais de 175 cc, ce qui rend bien plus plausibles les 124 km/h. Notre ami Agache, malgré toute sa compétence, aurait d'ailleurs bien du mal à tirer 124 km/h d'un 125 cc Ydral de série en se limitant aux modifications signalées.

LE PILOTE SUISSE DE GRASSTRACK MAX AEBI EST MORT

C'est au cours d'une épreuve de grass-track disputée à Bordeaux que le pilote suisse Max Aebi a dérapé, percutant une barrière.

Transporté à l'hôpital dans un état grave, Max Aebi devait y décéder peu après.

BONS RESULTATS DES PILOTES FRANÇAIS AU « PRIX DES FLANDRES »

Le « Prix des Flandres » motocycliste, disputé sur le circuit de Beveren-Waes, en Belgique, avait attiré un très nombreux public, venu en foule pour assister aux six courses de cette journée : 50, 125, 250, 350 et 500cc.

En plus des meilleurs pilotes belges, les français Savoye, Gaïda et Roby avaient effectué le déplacement et s'alignaient au départ de plusieurs catégories.

La journée débutait par une course de 50 cc, que Vervroegen (Itom) devait enlever en « seniors » et Wiertz (Itom également) remportait en « juniors ». Remarquons, en passant, le succès de cette catégorie des 50 cc chez nos amis belges, succès qui a obligé à séparer les concurrents en deux catégories : seniors (équivalent de nos « inters ») et juniors (équivalents de nos « nationaux »). Quand découvrira-t-on, en France, l'intérêt des courses de 50 cc ?...

Au départ des 125 cc étaient admis les 4 premiers classés en 50 cc.

Le hollandais Leenheer devait remporter la victoire après une belle lutte avec les français Gaïda et Roby, classés respectivement 2^{me} et 3^{me}.

Pierrot Vervroegen, sur une très belle Motobi, devait s'adjuger la première place des 250 cc, épreuve qui fut animée par notre compatriote Savoye (Mondial) qui termine 2^{me}, devant la Motobi de Bertrand, l'Adler d'Albert, etc...

Après la belle prestation de nos pilotes, la F.M.B. a invité nos compatriotes à deux prochains circuits qu'elle organise en Belgique. Savoye, pour sa part, a en outre été engagé en 125 et 250 au Grand Prix de Budapest.

Dauwe enlevait facilement l'épreuve des 350, devant Vervroegen (250 Motobi). En 500, après une « bagarre », Bogardt-Nies-Dauwe, ce dernier abandonnait et Nies chûtait, ce qui laissait la voie libre à Bogardt qui passait la ligne d'arrivée en vainqueur après avoir doublé tous ses concurrents.



TRÈS DURE FINALE DE CHAMPIONNAT INTER A THOMER-LA-SOGNE

Après l'arrivée, les trois premiers du Championnat Inter 1959 entourent Marcel Seery. De gauche à droite, Godey (3), Bertrand (4), Hazianis (6).

HAZIANIS CONQUIERT LE TITRE 1959

JAMAIS peut être mieux et plus qu'à Thomer, Jean Hazianis ne nous a fait mesurer sa condition exceptionnelle et son insolente supériorité sur ses adversaires, cependant très forts eux aussi et animés du plus bel esprit combatif.

C'est à une grande, à une très grande finale de Championnat de France inter de moto-cross que nous avons donc assisté, une finale disputée sur un circuit redoutable où la « casse » a fait de terribles ravages, où la poussière, considérable, condamnait à l'avance tous ceux que leur rapidité, leur audace et la qualité de leur matériel n'autorisait pas à se trouver dans le lot privilégié des cinq ou six coureurs les plus vites au départ.

Prenant le commandement dès le signal donné, creusant très vite une marge suffisante pour le mettre à l'abri de tout retour offensif de ses concurrents, Hazianis nous a fourni une magnifique démonstration de ce que peut faire un champion complet, se montrant irrésistible sans prendre pour autant aucun risque grave. Ce gaillard, ayant su discipliner sa fougue naturelle sans perdre le moins du monde de ses extraordinaires moyens, a découvert tout récemment « l'esprit de Championnat ». Et, dès ce moment, nous avons en lui non seulement un champion de France comme nous n'en n'avons peut-être jamais eu, comme en tous cas nous n'en n'avons pas eu depuis longtemps.

Un champion de France dont la place est désormais au sein des habitués compétiteurs du Championnat du Monde, épreuve dans laquelle Hazianis peut et doit s'aligner en 1960 car sur lui reposent aujourd'hui les espoirs que nous mettons tous dans l'avenir international de notre moto-cross.

Mais Hazianis, sur ce point, n'est pas seul en course. Notre groupe d'inters 1960 comprendra trois autres pilotes qui, s'ils étaient assidus aux Grands Prix, pourraient nous en sommes sûr acquérir très vite le rythme des grandes classiques et faire figurer notre pays au palmarès mondial, en honorable position.

Ces garçons, ce sont Guy Bertrand, à nouveau vice-champion de France inter, Gérard Ledorme, le champion de

France « National » enfin, Georges Delpeyrat. Trois jeunes hommes à qui toute la classe nécessaire ne manque pas, trois coureurs intelligents, volontaires, ardents qui, appuyant le premier nommé, constitueront un team capable de nous donner la place que la Belgique, faute de renouvellement de ses cadres, éprouve de plus en plus de peine à défendre : la troisième sur le plan mondial, après la Suède et l'Angleterre.

En aucun moment cette possibilité ne s'est offerte à nous avec autant d'évidence qu'après ce très beau Championnat de France inter 1959, admirablement servi par une réglementation bien rodée, qui ne demande plus qu'à être parfaite sur quelques points de détail.

Aussi souhaitons-nous que le président de la Commission Nationale de Moto-Cross, M. Jacques Castel, et le directeur technique des coureurs français, Marcel Seery, se penchent à fond sur ce problème : pour être individuelle, la participation suivie de nos quatre grands crossmen aux Grands Prix vaudrait d'être préparée, soutenue, encouragée.

Une chance s'offre à nous de nous situer parmi les « grands du cross international ». La F. F. M., cette fois, ne voudra pas la laisser passer !

★

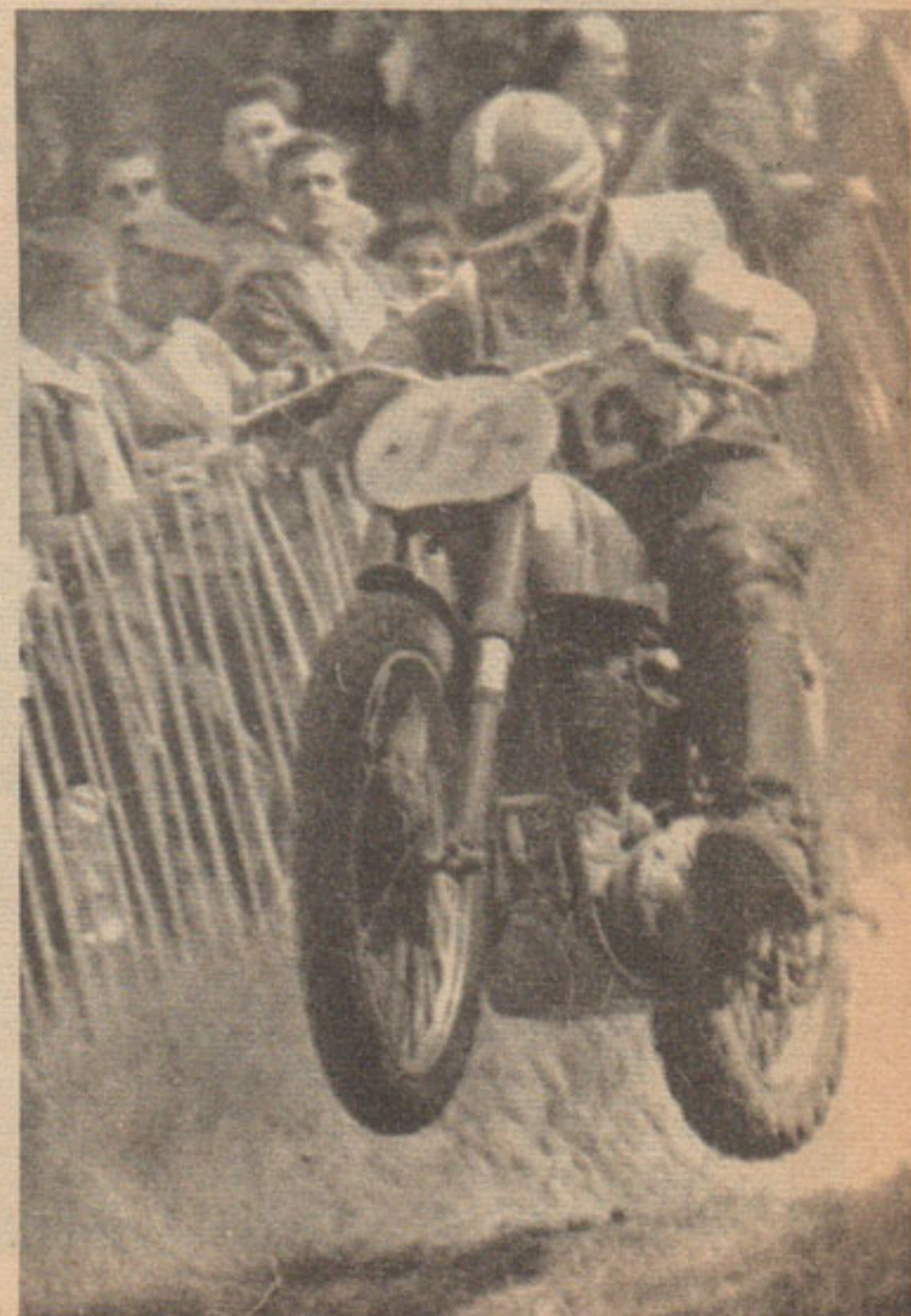
Revenons à Thomer, après avoir apporté cette conclusion majeure au Championnat de France inter 1959, dont la réussite doit justement remplir d'aise tous ceux qui s'y sont amplement dévoués : la F. F. M. en y travaillant plus et mieux qu'en n'importe quel autre domaine, les clubs organisateurs qui tous ont, sur un plan général, élevé encore le niveau de cette grande compétition.

Dans la petite localité de l'Eure, l'un des plus solides bastions du cross en France depuis des années que l'on y présente de grandes épreuves et que l'on

y entraîne des espoirs, les efforts n'ont pas été ménagés pour que cette finale 1959 soit encore mieux conduite, techniquement parlant, que la première manche du Championnat inter présentée en 1958.

L'on y a pleinement réussi et il convient d'en féliciter chaudement M. Lejard et une solide équipe de « mordus » très attachés dorénavant aux courses « officielles ».

Entre autres choses, les départs furent impeccables, la direction des courses sans reproche, l'aménagement du circuit et de ses dépendances parfaitement



Robert Klym (14) a perdu son titre glorieusement, luttant avec panache jusqu'à ce que la « casse » l'élimine vers la fin de la course.



Encore une fois Bertrand (4) est vice-champion de France. Son lour viendra bientôt de revêtir le maillot tricolore !

portante représentation conduite par M. Maurice Racquet, etc...), les coureurs, les journalistes, les officiels F. F. M. ont été admirablement et très régulièrement renseignés.

Ceci, que Thomer nous a procuré pour la première fois avec un tel souci de perfection, doit devenir la règle et nous espérons que la F. F. M. rendra dorénavant le chronométrage officiel obligatoire dans les quatre courses du Championnat inter, ce chronométrage devant être élargi à tous les services assurés à Thomer.

★

Parlons maintenant du terrain : ce n'est pas la faute des organisateurs s'il est soit très boueux par mauvais temps, soit affreusement poussiéreux quand le soleil luit. Mais il faut néanmoins regretter cet état de choses car, tant de poussière, cela supprime toute possibilité de retour d'un bon pilote attardé pour une raison ou pour une autre, cela diminue donc l'intérêt de la course et fausse un peu le déroulement de celle-ci.

Par son tracé, le parcours de Thomer est sans doute assez plaisant, encore que le pays soit plat et ait obligé à recourir à des dénivellations artificiellement réalisées, fixées par un procédé efficace mais en soi peu naturel. Aussi, et compte tenu de la qualité générale de l'organisation, voudrions nous que soit encore accordé le Championnat inter à Thomer (s'il en fait la demande et compte tenu des demandes d'autres provenances, car il est bon de « promener » le Championnat dans toutes les régions de France) mais alors, en une période différente de l'année : fin avril ou, mieux, fin mai.

★

Il est temps d'en arriver aux courses. Le programme était chargé, comme à l'habitude, mais nous ne parlerons aujourd'hui que des deux manches du Championnat inter, nous proposant de publier les autres résultats dans un numéro ultérieur.

Combes, le pauvre n'est pas au départ. Nous avons eu de bonnes nouvelles de lui : dans le plâtre, il attend avec le meilleur moral que son bassin se ressoude. A l'instant du départ, chacun se recueillera et lui dédiera une pensée, se souvenant de la si belle course qu'il fit en 1958 sur le même circuit.

Vouillon, lui, est présent, jambe dans le plâtre et la mine pâlotte. Il a voulu absolument encourager ses camarades, dissimulant sous son habituel sourire la peine qu'il doit ressentir à ne pouvoir défendre ses chances à l'issue d'une saison qui l'a replacé au premier plan dans la catégorie inter. La loi du sport est bien dure, cette saison !

Par contre, voici Deshaies, dont la présence inattendue pose à Marcel Seery, délégué de la F. F. M. avec M. Lesueur — président de la Ligue de Normandie — un sérieux problème : autorisé à titre exceptionnel — en raison de son service de « motard » de la P. P. — à ne courir que deux des quatre manches du Championnat, Deshaies n'en a fait aucune jusqu'ici. Sa participation à la finale ne peut donc lui servir en rien et par con-

Hazianis (6) a encore dominé avec une incomparable aisance. Lui qui ne croyait pas à ses possibilités dans le championnat, voici qu'il enlève le titre, avec une facilité rarement rencontrée !

tre, elle contrarie les autres coureurs qui doivent y perdre une place et un prix !

Impossible d'empêcher le Parisien de s'aligner car rien dans le règlement ne prévoit ce cas là (à corriger pour 1960). Mais Seery arrange les choses et Deshaies n'insistera pas, se bornant à prendre un départ très symbolique.

★

Après une course préliminaire, le temps de laisser arriver un très nombreux public, et nous voyons nos inters se ranger sur la ligne. A cet instant, chacun pense qu'Hazianis, sur sa condition présente, ne peut être battu que par un sort contraire. Mais justement, le circuit de Thomer provoque habituellement beaucoup de casse côté transmissions, roues et suspensions et, dès lors le résultat n'est pas acquis et des hommes, comme Bertrand, Ledormeur, Godey, Chuchart ont encore leurs chances, d'autant que la victoire dans chaque manche va se jouer sur le départ, à cause de la poussière.

Hazianis n'est pas le dernier à savoir que celui qui prendra la tête fera une course sûre et, somme toute, tranquille.



Belle place finale également pour Rémi Julienne (11), coureur tenace qui n'a pas fini de progresser.

Aussi met-il le paquet et se retrouve-t-il aussitôt devant tout le monde, emmenant Robert Klym, toujours très fort ici, Bertrand l'homme le mieux placé pour le titre après Hazianis, Ledormeur qui a aussi ses chances, enfin René Klym retrouvé après tous ses malheurs et Jacquemin, mais oui, qui va tenter d'arracher à Thomer son maintien chez les inters en 1960.

Derrière Jacquemin, en 7^{me} rang par conséquent, nous trouvons Charrier. Place magnifique pour celui-ci qui a fait excellente impression aux essais et va nous étonner toute l'après-midi. Brassine le suit, précédant Cros, Julienne, Chuchart, Godey, Schmid, etc., déjà noyés dans un invraisemblable nuage de poussière, qui nous décourage de photographier. A quoi bon... rien n'est visible autour de nous



Voici Charrier en haut du terrible « trou », Charrier qui termine douzième de ce Championnat après une saison meilleure que celle qu'il fit l'an passé. 1959, l'année des pilotes chevronnés autant que des jeunes valeurs !

et les vêtements des spectateurs sont déjà recouverts d'un fin voile jaunâtre !

Au quatrième tour, Hazianis est détaché et tourne vite, quoique à sa main. Robert Klym n'est pas trop gêné derrière lui, mais Bertrand, Ledormeur, Jacquemin, Brassine (qui a passé Charrier) tournent ensemble, n'osant trop se dégager à l'aveuglette.

Deux tours plus loin, derrière René Klym, c'est Brassine qui passe, Jacquemin étant arrêté sur bris de chaîne secondaire. Allons, ça commence, et le malchanceux Meldois est bien mal récompensé de son beau départ et de son ardeur à défendre la 6^{me} position.



Une fois encore, le terrain de Thomer a vu Ledormeur (1) casser sa chaîne. Ce qui n'empêcha pas le Nantais de confirmer sa place parmi nos meilleurs crossmen.

Rien ne change en tête, sinon que Julienne passe Charrier à son tour, ce dernier ne voulant au surplus rien risquer d'inutile en ce début de course, Godey ne parvient pas à remonter et précède Chuchart qui le suit comme une

Ayant retrouvé tous ses moyens physiques, René Klym (19) a couru brillamment et a pu éviter la rétrogradation chez les « Nationaux ». Avouez que c'était bien le moins !



ombre. Mais le grand Paul ne s'endort pas pour autant et gagne une place au 9^{me} tour, encore au détriment de Charrier qui, lui, maintient une cadence régulière.

A mi-course, Brassine casse sa roue avant, comme en 1958. Ce circuit ne lui vaut rien et c'est navrant car il s'y montre fort. A propos, son oncle Marcel Brassine nous a annoncé que le prestigieux Parisien se retirerait définitivement en fin de saison. Si la nouvelle se confirme, ce sera dommage car le populaire Gilbert, cinq fois champion de France, est encore capable d'inquiéter les meilleurs. Mais le travail, la famille... cela compte aussi dans la vie d'un coureur !

Et les choses continuent d'aller leur train avec des positions désormais acquises : Hazianis, Robert Klym, Bertrand, Ledormeur, René Klym, Julienne, Godey, Charrier, etc... Chuchart a des ennuis avec son moteur sur la fin, ce qui l'éloigne au classement. Enfin, Cros casse sa chaîne primaire et reste en panne sur le circuit tandis que Beaumard, se maintenant, occupe finalement la neuvième place.

★

Les inters ne repartiront qu'en fin de réunion, ce qui leur laisse le temps de se reposer, de réparer. Nous les visitons au parc et constatons que cette première manche a été catastrophique pour plusieurs d'entre-eux : Chuchart, qui ne pourra repartir, son moteur n'étant pas réparable ; Beaumard et autres aux prises avec des suspensions bloquées ; Godey dont le cadre est brisé à la colonne de direction mais qui pourra faire ressembler ; Drobecq dont le moteur neuf a

serré, qui a cassé une chaîne et fait une chute dans les barrières, etc...

Chez Jacquemin, le moral est bas... n'a-t-il pas déjà perdu la première manche du Championnat — à Pernes — sur ennuis de soupapes ? Deux courses sur quatre gâchées par la casse, ça ne se ratrape pas et la rétrogradation en division nationale est à craindre pour le Meldois.

Repérons un oubli : Vanlerberghe, déjà absent à Sucé, n'est pas non plus à Thomer. La raison ? un accident de voiture survenu fin juillet. Le Nordiste s'est d'ailleurs excusé auprès du M.C. Sucéen, encore que tardivement. Lui aussi, perdant deux courses, est bon pour redescendre chez les nationaux en 1960.

Par contre Mélioll essaie de se rattraper, et il a obtenu une onzième place en première manche, en dépit d'un moteur qui « ratatouille » et qu'il n'arrive point à régler à son idée.

L'on travaille et l'on cause, l'on se détend sous la tente (c'est fou ce que nos crossmen ont « mordu » au camping depuis un an !). Et l'heure arrive de se remettre en selle.

★

A nouveau, Hazianis file en tête. Ce diable d'homme est imbattable et barre impitoyablement Bertrand, déjà second du Championnat en 1958 et qui — quoique très près du titre — manque de peu la victoire. Cependant, ce jeune est bien résolu à tout donner de lui-même pour décrocher la timbale, et le voici qui rattrape et dépasse son redoutable rival dès le second tour.



Le public délire et nous imaginons ce que Landureau aurait tiré de la situation. Ici, durant cette belle phase de course, c'est de cyclisme que nous entretenons les hauts-parleurs (l'arrivée du Championnat du Monde se joue à Zandvoort et le speaker d'une marque d'apéritif qui fonda sa popularité sur le vélo monopolise à cet instant le micro!).

Une preuve de plus qu'une réunion de grande classe ne peut confier sa sonorisation et son commentaire de course qu'à notre unique et national spécialiste! Ceci dit (avouez qu'il y avait de quoi), Hazianis ne se laisse pas faire et reprend en un demi-tour le commandement de la course, s'envolant pour se retrouver bientôt seul en tête, ayant établi le record de la piste en 2' 02".

Derrière Bertrand, Robert Klym qui a passé Godey. Le Pernois se maintient derrière l'Orléanais et, à peu de distance, suivent Ledormeur, Brassine, Cros, René Klym, Drobecq (qui pilote une Triumph toute neuve depuis quelques semaines. L'exemple des frères Rickman, exemple qui sera suivi certainement par d'autres en 1960!).

Ledormeur remonte Godey. Charrier, parti dans les tous premiers, concède quelques places et Beaumard, qui a pris un gros retard au départ, tourne en queue mais dans le même temps qu'Hazianis, ce qui lui permettra de rejoindre et de remonter légèrement.

Jacquemin — également bien placé au premier tour — casse à nouveau sa chaîne! Il doit y avoir quelque chose du côté de sa machine mais, quoi qu'il en soit, c'en est fini pour le Meldois qui rétrogradera en 1960 chez les nationaux.

On réclame l'ambulance : Cros a déjanté et est entré dans les barrières, sans mal sérieux ni pour lui, ni pour le public, heureusement. Et c'est René Klym, extrêmement brillant aujourd'hui, qui revient sur le peloton de tête, attaqué par Drobecq qui ne lâchera plus sa roue jusqu'à l'arrivée, terminant fort bien ce Championnat inter 1959.

A mi-course, Hazianis précède Bertrand de 16". Viennent ensuite Robert Klym, Ledormeur, Godey, Brassine, Drobecq, Julienne, Charrier, etc...

Beau duel Schmid-Mellioli à l'arrière, les deux hommes se passant et se repassant pour la plus grande joie du public. Mais rien ne change plus en tête sauf pour trois des principaux adversaires, qui vont perdre toutes leurs chances de finir au

rang qu'ils détenaient : Ledormeur (qui casse sa chaîne), Robert Klym (qui déjante) et Brassine (encore des ennuis, mais nous n'avons pas su quoi au juste).

A un tour de la fin, Hazianis a une demi-minute d'avance, Bertrand d'ailleurs n'insistant pas : ce serait trop risqué car son moteur produit des bruits peu rassurants! Et c'est alors que Beaumard, terriblement malchanceux aujourd'hui, nous donne une dernière émotion, déjantant à son tour et chutant devant Godey qui l'évite par miracle!...

★

C'est l'arrivée : Hazianis conduit d'une main, levant l'autre joyeusement. Puis, devant le public qui demeure et applaudit fortement, les trois premiers de ce Championnat inter 1959 sont embrassés, félicités, mitraillés encore par les photographes.

Chacun veut leur serrer la main, à commencer par Marcel Seery, fier à juste titre pour « sa » Ligue Anjou-Bretagne. M. Lesueur que cette épreuve honore pour la Ligue qu'il dirige, et encore tous les sportifs qui se pressent ici et sont venus d'un peu partout : Le président de la Commission de trial, Yvetôt et Madame Goudin, le directeur de course de Mézières-sous-Ballon, Roger Letang, le trialiste et Madame, d'importants effectifs de clubs, etc...

Et le rideau tombe sur ce Championnat de France International encore en progrès sur les éditions précédentes, ce Championnat qui est devenu une compétition de toute beauté, dont les clubs les plus importants revendiquent désormais d'en organiser une manche.

Pour nous pourtant, tout n'est pas dit : nous analyserons bientôt en détail le déroulement de ces quatre courses 1959 et le comportement de chacun des participants sur l'ensemble de l'épreuve.

R. C. D.



PALMARES DU CHAMPIONNAT DE FRANCE INTER 1959

1. Jean HAZIANIS, 68 pts (21+21+26); 2. Guy Bertrand, 64 pts (21+18+25); 3. Paul Godey, 59 pts (20+16+23); 4. Gérard Ledormeur, 58 pts (18+19+21); 5. André Chuchart, 52 pts (17+18+17); 6. Rémi Julienne, 49 pts (14+13+22); 7. Paul Vouillon, 49 pts (10+19+20); 8. Maurice Beaumard, 44 pts (15+14+15); 9. Jean Cros, 44 pts (11+20+13); 10. Robert Klym, 43 pts (19+5+19); 11. Roger Drobecq, 43 pts (13+12+18); 12. Jacques Charrier, 42 pts (11+11+20); 13. René Klym, 39 pts (5+10+24); 14. Jacques Schmid, 39 pts (15+8+16); 15. René Combes, 39 pts (16+10+13).

Ces quinze hommes conserveront leur licence inter-expert pour la saison et disputeront à nouveau le Championnat de France International, en compagnie des nouveaux promus (les cinq premiers du Championnat National 1959).

... Viennent ensuite, au palmarès du Championnat de France International 1959 :

16. Jackie Mellioli, 34 pts (8+9+17); 17. Gilbert Brassine, 33 pts (4+15+14); 18. Michel Jacquemin, 28 pts (7+9+12); 19. Robert Vanlerberghe, 23 pts (9+14+0+0); 20. Deshaie, 10 pts (0+0+0+10).

Ces cinq hommes perdent leur droit à la licence inter-expert pour la saison 1960. Ils pourront demander une licence inter-senior avec laquelle ils pourront prendre part aux compétitions internationales et disputer le Championnat de France National, mais non plus le Championnat de France International.

Au cas où l'un des quinze inters experts qui restent dans la première catégorie en 1960 déciderait de se retirer de la compétition et ferait connaître cette décision en temps opportun, la Commission Nationale de Moto-Cross de la F.F.M. choisirait très probablement de faire monter chez les inters le sixième du classement national 1959 (Dugas) plutôt que de repêcher l'un des cinq inters rétrogradés pour 1960.



Godey (3) franchit le sommet de la grande butte comme le fait Charrier : en styliste, sans effort démonstratif mais avec efficacité en bout du compte. Ci-dessous, voici l'arrivée joyeuse d'Hazianis.

RESULTATS TECHNIQUES

Epreuve finale du Championnat inter, première manche : 1. Jean HAZIANIS (BSA), 35,475 km en 46' 24" 2/5; 2. Robert Klym (BSA), 46' 46" 3/5; 3. Bertrand (BSA), 47' 27"; 4. Gérard Ledormeur (BSA), 47' 47" 2/5; 5. René Klym (BSA), 48' 04"; 6. Julienne (Gilera-Olivotti), 48' 08"; 7. Godey (BSA), 48' 09"; 8. à 1 tour (33,8625 km) Charrier (BSA); 9. Beaumard (BSA); 10. Schmid (BSA); 11. à 2 tours (32,250 km) Mellioli (Matchless); 12. à 5 tours (27,4125 km) Drobecq (BSA); 13. à 7 tours (24,1875 km), Chuchart (BSA); 14. à 9 tours (20,9625 km) Cros (BSA); 15. à 14 tours (12,9 km) Brassine (BSA); 16. à 15 tours (11,2875 km) Jacquemin (AJS 7 R); 17. à 19 tours (4,8375 km) Deshaie (BSA).

Seconde manche : 1. Jean HAZIANIS, 33,8625 km en 45' 00" 2/5; 2. Bertrand, 45' 41"; 3. Godey, 46' 08"; 4. René Klym, 46' 27" 2/5; 5. Drobecq, 46' 27" 3/5; 6. Julienne, 47' 01" 2/5; 7. à 1 tour (32,250 km) Charrier; 8. Mellioli; 9. à 2 tours (0,6375 km) Schmid; 10. à 3 tours (29,025 km) Ledormeur; 11. Beaumard; 12. à quatre tours (27,4125 km) Brassine; 13. à cinq tours (25,800 km) Robert Klym; 14. à 14 tours (11,2875 km) Cros; 15. à 17 tours (6,450 km) Jacquemin.

N'ont pas pris le départ : Chuchart et Deshaie.

★

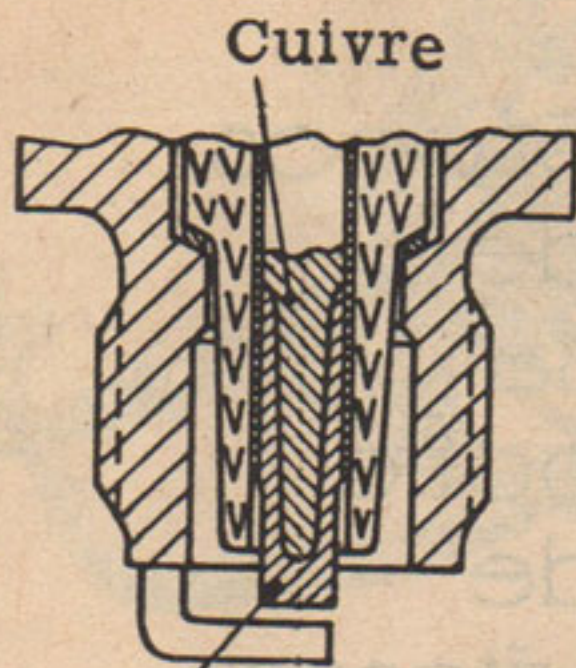
Classement général de l'épreuve finale du Championnat de France inter :

1. Jean HAZIANIS, 2 pts; 2. Bertrand, 5 pts; 3. René Klym, 9 pts; 4. Godey, 10 pts; 5. Julienne, 12 pts; 6. Gérard Ledormeur, 14 pts; 7. Jacques Charrier, 15 pts; 8. Robert Klym, 15 pts; 9. Drobecq, 17 pts; 10. Mellioli, 19 pts; 11. Schmid, 19 pts; 12. Beaumard, 20 pts; 13. Brassine, 27 pts; 14. Cros, 28 pts; 15. Jacquemin, 31 pts; 16. Chuchart (une seule manche), 17. Deshaie (une seule manche).

Les ex-æquo sont départagés en fonction de leurs places respectives dans la seconde manche. De même, en cas d'ex-æquo au palmarès du Championnat, c'est la place réalisée dans la dernière des quatre épreuves qui décide...

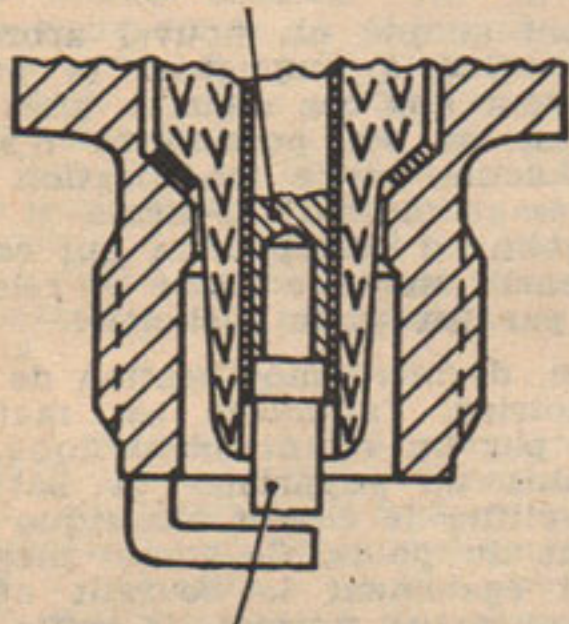
A
PROPOS
D'ÉLECTRODES
DE
BOUGIES

ELECTRODE CENTRALE COMPOSITE

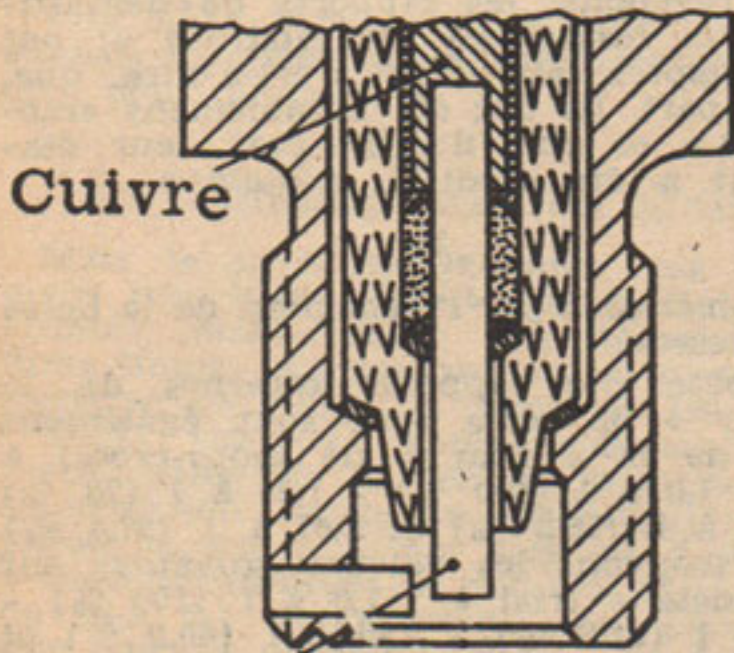


Alliage au Nickel

Alliage au Nickel



Argent



Argent

Trois exemples d'électrode composite

Le fonctionnement sûr d'une bougie dépend, pour une grande part, de la nature et de la qualité de ses électrodes, soumises à rude épreuve puisque c'est entre elles que jaillit l'étincelle.

Par ailleurs, nous savons que les réactions chimiques sont accélérées par des températures élevées, ce qui signifie que la corrosion des électrodes sera d'autant plus importante qu'elles seront plus chaudes. Et, entre l'électrode de masse et l'électrode centrale, c'est cette dernière qui se fatigue le plus, car elle est moins soumise au souffle des gaz frais pénétrant dans la culasse et est, de plus, chauffée par le bec d'isolant.

★

Il s'agit donc de chercher à abaisser la température de l'électrode centrale, tout en essayant de maintenir le bec d'isolant suffisamment chaud, entre 500° et 800° C, entre la température d'auto-nettoyage et celle qui risque de provoquer un auto-allumage.

Il faut donc que l'électrode centrale offre d'une part, une forte résistance à la corrosion chimique et, d'autre part, qu'elle ait une conductibilité thermique élevée afin que les calories par elle emmagasinées puissent se dissiper au plus vite.

Mais en dehors de certains métaux précieux (tel le platine) fort coûteux, il n'est guère de métaux qui répondent aux conditions imposées. Aussi, pour certaines bougies spéciales (multigrades, ou pour 2 temps, ou bien encore pour la compétition), fait-on appel à des électrodes centrales composites, alors que, généralement, sur l'ordinaire bougie classique, l'électrode centrale est en un alliage à forte teneur de nickel.

ELECTRODES COMPOSITES

Selon le but recherché, l'électrode centrale composite sera de tel ou tel type, le but recherché étant toujours une plus grande conductibilité thermique.

Parmi les métaux dont peut disposer couramment le constructeur, nous trouvons le cuivre et l'argent, 7 fois plus conducteurs de la chaleur que l'alliage au nickel couramment utilisé pour l'électrode centrale, 18 fois plus qu'un alliage d'acier au chrome que l'on utilise également pour nos bougies.

Pour des cas plus particuliers, où le prix de revient n'intervient guère, où l'on recherche surtout une très grande résistance à la corrosion, on fera appel à une électrode en platine (bougies d'aviation, ou de compétition), dont le coefficient de conductibilité thermique est 5 à 6 fois plus faible que celui du cuivre ou de l'argent.

UN NOYAU EN CUIVRE

La réalisation la moins chère de bougie à électrode centrale composite est celle faisant appel au cuivre rouge et à l'alliage à forte teneur de nickel.

L'électrode centrale est réalisée en cuivre. Mais, là où celle-ci émerge de l'isolant et entre en contact avec les gaz brûlants, elle est « blindée » par un alliage spécial au nickel qui recouvre le cuivre rouge comme le ferait un doigtier.

Cette électrode centrale est d'un assez fort diamètre et un soin tout particulier doit être apporté pour assurer une excellente liaison entre le noyau central en cuivre et le blindage au nickel.

POUR LES MOTEURS 2 TEMPS

S'il faut blinder le cuivre rouge en raison de sa grande sensibilité à la corrosion chimique, il n'en est pas de même avec l'argent. Une électrode centrale en ce dernier métal peut pénétrer dans la chambre de combustion sans aucune autre forme de cérémonie, sans risque d'oxydation par les gaz enflammés.

On pourra donc utiliser l'argent pour réaliser l'électrode centrale — soit pour celle-ci complète — soit, en association avec un autre métal, pour l'extrémité émergente de l'électrode (solution moins onéreuse).

★

En particulier, pour des bougies spéciales pour 2 temps, on fera appel à ce dernier type de solution. La tige même de l'électrode centrale est réalisée en alliage au nickel, et seule l'extrémité inférieure émergeant du bec d'isolant est en argent.

Cette pointe d'argent permettra une meilleure évacuation de la chaleur de l'extrémité de l'électrode qui demeurera relativement froide, une excellente résistance au brûlage. De plus, n'étant pas magnétique, elle limitera considérablement les risques de formation de perles et d'aigrettes, ce qui est tout à fait appréciable pour un 2 temps.

BOUGIES « COMPETITION »

Pour des moteurs travaillant sous fortes charges et à régimes élevés (moteurs sport ou compétition) on recherchera encore davantage une plus rapide évacuation de la chaleur emmagasinée dans la pointe de l'électrode centrale. Aussi, ici, un « mariage » argent-cuivre semble tout indiqué.

★

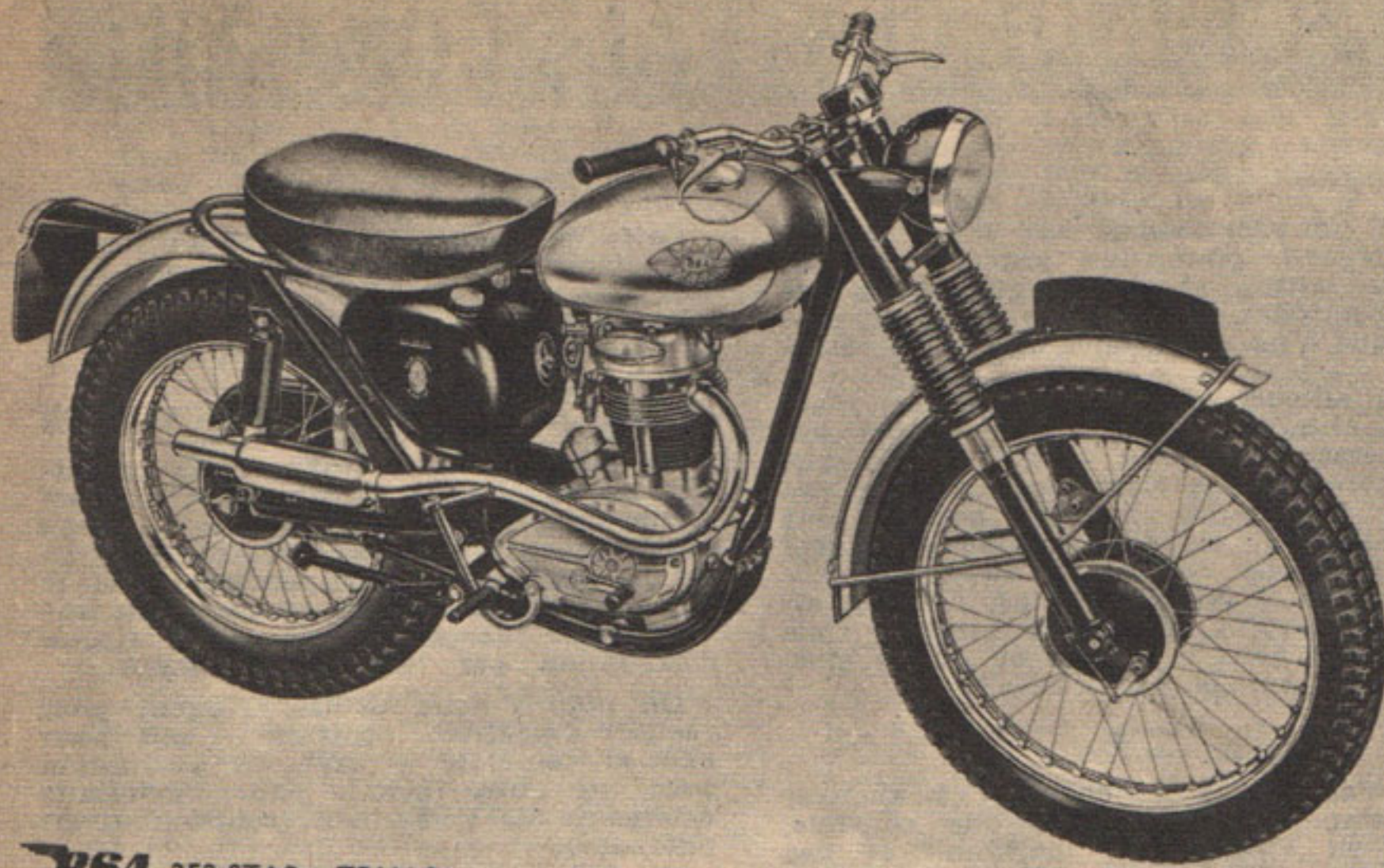
De nouveau, la partie émergente de l'électrode sera en argent, mais sur une partie plus longue que dans le cas de la bougie 2 temps. Quand à la tige même de cette électrode, elle est réalisée cette fois en cuivre rouge en place d'alliage au nickel.

Ainsi, non seulement on accroît la conductibilité thermique de toute l'électrode qui reste à une température raisonnable — ce qui permet la réalisation de bougies à indices thermiques très élevés — mais encore on obtient une bougie plus « souple », « multigrade » (au point que, pour un moteur bien réglé, on peut utiliser les dernières bougies Bosch de compétition de ce type non seulement pour disputer l'épreuve, mais même pour chauffer le moteur).

PRIX DE REVIENT ET EMPLOI

Il est évident que ces bougies composites sont d'un prix de revient notablement plus élevé que celui d'une classique bougie, bien que devant rester dans des limites « honnêtes ». Aussi leur emploi n'a-t-il vraiment de sens que si leur utilisation est justifiée par les caractéristiques du moteur et l'utilisation que l'on en fait.

LA 250 B.S.A. C. 15 TRIAL



BSA 250 STAR. TRIALS model C15T

★
petite
digression
à
propos
de
sa
boîte
de
vitesses

★

PRESENTEE il y a un an, la 250 BSA « Star » C 15 devait très vite étonner ses premiers acquéreurs par sa maniabilité, alliée à un faible poids et à une bonne puissance. Au mois de mars de cette année, nous disposons d'une « Star » pour nos essais (publiés dans le n° 1.435) et ces qualités nous avaient également surpris, à tel point que nous nous étions découvert une âme de « trialiste » après avoir « joué » un après-midi entier dans le bois de Verrières où le comportement de la « Star », malgré ses vastes garde-boue, sa garde au sol assez faible, son rayon de braquage réduit, nous avaient transformé en « fana » du trial.

Nos voisins britanniques, inventeurs et grands amateurs de cette spécialité, avaient découvert eux aussi que la « Star » ne nécessitait que très peu de modifications pour devenir une excellente machine de trial. Et, dès cet hiver la « Star » fit son apparition dans les trials britanniques, se classant pour sa première sortie, pilotée par Brian Martin, première du « Southern Experts Trial ». Satisfaite de ce test, l'usine commercialisait au printemps deux dérivés de la C 15 : la C 15 T (trial) et la C 15 S (scramble).

R. C. D. vous présentera prochainement la C 15 S. Aujourd'hui nous examinerons uniquement la C 15 T, car le début de la saison de trial est proche et nous pensons que cette machine devrait intéresser les amateurs de ce sport en catégorie « petites cylindrées ».

Le moteur

Nous avons longuement décrit la « Star » de tourisme dans notre numéro 1.421, aussi nous allons simplement résumer ses principales caractéristiques avant d'indiquer les modifications apportées au moteur de la C 15 T.

Il s'agit d'un bloc-moteur monocylindre 4 temps à soupapes en tête, de 87 mm d'alésage et 70 mm de course. Avec un taux de compression de 7,25 à 1, ce 246,8 cc développe 15 CV (un peu plus de 60 CV/litre) à 7.000 t/m.

Transmission primaire par chaîne double, embrayage à disques multiples travaillant dans l'huile. La boîte de vitesses à quatre rapports est du type à prise directe, commandée par sélecteur au pied fonctionnant selon les normes « à la Triumph » : 1re en bas, les 3 autres rapports en relevant.

De la distribution par tiges et culbuteurs, rien de particulier à signaler. Le graissage est du type à carter sec, la pompe à huile étant entraînée par une vis sans fin.

L'allumage est du type batterie-bobine, une cellule redresseuse permettant à l'alternateur Lucas de recharger la batterie.

Le carburateur est un Amal « Monobloc » de 22,2 mm de passage des gaz, dont le filtre à air est placé dans un compartiment, entre le coffre à outils et le réservoir d'huile.

Enfin, particularité de construction assez étonnante sur un moteur dont le régime de puissance maximum est assez élevé (7.000 t/m), nous ne trouvons, dans tout le moteur, que deux roulements seulement : un pour supporter le vilebrequin, du côté de la transmission primaire, et un autre pour l'arbre de boîte de vitesses, côté pignon de sortie. Partout ailleurs se trouvent des bagues cupro-plomb. Cette solution n'est pas nouvelle et permet d'obtenir évidemment un prix de revient plus « étudié », tout en offrant cependant une résistance mécanique suffisante.

Les modifications apportées à la C 15 T

AU MOTEUR

Les modifications apportées au moteur de la C 15 T sont peu nombreuses, ce qui se comprend assez bien, le trial n'exigeant pas des puissances spécifiques élevées et les 15 CV de la « Star » suffisant amplement pour une machine aussi légère.

Mais, puisqu'en trial on évolue surtout à basse vitesse, les techniciens de chez

BSA ont adopté un nouvel arbre à cammes, destiné à augmenter la puissance du moteur aux bas régimes, ainsi que sa souplesse et ses possibilités d'accélération. Aucune autre modification n'a été apportée au moteur lui-même, si ce n'est au système d'échappement qui comprend maintenant un tube cintré et relevé, terminé par un petit silencieux.

Enfin, dernière modification de la partie motrice, l'allumage est maintenant assuré par un volant magnétique, ce qui a permis de supprimer la batterie et de simplifier le circuit électrique tout en gagnant du poids. Ce volant magnétique fournit également le courant nécessaire à l'équipement normal de route (phare, feu rouge, avertisseur, etc...) livré contre supplément.

A LA BOITE DE VITESSES

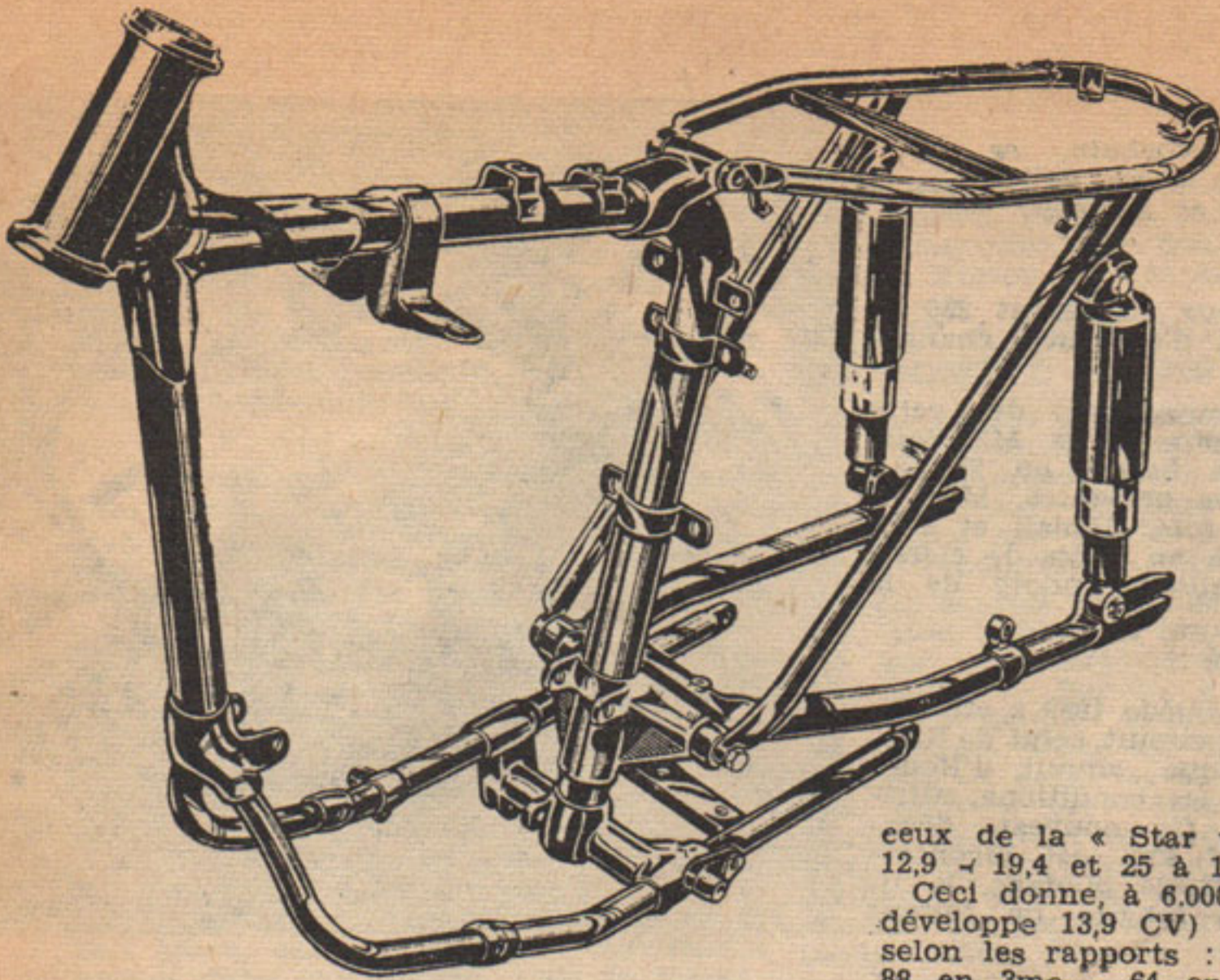
En revanche, les rapports de démultiplication finale ont été modifiés et ont été adaptés au trial, c'est-à-dire que, d'une part, ils ont été notablement « raccourcis », et que, d'autre part, leur étalement a été modifié, « étalé ».

★
Commençons par l'étalement de la boîte de vitesses.

A côté des rapports internes de la « Star » de série (qui sont également ceux de la « Star » de moto-cross) à savoir 1,0 à 1 (100 %) - 1,28 à 1 (78 %) - 1,76 à 1 (56,8 %) et 2,67 à 1 (37,4 %) nous trouvons les valeurs suivantes sur le modèle « trial » : 1,0 à 1 (100 %) - 1,63 à 1 (61,5 %) - 2,44 à 1 (40,9 %) et 3,16 à 1 (31,7 %).

★
Déjà, à première vue, un « trou », gros « comme une maison », apparaît entre 3^{me} et 4^{me}. Mais, en examinant ces rapports de plus près, une caractéristique particulière de cette boîte de vitesses apparaît.

Dans une boîte normale, le rapport (l'écart) entre deux démultiplications successives diminue au fur et à mesure



Le cadre, d'une technique de construction très britannique : raccords brasés, partie arrière boulonnée.
Notez le raccordement des tubes à la colonne de direction.

que l'on monte ses vitesses. Autrement dit, les rapports se « resserrent ». Ainsi, sur la « Star » de série, le rapport 1re/2me est de $2,67/1,76 = 1,52$ - le rapport 2me/3me = $1,76/1,28 = 1,375$ et le rapport 3me/4me = $1,28/1,00 = 1,28$. Ces rapports vont donc en diminuant : 1,52 - 1,375 et 1,28, en se « resserrent » quand on va de la 1re à la 4me.

Or le même examen sur la boîte « trial » nous donne le phénomène exactement inverse. En effet, qu'avons-nous ici ? Rapport 1re/2me = $3,16/2,44 = 1,295$ - rapport 2me/3me = $2,44/1,63 = 1,50$ - rapport 3me/4me = $1,63/1,00 = 1,63$. Ces rapports vont donc cette fois, en croissant (1,295 - 1,50 - 1,63), en s'écartant en allant de la 1re à la 4me. C'est donc en rétrogradant que les rapports se « resserrent ».

★

Cette « anomalie » (à première vue) se justifie-t-elle ? Oui, dans le cas du trial, où il s'agit d'évoluer dans le « tout-terrain », où l'essentiel est le passage des « non-stop » où l'on est amené à piloter, généralement à des vitesses très faibles (parfois au pas), où il est intéressant de disposer de rapports de démultiplication très proches, où le passage de 1re à 2me ne doit pas se solder par de gros écarts de régimes (donc de puissance).

BSA nous offre donc là une boîte de vitesses spécialement et sérieusement étudiée pour le trial.

Les démultiplications finales

Mais le trial ne demande pas seulement une boîte de vitesses spécialement étudiée, mais encore des démultiplications finales courtes, car ici, il n'est plus question de rouler à quelques 100 km/h. Aussi trouvons nous également une modification de la démultiplication de la transmission secondaire, démultiplication portée à 3,5 à 1 au lieu de 2,647. Ce « raccourcissement » notable (de l'ordre de 24,3 %) est d'autant plus nécessaire que, sur le modèle « trial », le développement de la roue arrière (pneu trial sur jante de 18" au lieu de 17") est plus important que sur le modèle de série (accroissement de 8,4 %), ce qui équivaut à « rallonger » la démultiplication d'autant.

En définitive, l'un dans l'autre, en tenant compte de la démultiplication finale plus « courte » et du développement plus grand du pneu « trial », on aboutit à un « raccourcissement » d'ensemble, en 4me, de 17,8 %.

★

Tenant compte de ce qui a été dit, à côté des rapports finaux de la « Star » tourisme : 5,98 - 7,65 - 10,54 et 15,96 à 1,

ceux de la « Star trial » sont : 7,92 - 12,9 - 19,4 et 25 à 1.

Ceci donne, à 6.000 t/m (où la « Star » développe 13,9 CV) les vitesses suivantes selon les rapports : 113 km/h en 4me - 88 en 3me - 64 en 2me et 42 en 1re, ceci pour le modèle « série », et, respectivement : 92 km/h - 56,5 - 37,5 et 29 km/h sur la « trial ».

Ainsi, la 4me de la « trial » correspond sensiblement à la 3me de la série, la 3me entre 2me et 1re de la série, et la 2me notablement plus courte que la 1re de la série.

Modification de la partie cycle

La partie cycle n'a elle aussi, subi que peu de modifications, et le cadre est resté essentiellement celui de la « Star » de tourisme, c'est-à-dire un simple berceau se dédoublant sous le moteur, cadre dont les raccords sont en fonte malléable et la partie arrière est boulonnée.

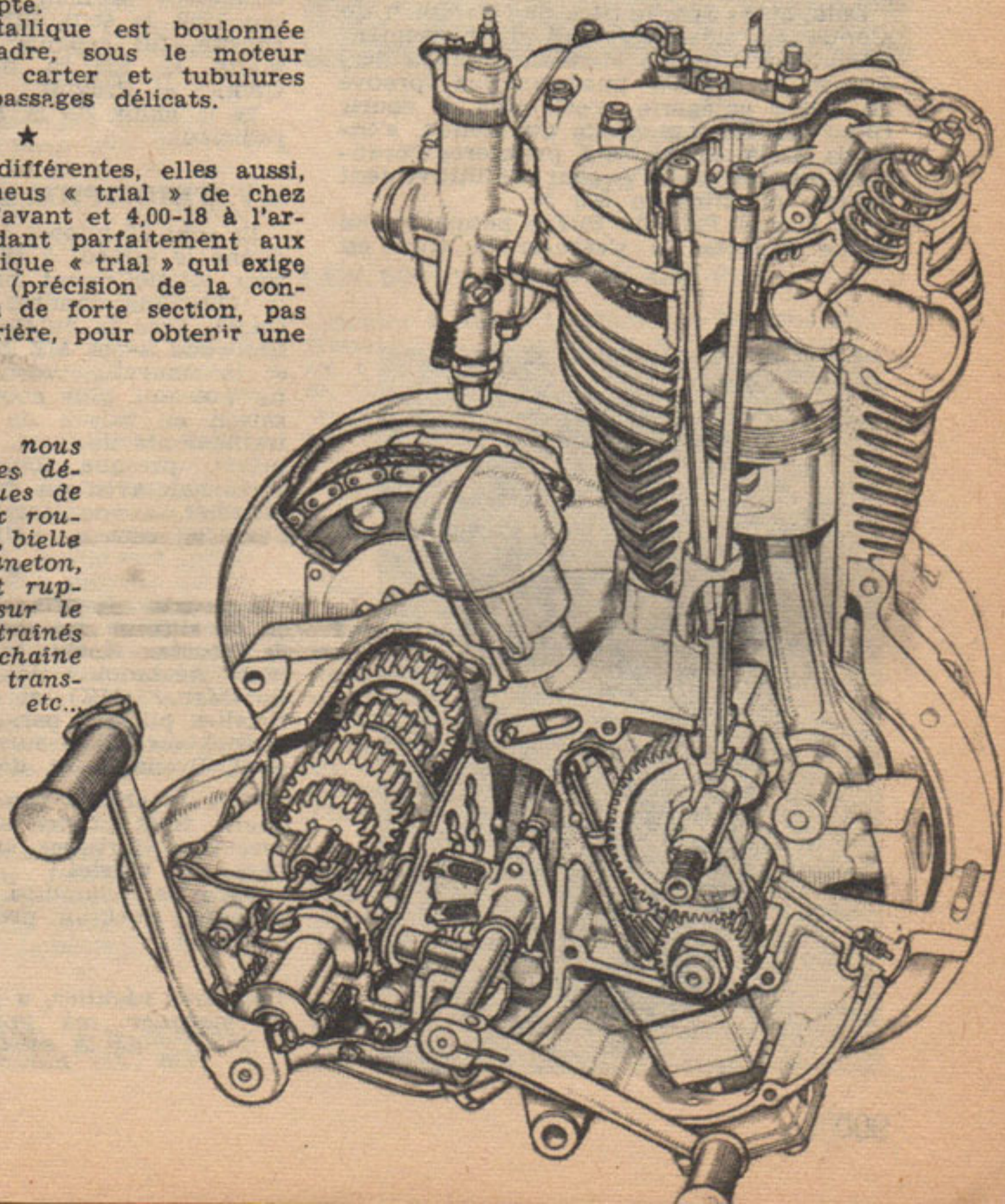
Une légère modification des tubes de la partie arrière permet d'obtenir un dégagement plus important pour le passage de la chaîne. En outre, un guide-chaîne a été adopté.

Une plaque métallique est boulonnée aux tubes du cadre, sous le moteur afin de protéger carter et tubulures d'huile dans les passages délicats.

★

Les roues sont différentes, elles aussi, et équipées de pneus « trial » de chez Dunlop, 3,00-20 à l'avant et 4,00-18 à l'arrière, donc répondant parfaitement aux canons de la technique « trial » qui exige de grandes roues (précision de la conduite) et un pneu de forte section, pas trop gonflé, à l'arrière, pour obtenir une bonne adhérence.

Cette illustration nous permet de voir les détails caractéristiques de ce moteur : deux roulements seulement, bielle renforcée au maneton, pompe à huile et rupteur (supprimé sur le modèle trial) entraînés par vis sans fin, chaîne double pour la transmission primaire, etc...



Le montage de roues plus grandes a permis d'augmenter la garde au sol, qui a été portée à 16 cm, contre 12,7 cm normalement. Par la même occasion, les repose-pieds se trouvent maintenant plus haut, à 30,5 cm du sol, contre 21,6 cm sur les « tourisme ». Ces repose-pieds métalliques, très courts, sont placés un peu plus en arrière, ce qui a obligé à raccourcir la pédale de sélecteur et à redessiner la pédale de kick qui passe sous le repose-pied.

★

La suspension arrière oscillante est toujours celle des « tourisme » ; la fourche télescopique est également la même, mais son aspect extérieur a été modifié par le montage de soufflets en caoutchouc. Amortissement hydraulique, à l'avant comme à l'arrière.

Les garde-boue chromés sont assez décollés des pneus, afin d'éviter tout « bourrage ». Ils sont plus étroits et couvrent moins les roues.

Les freins sont restés les moyeux-freins de 150 mm de diamètre.

La selle est celle d'origine, mais amputée d'un quart de sa longueur. Le guidon n'a pas été modifié. Le réservoir, émaillé bleu avec des panneaux chromés, est plus petit et sa capacité est de 9 litres. Enfin, pour que le pilote conserve un contrôle aisé de la machine lorsqu'il est debout sur les repose-pieds, l'ensemble réservoir d'huile, filtre à air et boîte à outils a été rétréci.

Poids à vide : 125 kg environ (127 kg pour la Star de tourisme).

Sûrement excellente en trial

Entre la C 15 T et la « Star » de tourisme, nous venons de voir qu'il n'y a pas de différences bien importantes. Cependant, si l'on en juge d'après le comportement du modèle normal, déjà très à l'aise en terrain varié, la C 15 T doit donner d'excellents résultats en trial et ne devrait pas manquer d'amateurs.

C. C. et J. B.



Verrons-nous, l'an prochain, ce redoutable tandem chez MV : Hocking (de face) et Surtees ?

350 cc, alors que ceux en 125 et 250 cc sont encore sujets à d'éventuels changements.

Mais le point marquant de cette épreuve fut la victoire de la MZ deux temps qui réussit à battre, en 250 cc, les écuries italiennes présentes. Mais il est vrai que, cette fois, Ubbiali et Provini eurent à faire à un pilote de classe, certainement le meilleur pilote de la saison : Hocking !

Le Grand Prix de Suède 1959 a été disputé sur un nouveau circuit, celui de Kristianstad, le classique circuit d'Hedemora n'offrant pas les conditions suffisantes de sécurité. Ce nouveau développement, long de 6,537 km, est incontestablement un circuit de pilotage, la ligne droite la plus longue ne faisant que 250 m de long.

Deux journées de courses : le samedi, avec 2 courses de « Juniors » et l'épreuve « mondiale » des 125 cc qui se termina tard dans la soirée, le dimanche, avec les 350 et 250 cc des Championnats mondiaux et l'épreuve des 500 cc disputée en « formule I ».

HOCKING CHEZ MZ

Guère de nouveautés, tant dans le domaine des machines, que dans celui des pilotes, sinon Hallwood sur AJS et Matchless, sinon une de taille : le Sud-Rhodésien Hocking chez MZ.

Cette marque d'Allemagne Orientale, depuis qu'elle a hissé ses deux temps au niveau international, est à la recherche de pilotes de grande classe, plus habitués aux grandes confrontations internationales que ne le sont les Fügner, Degner et Musiol. Et ainsi, après Taveri (qui, en 125 cc, est revenu chez Ducati), après Minter pressenti en Hollande, MZ vient de faire ses offres à Hocking, certainement le meilleur pilote de la saison 1959, le seul qui, grâce à son impétuosité, fut capable de briser la suprématie, en 250 cc, des MV pilotées par Ubbiali et Provini.

Et le choix de la MZ s'avéra des plus judicieux.

MV TRIOMPHE EN 125 cc

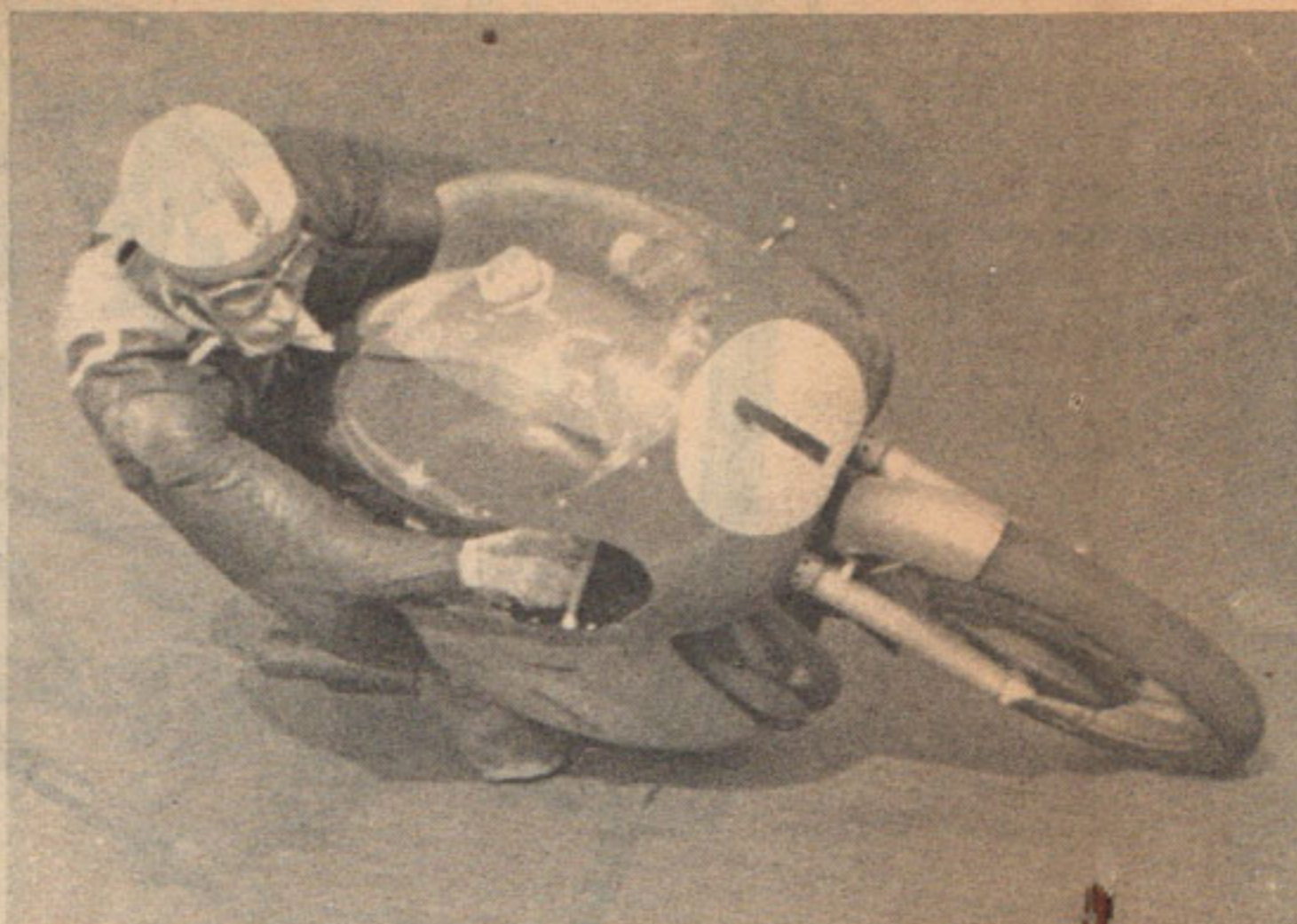
Ils sont 18 pilotes au départ des 125 cc, donné le samedi à 19 h. 45 ! Trois usines sont officiellement présentes : MV avec le classique tandem Ubbiali-Provini — Ducati avec le Suisse Taveri et l'Anglais Hallwood — et MZ avec Degner, Musiol, et la nouvelle recrue Hocking (Fügner ne pouvant plus courir le restant de la saison en raison de sa chute aux entraînements de Spa). Puis tout un lot de privés, presque tous sur Ducati, dont Kavanagh avec un double ACT, l'Anglais Wheeler, et de nombreux Suédois dont Svensson sera le meilleur.

Les deux favoris, les MVistes Ubbiali et Provini, se sauvent sans autre forme de procès. Hocking, moins bien parti, tente néanmoins de les rejoindre, suivi de Degner (MZ), et des deux Ducati officielles pilotées par Hallwood et Taveri. Musiol est 7me, suivi de deux Suédois dont Svensson et de Kavanagh 10me.

Mais la chasse commence, lors de laquelle trois pilotes se distinguent, mais avec des fortunes diverses : Hocking, Taveri et Musiol.

Dans sa poursuite des deux hommes de tête, Hocking prend des risques et,

Dale très régulier, a permis à AJS de marquer ses premiers points de la saison.



AU GRAND PRIX DE SUÈDE

DÉBUTS VICTORIEUX POUR HOCKING - MZ 250

au 5me tour, il sort dans un méchant virage, sans « bobo » pour lui, mais sa MZ hors d'état de continuer.

Taveri, lui, remonte Hallwood (son camarade d'écurie) passe Degner et continue furieusement sa remontée ; mais son moteur ne résistera pas et, peu après l'arrêt de Hocking à mi-course, Taveri, est contraint à l'abandon.

Musiol, parti 7me, fera une sage remontée, passant Hallwood au 2me tiers de la course et finissant 3me, devant la première Ducati.

Kavanagh, parti 10me, remontera rapidement les Suédois qui le précèdent et fournira le 1er privé, devant le Suédois Svensson.

Quant à l'arrivée, elle se disputera au sprint. Ubbiali ayant mené toute la course, Provini arrive à son niveau dans le dernier virage précédant l'arrivée, le saute, et gagne avec 3/10 d'avance.

1. Provini (Italie, MV), à 130,3 km/h de moyenne ; 2. Ubbiali (It., MV), à 3/10 de sec. ; 3. Musiol (All. Or., MZ), à 50'' ; 4. Hallwood (G.-B., Ducati), à 1' 23'' ; 5. (et 1er privé) : Ken Kavanagh (Austr., Ducati), à 1 tour ; 6. Svensson (Suède, Ducati), à 1 tour, etc...
Tour le plus rapide par Ubbiali, à 135,8 km/h.

A la suite de cette épreuve, pas de changements, du moins pour les 6 premières places, en ce qui concerne le classement provisoire des Championnats du monde. Ubbiali est en tête avec 32 pts devant Provini (28). Très loin derrière nous trouvons Hallwood (15 pts), Taveri (10), Spaggiari (8), Fügner (6), Minter et Kavanagh (5), etc...

Du point de vue « marques », MV mène avec 40 pts (le maximum) devant Ducati (21) et MZ (17).

SURTEES CAVALIER SEUL EN 350 cc

Seule représentation officielle en 350, celle de MV, avec Surtees et Hartle. Puis tout un lot de Norton, plus ou moins privées (les « Dearden » de Hocking et Brown) et quelques AJS, dont celle de Dale et celle (nouveau) d'Hallwood.

Le départ donné, Surtees, à son habitude, prend immédiatement la tête... Les jeux sont faits : le Britannique tournera très régulièrement, accomplissant le meilleur tour à 150,2 km/h et une moyenne guère inférieure (149,0 km/h). Mais, comme à l'habitude également, Hartle aura plus de mal à placer seconde la deuxième 4 cylindres MV. En effet, c'est Hocking puis Hallwood qui, à la fin du 1er tour, suivent Surtees. Et, après Hartle, on note les passages de Brown, Dale, Kavanagh, Redman.

Mais Hocking, comme toujours, prend de grands risques, sort de la piste et doit abandonner. Hartle prend alors la 2me place, sautant Hallwood, emmenant Brown dans son sillage, puis le distancant de plus en plus.

Mais, aux talons de Brown, ce sera longtemps un chassé-croisé entre les

king avec 12, puis Duke (6), Anderson (5), Brown, King et Brambilla (4), etc... Par marques, MV domine avec 32 pts, devant Norton (20) et AJS (3).

GRACE A HOCKING MZ DOMINE EN 250 cc

Si la course des 250 cc se disputa sous un chaud soleil (trop chaud, et présageant un orage), celle des 250 cc eut lieu sous un véritable déluge. A tel point que sur les 22 partants, 9 seulement franchirent la ligne d'arrivée.

Trois écuries officielles sont présentes : MV, avec Ubbiali et Provini, le 1er nommé sur une bicylindre, le second sur une mono — Benelli, avec de nouvelles monos à double allumage, pilotées par les Anglais Duke et Dale et l'Italien Grasseti — enfin les bicylindres 2 temps MZ, pilotées par l'Allemand Degner, le Suisse Taveri et le Sud-Rhodésien Hocking. Puis tout un lot de privés, dont Hallwood avec la dernière Mondial d'usine, Lohmann et Beer sur des deux temps Adler, Wheeler sur Guzzi, etc.

L'an dernier, le Grand Prix de Suède, alors disputé à Hedemora, fut marqué, en 250 cc, par la 1re victoire des MZ dans une épreuve des Championnats du Monde ; mais le triomphe de Fügner fut dû essentiellement aux abandons d'Ubbiali et Provini nettement détachés.

Depuis, la 250 MZ a été considérablement améliorée et disposerait, au mieux de sa forme, de 40 CV. De plus, elle a su s'assurer les services de Hocking, qui, s'il ne chute pas (trois chutes au G.P. de Suède, en 125, 350 et 500 cc), est un très « méchant client », n'hésitant pas à prendre des risques.

Donc départ sous une pluie battante, cause d'ailleurs de quelques ennuis d'allumage, de dérapages et de chutes.

Le meilleur départ est pris par Hocking, devant les deux MV. Le moteur d'Ubbiali ratatouille un moment, puis reprend, sans que l'Italien ne perde sa 3me place derrière Provini qui dérape dès le 1er virage, se rétablit, et se lance à la poursuite d'un Hocking déchainé. Sa MV, d'ailleurs, se rapproche de plus en plus de la MZ, le rejoint... mais s'arrête pour ennuis d'allumage. Ubbiali se retrouve donc second, mais loin derrière Hocking ; l'écart sera de 45-50'' au tiers de la course, moment à partir duquel le Rhodésien se contente de maintenir l'écart devant l'Italien plus prudent.

La course se mène maintenant derrière.

Grasseti, qui plaçait, au début de la course, la 1re Benelli en 4me position, fera de nombreux arrêts aux boxes et abandonnera.

Très belles courses de Degner (MZ) et Duke (Benelli), mal partis l'un et l'autre. Degner remonte de la 7me place à la 4me au 5me tour (la course en compte 20), puis à la 3me après l'arrêt de Provini, place qu'il conservera presque jusqu'à la fin, où son moteur donne des signes de fatigue, ce qui permettra à Duke, parti 11me et qui, longtemps, l'a suivi, de le passer un peu avant l'arrivée, de le distancer (écart de 15''), et de terminer 3me, mais à 52'' d'Ubbiali et 1' 48'' de Hocking.

Courses très régulières de Hallwood et Dale, 5me et 6me, mais très loin (51'') derrière Degner.

Bien longtemps, l'Allemand Beer, sur Adler, semblait devoir fournir le 1er privé ; mais des ennuis mécaniques, dans le dernier quart de la course, feront qu'il sera doublé par Lohmann (Adler) et Wheeler (Guzzi).

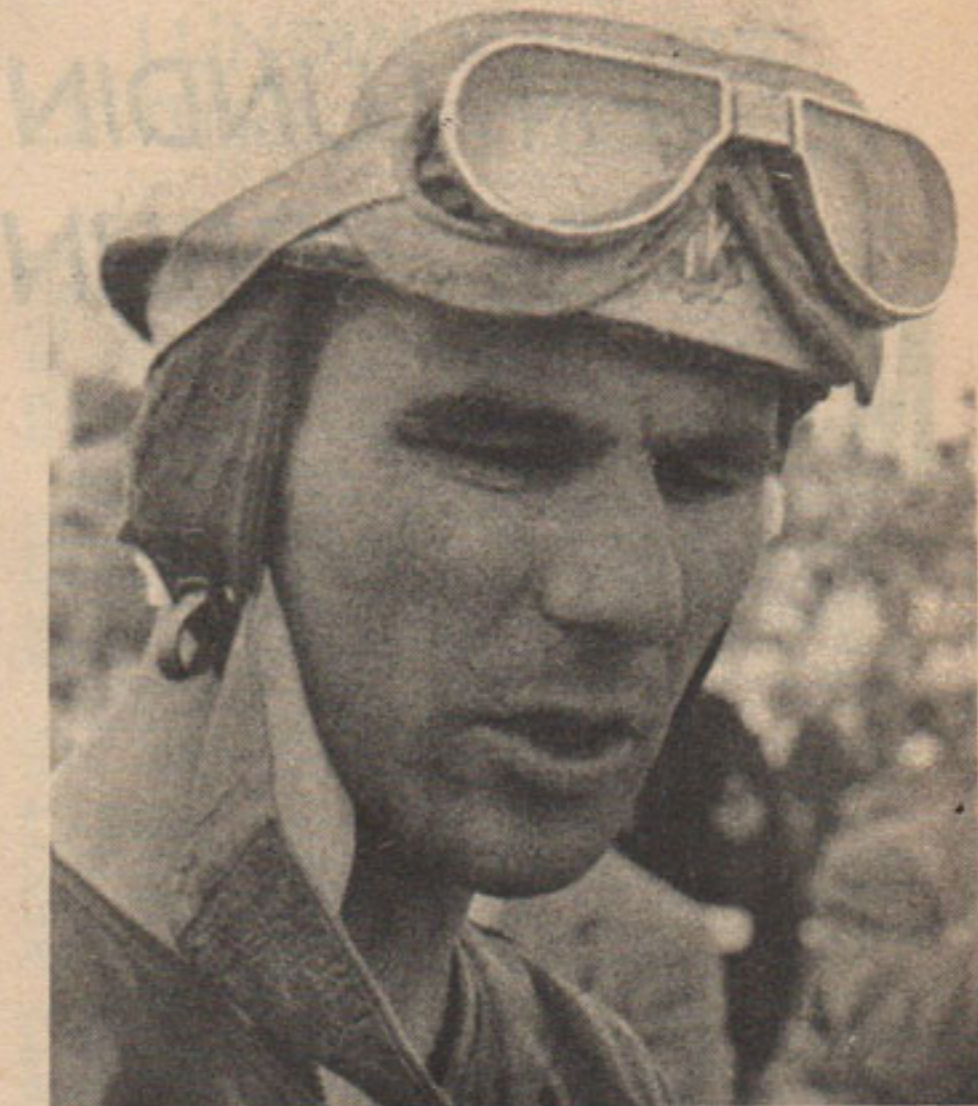
1. Hocking (Rhod., MZ), à la moyenne de 140,1 km/h ; 2. Ubbiali (It., MV), à

56'' ; 3. Duke (G.-B., Benelli), à 1' 48'' ; 4. Degner (All. Or., MZ), à 2' 03'' ; 5. Hallwood (G.-B., Mondial), à 2' 54'' ; 6. Dale (G.-B., Benelli), à 1 tour ; 7. et 1er privé : Lohmann (All. Or., Adler), etc...

Meilleur tour par Hocking, à 141,6 km/h.

A la suite de cette 4me épreuve du Championnat du Monde en 250 cc, Ubbiali et Provini conservent leurs places provisoires de 1er et 2me, avec, respectivement, 26 et 16 points. Hocking passe 3me (8 pts), devant Hallwood (7), Fügner et Mendogni (6), Duke (5), etc...

Pour le classement par marques, les modifications sont plus importantes : MV conserve sa place de 1er (30 pts), mais MZ devient 2me (14 pts) en place de Morini maintenant 3me (10 pts). Mondial est 4me (7 pts) alors que Benelli remonte de la 7me à la 5me place (5 pts).



Carlo Ubbiali, le plus fin pilote des 125 et 250 MV, est désormais sûr du titre en 250 cc.

LES 500 cc « FORMULE I »

Seules à venir troubler les Norton, on trouvait, au départ des 500 cc courues en « Formule I », la BMW personnelle de Dale et les G 50 Matchless de Hallwood (qui, donc, a définitivement laissé les Norton), de Ferbrache ou du Suédois Olle Nygren.

Notons d'ailleurs que c'est la 1re course « Formule I » en 500 cc disputée cette année, les autres 2 courses l'ayant été en 350, en Hollande et en Belgique.

Hocking file en tête, suivi de Dale, Hallwood, Kavanagh, Brown. Mais, trop impétueux, il fera un méchant dérapage sur 10-15 m et c'est l'arrêt obligatoire. Entre temps, Brown a remonté Dale alors que Kavanagh a passé Hallwood. Et ainsi, dès le tiers de l'épreuve, la course est jouée et se termine dans l'ordre.

1. Brown (Norton), à 145,6 km/h de moyenne ; 2. Dale (BMW), à 8'' ; 3. Kavanagh (Norton), à 43'' ; 4. Hallwood (Matchless), à 1' 38'' ; 5. Redman (Norton) ; 6. Nygren (à 1 tour).

Disputée en formule I, l'épreuve des 500 cc ne compte pas pour les Championnats du Monde.

COUP DOUBLE PROBABLE POUR LA SUEDE AVEC ...

...STEN LUNDIN ET TIBBLIN

MARQUEE dès 1957 avec l'accession de Bill Nilsson aux honneurs suprêmes en catégorie 500 cc, la domination des Suédois en matière de moto-cross n'a fait depuis que devenir plus évidente et promet d'être consacrée en tous points cette année puisque les deux titres mis en jeu sur le plan international vont plus que probablement revenir aux pilotes nordiques Sten Lundin et Rolf Tibblin.

En ce qui concerne le premier nommé, généralement désigné comme favori du Championnat du Monde (500 cc) dès le début de saison, ce résultat ne sera qu'une confirmation. Menant son jeu habilement, ne dispensant les efforts nécessaires que dans la mesure où ils devaient être payants, le grand chef de file de la « Monark » a fourni une saison remarquable, dominant tous ses adversaires de haut à chaque fois qu'il a jugé utile de s'employer à fond.

Pas de surprise donc en grosse cylindrée, mais un Championnat du Monde cependant passionnant, à l'échelon inférieur, car apportant beaucoup d'indications pour l'avenir et nous réservant quelques aspects inattendus si l'on en considère le palmarès. Mais ceci fera l'objet d'une analyse plus approfondie quand, le rideau étant retombé sur la grande compétition internationale 1959 après le G. P. de Suède, nous en viendrons à tirer toutes les conclusions qui s'imposeront alors.

Si en 500 cc la victoire de Lundin était attendue et s'est logiquement consolidée de Grand Prix en Grand Prix, le probable succès du jeune Suédois Rolf Tibblin en 250 cc ne s'est réellement dégagé que sur la fin du Championnat d'Europe, alors que personne ne pouvait plus y croire, raisonnablement pariant.

Tibblin c'est ce garçon qui, venu à la compétition internationale à mi-parcours du Championnat d'Europe 1958 (alors appelé Coupe d'Europe) s'imposa d'emblée comme le plus redoutable adversaire du « maître » Cizek, derrière qui il termina second sans pouvoir cependant l'inquiéter du fait du gros retard pris à l'origine sur le leader.

Fermement résolu à défendre ses chances de bout en bout cette saison, Tibblin, par ailleurs aidé efficacement et bien servi en matériel par l'usine Husqvarna, manqua néanmoins de réussite et, après six épreuves, ne totalisait encore que 3 points contre 28 à son rival tchèque, 21 à Kmoch, 16 à Stonebridge, etc...

A ce moment, l'on ne pouvait décemment plus tabler sur un succès du Suédois, à qui nous reprochions pour notre compte d'avoir dispersé ses efforts en prenant également part au Championnat du Monde (500 cc). Toutefois, le sort finit par sourire à notre jeune ami, jusque là vaincu plus par la malchance que par manque de moyens, et ce furent les trois victoires d'Allemagne Occidentale, de France et de Hollande grâce auxquelles il put d'autant mieux rejoindre ses adversaires que ceux-ci voyaient de leur côté le vent de la défaite s'opposer à leurs tentatives de résistance, au point de les écarter même des places d'honneur qui leur eussent permis de freiner la remontée de Tibblin !

Celui-ci, gonflé à bloc désormais, réalisa ensuite l'impossible, réussissant à vaincre en Angleterre non seulement Cizek et Stonebridge — en qui chacun voyait le vainqueur certain à Beenham Park — mais encore Draper et Smith, ces grands pilotes venus à la petite cylindrée pour la circonstance, c'est-à-dire pour la première grande sortie officielle de la 250 BSA « Star » Scramble.

Dès cet instant, le jeune Suédois était en tête du Championnat d'Europe, tenant la gageure à laquelle il avait souscrit devant nous en Pologne. Mais son avantage restait mince et nous appréhendions pour lui l'épreuve suivante, Ettebrück au Luxembourg, sur un circuit apparemment mieux approprié aux ressources de Stonebridge et Cizek qu'aux siennes propres.

Là encore, Tibblin a trompé tous les pronostics et montré qu'il est bien le grand champion, le coureur complet le plus digne de porter le titre européen en petite cylindrée. Cette nouvelle et significative victoire lui a permis de prendre trois points d'avance sur Stonebridge et six sur Cizek alors qu'il ne

reste plus à disputer que l'épreuve suédoise dans laquelle il n'est guère croyable que les premières places puissent aller à des éléments étrangers.

Aussi pourrions-nous sans doute saluer Tibblin champion d'Europe dans notre prochain numéro. D'ici là, voyons un peu le déroulement des épreuves qui se sont courues depuis la fin juillet.



Ci-dessus : Sten Lundin a montré au Luxembourg qu'il est bien le plus grand crossman actuel.

Ci-dessous : Broer Dirks, révélation du Championnat du Monde 1959.



LE GRAND PRIX DE HOLLANDE A B. DIRKS

Devant les 30.000 spectateurs venus à Norg l'acclamer, Broer Dirks, la plus probante révélation du Championnat du Monde 1959, s'est affirmé comme étant l'un des plus grands spécialistes actuels des pistes sablonneuses et a redonné à son pays une place au palmarès des nations victorieuses.

La formule était autre que celle généralement employée cette année. Conservant d'anciennes habitudes, les organisateurs de la Fédération hollandaise ont marqué un pas en arrière par rapport à ceux de Sint-Anthonis qui eut, surent innover heureusement en 1958 en adoptant les deux manches avant tout le monde ou presque alors qu'à Norg, on en restait au système médiocre des deux séries éliminatoires préjudant à une finale. Ceci montre bien qu'il est urgent d'uniformiser officiellement les règlements en matière de compétitions mondiales et européennes, tâche facile mais qui ne sera guère possible qu'à partir du moment où la F.I.M. se sera décidée à accepter la création de l'indispensable sous-commission de moto-cross que tous les milieux sportifs appellent de leurs vœux.

Don Rickman — autre révélation 1959 — remportait la première série devant Gustavsson, B. Dirks, Draper, Nilsson, Archer, Tibblin, Baeten, etc...

Dans la seconde série, Curtis, toujours admirable sur sable, prenait le meilleur sur Jan Clijnk, auteur d'une performance remarquable. Suivaient encore Derek Rick-

man, Jeff Smith, Lundin, A. Dirks, etc...

Clijnk fut le plus vite au départ dans la finale et mena la danse un certain temps, résistant aux assauts de Nilsson, B. Dirks, etc... Puis le Suédois s'assura le commandement tandis que les deux Hollandais se livraient un terrible duel. Plus tard, une pédale cassée obligeait Nilsson à se retirer et Clijnk reprenait le commandement devant Dirks, soit deux Hollandais en tête !

Un tour plus loin, Dirks passait seul, Clijnk ayant cassé à son tour. Le suivaient, sans pouvoir le rejoindre car il tournait au maximum des possibilités, Don Rickman, Curtis, Smith, Tibblin, Baeten, Lundin, etc...

Le sable faisait des ravages côté mécaniques, Archer étant la principale victime. Et, tandis que Gustavsson, Lundin, Draper et Baeten effectuaient une belle remontée dans la seconde partie de la course, Curtis s'assurait la seconde place sur Don Rickman victime d'une chute et qui rétrogradait sérieusement.

★

CLASSEMENT GENERAL : 1. B. DIRK (H., BSA), 52' 11" 8; 2. Curtis (G-B, Matchless officielle), 52' 14" 3; 3. Gustavsson (S, Monark), 53' 24" 3; 4. Lundin (S, Monark officielle), 53' 26" 2; 5. Draper (GB, BSA officielle), 53' 26" 8; 6. Baeten (B, AJS 7 R), 53' 58" 9; 7. Smith (GB, BSA officielle); 8. Don Rickman (GB, Triumph « Metisse »); 9. Tibblin (S, Husqvarna officielle); 10. Nielsen (DK, BSA), etc...

NILSSON SE PROMÈNE EN BELGIQUE

Le Moto-cross des Nations devant se courir cette année à Namur, c'est à Jupille, sur le circuit des Houlpaix, que s'est disputé cette année le Grand Prix de Belgique (500 cc).

Les spectateurs, moins nombreux qu'on ne l'espérait, n'y ont rien perdu, le circuit choisi offrant beaucoup plus de visibilité que celui de la célèbre citadelle.

25 coureurs étaient au départ de la 10^{me} édition de cette épreuve, elle aussi à l'écart de la norme 1959 puisque prévue sur une manche unique, formule peu passionnante et sportivement bien moins valable que la course en deux manches.

Faux-départ, puis Bill Nilsson s'assura le commandement après une centaine de mètres et la course fut jouée, le Suédois se balladant une heure durant en tête du peloton de ses adversaires. On comprend que, dans ces conditions, la retransmission intégrale de l'épreuve en Eurovision ait manqué d'intérêt et soulevé les critiques de la presse spécialisée en matière de Télé !

Cependant, si le speaker avait eu autre chose en tête que les malheurs de René Baeten, si les caméras et le « mixer » avaient su choisir leurs images, ce reportage eut pu être passionnant car, derrière Nilsson, il se passait quand même des choses, à commencer par le retour de Lundin, parti quatorzième, à la seconde place !

Baeten, certes, n'eut pas de veine. Désireux de briller devant ses compatriotes, il s'assura très vite la seconde place qu'il perdit par la suite du fait d'ennuis de chaîne qui l'obligèrent à s'arrêter un long moment.

Curtis fit une fois encore une course excellente, terminant troisième devant

Admirez ce superbe saut de Nilsson qui braque avant de retomber, donnant l'impression que sa machine se tord sous l'effort !

Archer et Rolf Tibblin très remarqué dans cette occasion. Quant aux autres Belges, ils ne furent guère en vue, Jansen mis à part qui termina septième.

CLASSEMENT GENERAL : 1. Bill NILSSON (S, AJS 7 R), les 44 km en 1 h. 02' 26"; 2. Lundin (S, Monark officielle), 1 h. 02' 57"; 3. Curtis (GB, Matchless officielle), 1 h. 03' 39"; 4. Archer (GB, Norton), 1 h. 03' 41"; 5. Tibblin (S, Husqvarna officielle), 1 h. 03' 45"; 6. Smith (GB, BSA officielle), 1 h. 04' 55"; 7. Jansen (B, Matchless-Sarolea); 8. Draper (GB, BSA officielle); 9. B. Dirks (H, BSA); 10. Baeten (B, AJS 7 R), etc...

★

Notre compatriote André Chuchart fit une très belle course au début, se maintenant en 6^{me} position dans les premiers tours puis rétrogradant en neuvième position sur une attaque de Tibblin et Lundin, puis de Jansen et Scaillet. Cependant, Chuchart tomba ensuite sur un dérapage, abimant sa moto ce qui le contraignit à abandonner.

LUNDIN S'ASSURE LE TITRE A ETTTELBRUCK

Après le Grand Prix de Belgique, Nilsson était passé à la seconde place derrière Lundin au classement provisoire du Championnat du Monde, remplaçant B. Dirks qui retournait à la quatrième place qu'il occupait avant sa victoire au Grand Prix de Hollande.

Et l'on pouvait écrire que, si le champion du Monde 1957 remportait les deux dernières épreuves, il pouvait s'assurer le titre d'un point, en admettant que parallèlement Lundin ne marquât rien ni au Luxembourg ni en Suède.

Le risque n'était pas bien grand pour ce dernier, qui néanmoins voulut consolider tout de suite son avantage. Aussi attaqua-t-il Don Rickman à Ettelbruck, au moment voulu et dès lors il n'y eut plus de question : Lundin s'envola vers une nouvelle victoire, la quatrième sur les 10 Grands Prix coursus cette année !

Ici encore, manche unique, bien à tort répétons-le car cette formule n'existe pas à côté de celle que tous les habitués des grandes compétitions préconisent depuis un an et qui a d'ailleurs été rete-

POSITIONS AVANT LES EPREUVES TERMINALES DE SUEDE

Championnat du Monde : 1. Sten LUNDIN, 44 pts (6 meilleurs résultats); 2. Nilsson, 28 pts; 3. Curtis, 28 pts; 4. B. Dirks, 26 pts; 5. Archer, 23 pts; 6. Smith, 21 pts; 7. Don Rickman, 12 pts; 8. Baeten, 9 pts; 9. Derek Rickman, 6 pts (1 résultat); 10. Gustavsson, 6 pts (3 résultats), etc.

★

Championnat d'Europe : 1. Rolf TIBBLIN, 43 pts; 2. Stonebridge, 40 pts; 3. Cizek, 34 pts; 4. Kmoch, 29 pts; 5. Rickardsson, 23 pts; 6. Ron, 22 pts; 7. Dahlen, 19 pts; 8. Soucek, 14 pts; 9. Oesterle, 8 pts; 10. Betzlbacher, 8 pts, etc.



nue partout sauf en Hollande, Belgique, Luxembourg et Italie !

Beaucoup de boue sur le circuit d'Etelbrück, un orage ayant éclaté durant l'après-midi ; les Anglais en profitèrent pour s'assurer les places d'honneur, ainsi que Baeten, dernier des quatre concurrents à finir dans le même tour que le vainqueur !

Précisons que le « Trou du Diable » a causé par deux fois un embouteillage au premier tour (Championnats du Monde et d'Europe), faussant quelque peu l'issue possible de ces épreuves.

★

CLASSEMENT GENERAL : 1. LUNDIN (S, Monark officielle), les 42 km en 51' 47"; 2. Smith (GB, BSA officielle), 53' 18"; 3. Don Rickman (GB, Triumph « Metisse »), 53' 59"; 4. Curtis (GB, Matchless officielle), 54' 34"; 5. Baeten (B, AJS 7 R), 56' 00"; 6. à 1 tour Scallet (B, Matchless); 7. Jansen (B, Matchless-Sarolea); 8. Archer (GB, Norton); 9. B. Dirks (H, BSA); 10. Gustavsson (S, Monark), etc...

Le grand Tibblin sur la petite Husqvarna... un ensemble homogène et imbattable !



TIBBLIN, DE MAIN DE MAITRE ! ...

Le seul moto-cross inter présenté annuellement par le Luxembourg étant le Grand Prix, il a bien fallu accorder au Grand-Duché l'autorisation de faire courir le même jour, au sein de la même organisation, la manche luxembourgeoise du Championnat d'Europe

Dans cette dernière, le tandem britannique Stonebridge-Bickers prit d'abord l'avantage mais le Suédois Tibblin, bien décidé lui aussi à affermir sa position par rapport au titre, se mit en action, rattrapa les leaders et les passa facilement, creusant entre eux et lui un large écart en dépit de la pluie battante qui s'abattait sur le circuit.

Derrière les deux Anglais vaincus par la fatigue et la difficulté, le jeune champion de Belgique Jean Crosset accomplissait une course splendide et s'assurait une excellente quatrième place. Quant aux Tchèques, victimes de l'embouteillage dénoncé plus haut au « Trou du Diable », ils y perdirent un tour et toutes chances de pouvoir figurer à l'arrivée !

★

CLASSEMENT GENERAL : 1. Rolf TIBBLIN (S, Husqvarna officielle), 45

km en 50' 49"; 2. Stonebridge (GB, Greeves-NSU), 51' 22"; 3. Bickers (GB, Greeves), 51' 55"; 4. Crosset (B, Jawa), 52' 09"; 5. Betzlbacher (A, Maico), 53' 15"; 6. Oesterle (A, Maico), 53' 38"; 7. Selling (H, Greeves); 8. Sharp (GB, Greeves); 9. à 1 tour Cizek (T, Jawa officielle); 10. Jackson (GB, F. Barnett), etc.

Nos compatriotes Faivre (Adler) et Millot (Maico) se sont classés méritoirement 15^{me} et 18^{me} dans cette dure épreuve qui comptait 25 partants au départ.

R. C. D.

APRÈS L'ACCIDENT DES SABLES

LA F. F. M. COMMUNIQUE

La course motocycliste des Sables-d'Olonne qui a provoqué en date du 14 juillet 1959 un très grave accident dont les journaux ont rendu compte était organisée sur un vélodrome municipal à l'insu de la Fédération Française de Motocyclisme et de la Ligue Régionale par un Vélo-Club qui ne détenait aucun des pouvoirs sportifs nécessaires.

La Commission Sportive de la F.F.M. s'est réunie le 29 juillet 1959 pour examiner le cas de quelques motocyclistes français qui lui ont été signalés comme ayant pris part à cette course irrégulièrement organisée.

Il résulte des explications fournies par l'un des intéressés détenteur d'une licence internationale qu'en acceptant de se rendre aux Sables d'Olonne il croyait aller participer non pas à une course mais à une simple exhibition à telle enseigne que la réunion a été précédée d'un défilé dans les rues de la ville.

D'autre part le coureur Bayle Jean-Pierre (accidenté durant la course et de ce fait n'ayant pu comparaître devant la Commission Sportive) précise que si cette Commission se croit obligée de prendre des sanctions contre les coureurs ayant participé à la course des Sables d'Olonne il revendique prendre seul l'entière responsabilité de cette participation car ces coureurs ont été engagés par son intermédiaire.

En conséquence la Commission Sportive a pris les décisions suivantes :

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

2. - Les autres coureurs français ayant

pris part à la course bénéficiant de circonstances atténuantes sont suspendus pour un an jusqu'à fin juillet 1960, avec sursis.

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

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

Paris, le 31 juillet 1959.

OU IREZ-VOUS DIMANCHE ?

MOTO-CROSS : Voici arrivée la date de la plus grande compétition de l'année, le Moto-Cross des Nations, dont nous vous parlons par ailleurs. Course cette fois en Belgique, à NAMUR, cette épreuve fournira l'occasion aux sportifs français d'aller encourager notre équipe nationale qui aura à défendre une réputation née d'une brillante troisième place en 1958, en Suède.

Aucune course importante en France le 30 août, car tous les éléments de valeur, tant Français qu'étrangers, seront à Namur. Notons cependant les épreuves extra-nationales de Moulins, Lanre-

las, Montdidier, Vercel, et les courses nationales ou régionales de Le Quesnoy Requista et Moret.

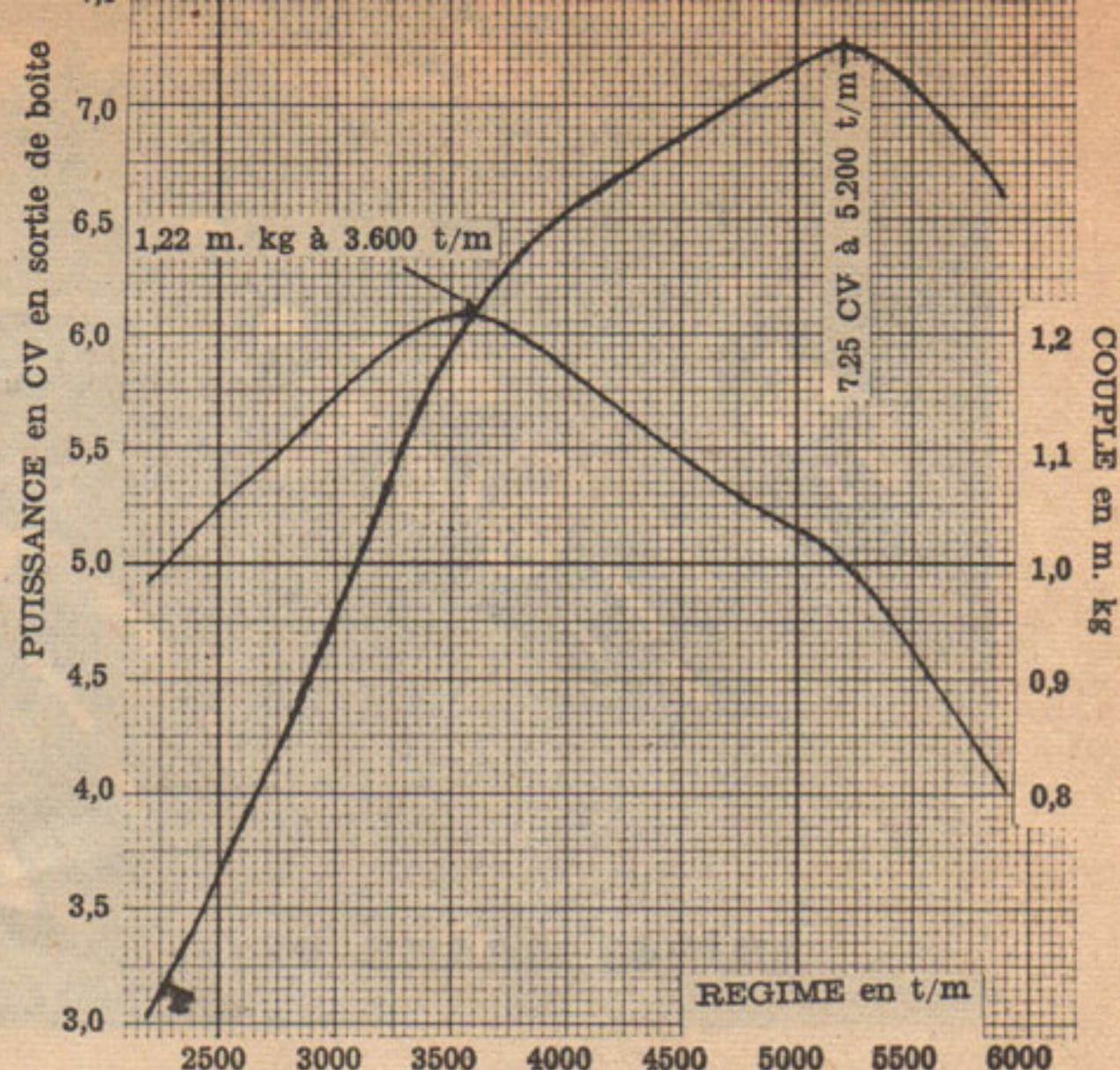
En Pologne et en Italie (lieux non précisés), sont annoncées deux réunions internationales.

VITESSE : Le circuit de vitesse prévu par le Moto-Club de la Nièvre ayant dû être annulé, aucune épreuve n'est annoncée en France. A l'étranger, rien n'est prévu non plus au calendrier sportif international.

AUTRES EPREUVES : en Belgique, 6^{me} Rallye international des Bégonias, annoncé dans notre numéro 1.451.

COMPLETONS NOTRE ESSAI DE LA PEUGEOT 176 A. D.

(VOIR M. R. N° 1453)



Ce n'est qu'après la rédaction de notre essai de la 175 cc Peugeot, type 176 AD que nous avons reçu de Beaulieu-Valentigney des renseignements plus précis sur ce modèle, ainsi que sa courbe de puissance.

Ceci nous permet de compléter (sinon, parfois de corriger) ce que nous avons écrit dans notre compte-rendu d'essais, publié dans notre précédent numéro.

LE MOTEUR

Les modifications essentielles résident dans le changement des silencieux, maintenant démontables, et dont le diamètre a été réduit de 80 à 70 mm.

Si la puissance donnée est de 7,2 CV à 5000 t/m, la courbe envoyée par l'usine, relevée en avril de cette année, nous montre 7,25 CV en sortie de boîte de vitesses à un régime un peu plus élevé : 5.200 t/m.

Si la puissance spécifique de ce 169,65 cc n'est pas très élevée (42-43 CV/l), n'oublions pas que ce moteur est conçu sous l'angle « utilitaire ». Et c'est dans cet esprit que sa courbe de puissance a été étudiée. En effet, sa montée avec le régime est très rapide jusqu'à 3.500 t/m, à partir desquels on dispose déjà de 6 CV. Ceci nous donne un moteur extrêmement « élastique », bien plus « élastique » que la moyenne des monocylindres 2 temps. L'élasticité de régime ressort à 1,44-1,45 (1,38 en moyenne sur les motos 2 temps);

celle de couple est de 1,21-1,22 (contre 1,11-1,12); et l'élasticité globale est de 1,75-1,76 (contre 1,55-1,56).

Et c'est cette grande élasticité qui explique les excellentes reprises et aptitudes en côte de cette petite machine, bien supérieures à ce que pouvait laisser augurer sa puissance relativement faible.

★

PARTIE CYCLE

Si l'on peut se réjouir de l'adoption de jantes de 18 pouces à la place des 19 pouces du modèle de 1954, il faut regretter deux des plus importantes modifications apportées depuis.

★

D'une part, la suppression des amortisseurs hydrauliques dans la fourche télescopique, ce qui n'est pas fait pour améliorer la « sécheresse », à la conduite, de la suspension arrière coulissante.

★

D'autre part, et, à notre avis, c'est encore bien plus grave, le choix adopté pour les nouveaux freins.

Les anciens freins de 150 mm de diamètre ne donnaient pas un freinage des plus sensationnels (décélération moyenne

avec les 2 freins, de 7,1 m/s²). Il fut donc décidé de les changer.

Et que fit-on ? A l'arrière, on a mis un vrai moyeu frein de 170 mm de diamètre, donc frein très « méchant », trop méchant, pour l'arrière.

Par contre, au lieu de renforcer le frein avant (ce qui aurait dû être fait), on l'a remplacé par un faux moyeu-frein de... 120 mm (!). Oui, 120, et non 150, comme nous l'avons écrit dans notre essai, reprenant le chiffre relatif aux anciens modèles.

Etonnez-vous, après cela, que le freinage soit encore plus déficient qu'il ne l'était précédemment (décélération moyenne de 5,55 m/s² avec les 2 freins au lieu de 7,1 - de 3,05 m/s² avec le frein avant seul au lieu de 5,6), que le freinage de l'avant soit, maintenant, plus mauvais qu'avec le frein arrière seul, dont, pourtant, on ne peut guère utiliser la pleine puissance sous peine de blocage de la roue.

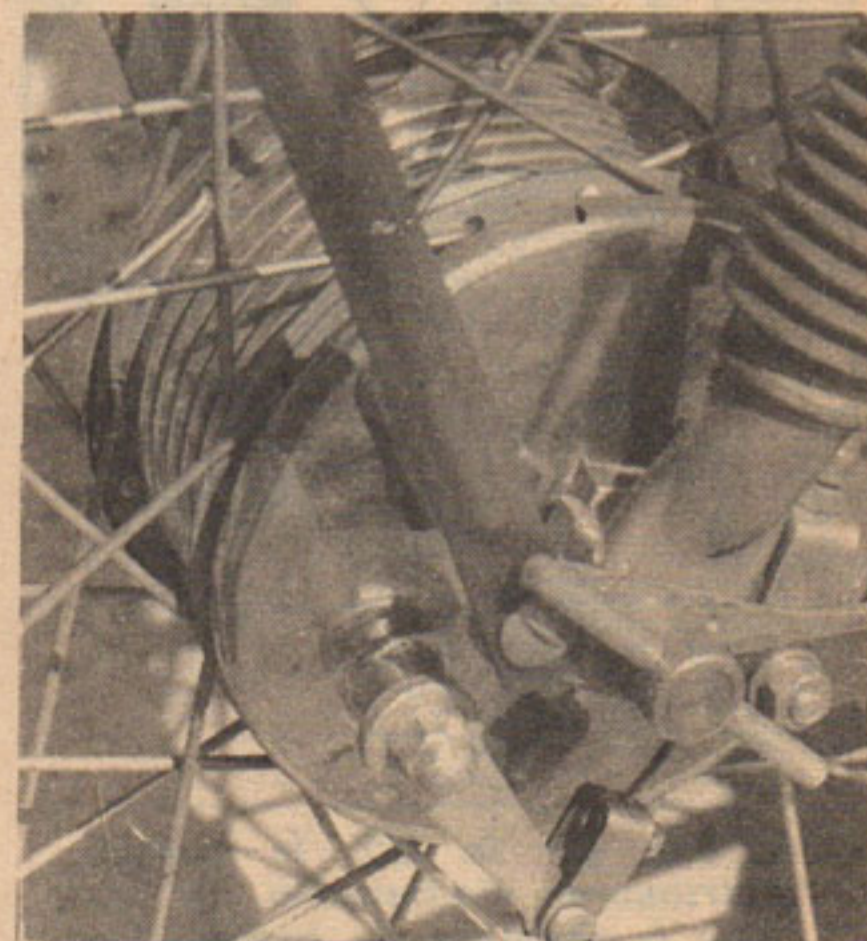
Que Peugeot permute ses freins avant et arrière, et une amélioration bien notable sera apportée.

J.B.

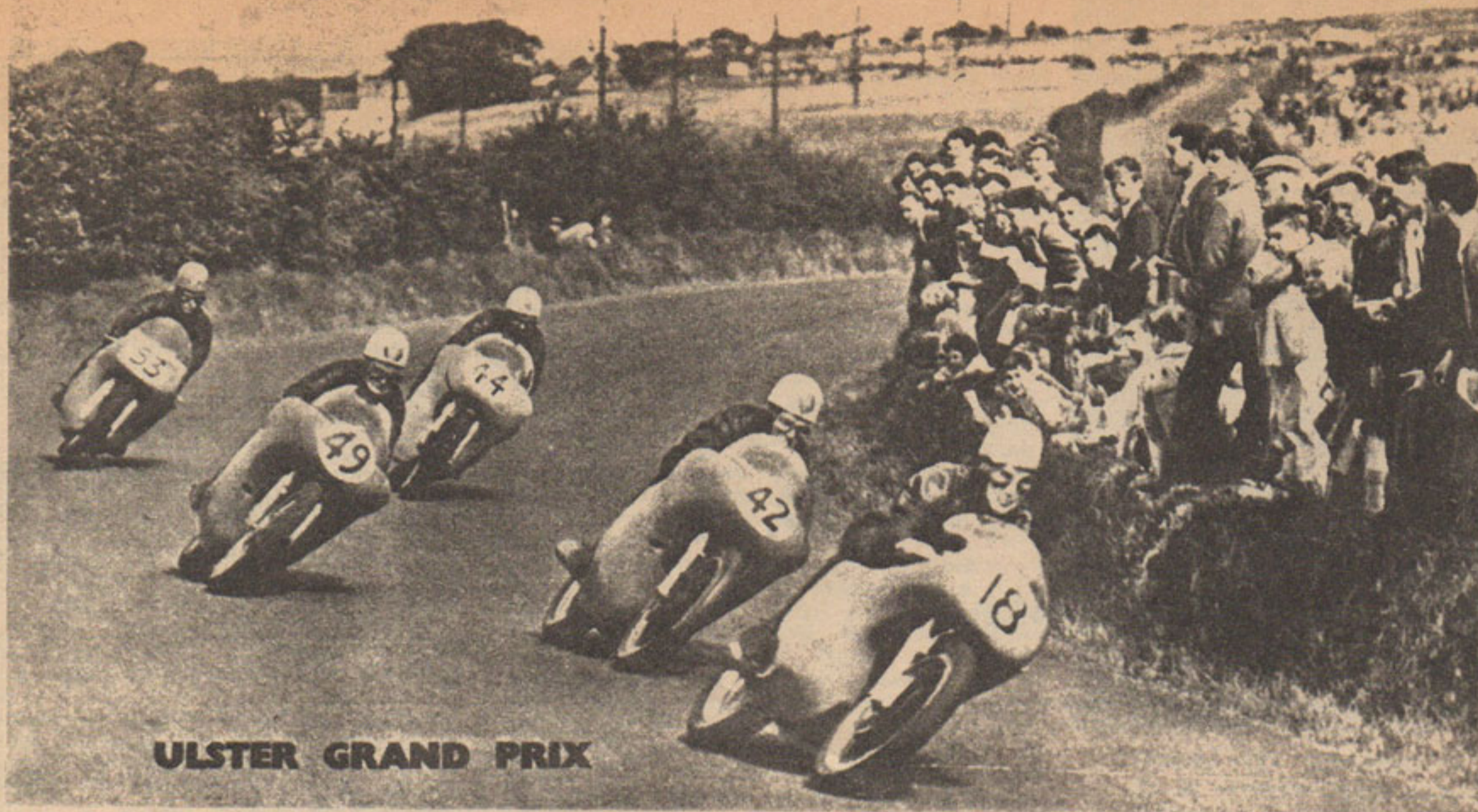
175 PEUGEOT 1954 ET 175 PEUGEOT 1959...

... ou l'évolution du modèle "coulissant"

176 TC4 (1954)	176 AD (1958-1959)
Fourche télescopique à amortisseurs à huile	Fourche télescopique sans amortisseurs
Moyeu AV à broche frein Ø 150	Moyeu AV à broche frein Ø 120
Moyeu AR à broche frein Ø 150	Moyeu AR à broche frein Ø 170
Roues 19 pouces	Roues 18 pouces
Pots d'échappement Ø 80	Pots démontables Ø 70
Batterie	
Selle à biellettes	Selle suspension centrale dessus caoutchouc



Le faux moyeu-frein de... 120 mm de diamètre.



ULSTER GRAND PRIX

TOUJOURS SURTEES ; ENCORE HOCKING-MZ ; PREMIÈRE VICTOIRE POUR HAILWOOD-DUCATI

Ulster Grand Prix, 6^{me} et avant dernière épreuve des Championnats du Monde !

Mais, cette année, comme les années précédentes, avant de vous présenter le compte rendu des diverses épreuves (les 4 catégories « solo »), nous dirons ce que pensons de l'existence même de ce Grand Prix qui, à notre avis, n'a pas lieu d'être.

IL FAUT EN FINIR AVEC L'ULSTER

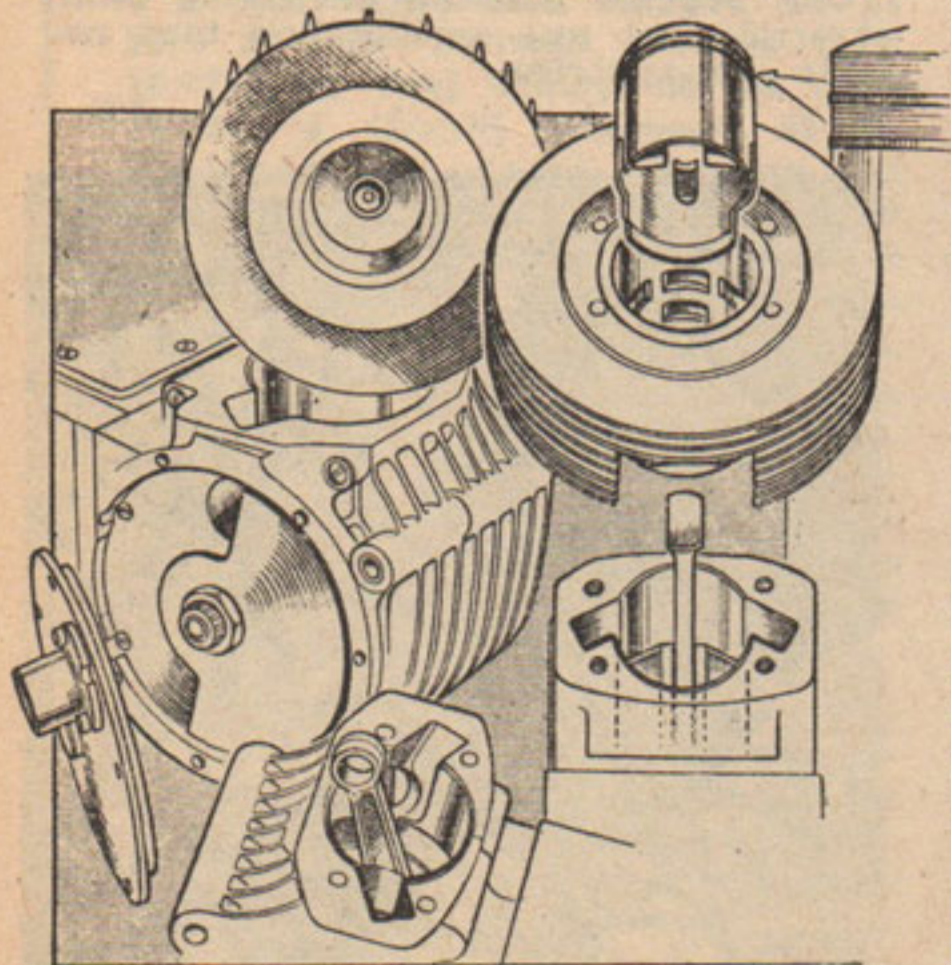
L'Ulster, c'est cette province du Nord de l'Irlande, sous domination anglaise.

Ainsi, les britanniques disposent de deux Grands Prix comptant pour les Championnats du Monde (un peu comme si nous avions un 2^{me} Grand Prix en Corse, par exemple).

★

Mais l'Ulster, c'est encore plus loin que l'île de Man où se dispute le T.T.

Aussi, les marques disputant le Championnat du Monde ne s'y déplacent que quand cette épreuve peut-être décisive



Notons, sur la MZ, le disque-distributeur d'admission, la culasse à chambre de combustion déportée, le piston doté de lumières

pour le titre qu'elles cherchent à obtenir... surtout que l'Ulster fait parti du marché britannique, très fermé pour les exportateurs continentaux de motos. Aussi les Benelli, Morini italiennes, les Jawa ou CZ tchèques ne firent-elles pas le déplacement.

Mais ce qui est vrai pour les usines est encore plus vrai pour les pilotes privés, et le nombre de « continentaux » présents, de pilotes non-britanniques ou n'étant pas de langue anglaise, se compte sur le bout des doigts. Que l'on en juge.

Hormis les pilotes d'usine, on ne trouve en 125 cc, que le fils Pagani (Ducati) qui fit le déplacement avec son père, chef du service course de la M.V. En 250 cc, ce sont les allemands Beer et Lohmann (Adler) qui semblent s'être fourvoyés là, de même que leur compatriote Schmitz (Norton) en 350. Et, sauf erreur, personne en 500 cc.

Ceci explique également pourquoi il n'y avait que 10 partants en 125 cc et 17 en 250 (cylindrées où l'on trouve peu de britanniques), mais plus de 30 en 350 et 500 cc. Et c'est pour la même raison que dans les classements des plus petites cylindrées, on trouve des pilotes assez peu connus marquant des points pour le Championnat du Monde.

Alors, peut-être qu'un jour, la Fédération Internationale, moins sous l'obédience anglaise, se décidera-t-elle à ne plus retenir l'Ulster G.P. comme épreuve comptant pour les Championnats du Monde.

★

Encore deux mots sur le circuit de Dundrod, sur les collines avoisinant Belfast. Long de 11,950 km, il n'est pas particulièrement agréable sous la pluie (cas général). Mais, pour une fois, le soleil brillait, ce qui permis à de nombreux records d'être battus.

HAILWOOD (Ducati) REMPORTE LES 125 CC

Pour des raisons que nous ignorons (retard, ou machines non parties), les MV n'étaient pas au départ. Mais, de toute façon, MV était assurée du titre par marque, titre qui, du point de vue pilotes, ne pouvait (et ne peut) échapper à un de ses hommes : Ubbiali ou Provini.

Sur la ligne de départ, nous trouvons donc deux marques opposées : Ducati, avec, comme seul pilote cette fois : Hail-

wood, et MZ avec Hocking et Degner. Et puis les privés, la plupart sur Ducati (Ken Kavanagh, le fils Pagani, Wheeler Robb), mais certains sur MV (Webster, Dunlop).

10 partants seulement au total.

★

Hocking prend la tête, suivi de Hailwood que talonne Degner. Puis viennent Pagani, Kavanagh et Wheeler, alors que Webster s'arrête, boisseau de carburateur bloqué.

Les choses s'échauffent au 2^{me} tour : Hailwood distance Degner (qui fera une course solitaire en 3^{me} position), rejoint Hocking et longtemps, les 2 hommes feront du coude à coude... jusqu'à ce que la MZ, en s'échauffant, perde un peu de sa puissance, ce qui permet à Hailwood de prendre les devants.

Derrière, Kavanagh et Pagani se disputent âprement la 1^{re} place de privé, l'australien gagnant finalement avec une seconde d'avance sur le jeune italien, mais très loin des machines officielles.



HAILWOOD

1er Hailwood (G.-B.) sur Ducati, à 131,84 km/h ; 2me Hocking (Sud-Rhodésie) sur MZ, à 17" ; 3me Degner (All. Orient.) sur MZ, à 48" ; 4me et 1er privé : Ken Kavanagh (Austr.) sur Ducati, à 3' 47" ; 5me Pagani (It.) sur Ducati, à 3' 48" ; 6me Wheeler (G.-B.) sur Ducati, à 4' 54", etc...
Nouveau record du tour par Hailwood, à 136,39 km/h.

A la suite de cette épreuve, Ubbiali demeure 1er au classement provisoire des Championnats du Monde (avec 32 pts) devant Provini (28). Hailwood et Taveri demeurent 3me et 4me avec, respectivement, 23 et 10 pts, alors que Kavanagh rejoint Spaggiari à la 5me place (8 pts).

COURSE TRES MOUVEMENTEE EN 350 CC

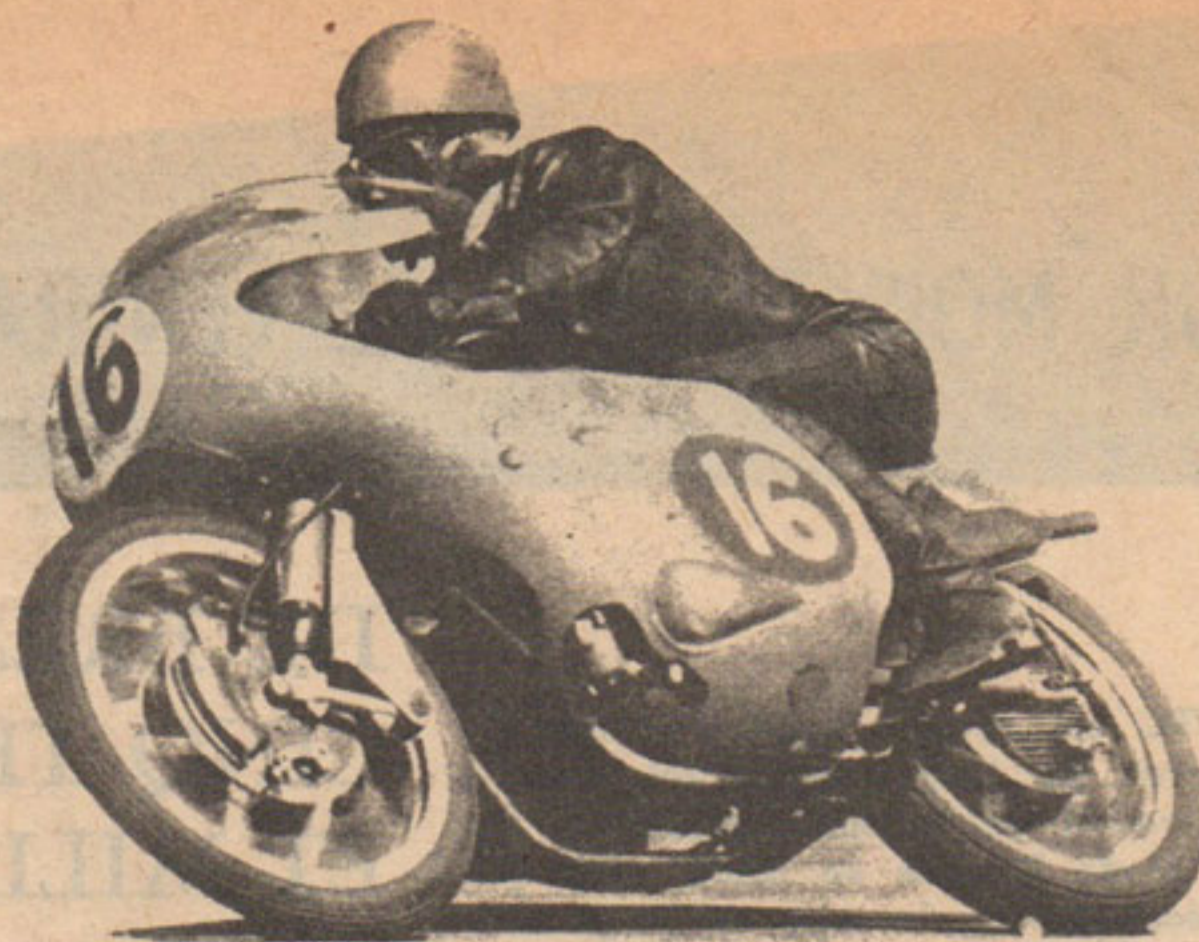
Que Surtees parte comme une flèche pour ne plus jamais être inquiété... voilà qui est normal. Mais derrière ?

C'est Mac Intyre (AJS) qui vient, précédant Hailwood, également sur AJS. Quant à Hartle, qui pilote la seconde 4 cylindres MV, il est dans le peloton, en 6me position. Mais il ouvre en grand, réalise un 2me tour en un temps record (moyenne de 150,23 km/h), et se hisse à la 3me place, derrière Mac Intyre, qu'il rejoint au 4me tour. Hailwood est toujours 4me, suivi de très près par un groupe de pilotes se livrant une lutte acharnée, dans lequel on dénombre Hempleman (Norton), Alan Shepherd (AJS) - ne pas confondre avec Terry Shepherd - Duke (Norton), King (AJS) et Brown (Norton).

Mais au tiers de la course, Hailwood, 4me, s'arrête pour ressort de soupape brisé. Puis, dans un virage, c'est Hartle qui accroche son pied sur la chaussée et se brise un orteil. Mac Intyre semble donc avoir une place de second assurée, suivi de A. Shepherd, Brown et Duke... jusqu'à ce que le moteur de Shepherd s'arrête. Et puis, à son tour, Mac Intyre est contraint à l'abandon, un ressort de soupape de son AJS (comme pour Hailwood) s'étant brisé. King est maintenant second... pas pour longtemps (encore un ressort de soupape brisé sur son AJS).

Ainsi, à l'entrée du dernier tour, l'ordre de passage est le suivant : Surtees, Brown, Duke, Phillis, Dale (qui, plus sage, place maintenant la 1re AJS) et Hempleman. Duke tente de rejoindre Brown pour s'as-

Deuxième course de Hocking sur la 250 MZ... deuxième victoire.



surer la 2me place, le passe, mais son frein avant ne revient pas après le dernier virage... et il termine à 1" derrière Brown, réussissant à ne pas se laisser passer par Dale (à 2") qui vient de passer Phillis.

★

1er Surtees (G.-B.) sur MV, à la moyenne de 146,97 km/h ; 2me Brown (G.-B.) sur Norton, à 2' 10" ; 3me Duke (G.-B.) sur Norton, à 2' 11" ; 4me Dale (G.-B.) sur AJS, à 2' 13" ; 5me Phillis (Austr.) sur Norton, à 2' 14" ; 6me Hempleman (Nouv. Zél.) sur Norton, à 2' 15" ; 7me Redman à 1 tour ; 8me Driver, etc...

Nouveau record du tour par Hartle (MV), à 150,23 km/h.

A la suite de cette épreuve, Surtees ne fait que confirmer sa place de 1er en 350 cc au classement provisoire des Championnats du Monde, devant Hartle (16pts). Hocking demeure 3me avec 12 pts, mais Brown et Duke se rapprochent dangereusement de lui (10 pts)..

2me COURSE DE HOCKING EN 250 cc... 2me VICTOIRE POUR MZ

Comme en 125 cc, les MV sont absentes en 250. Il est vrai que la marque italienne est sûre du titre en cette cylindrée. Mais cette absence a joué un vilain tour à Provini qui, en 2 épreuves, pouvait encore espérer remporter le titre devant Ubbiali ; mais comme il ne reste plus qu'une seule épreuve (Monza), c'est Ubbiali qui, maintenant, est sûr de remporter la palme.

★

Donc, seule marque officiellement en lice : la bicylindre 2 temps MZ, dont les pilotes sont, de nouveau, Hocking et Degner. Face à eux, la dernière Mondial d'usine (de 1957) pilotée par Hailwood, la GMS (dont nous donnons par ailleurs quelques caractéristiques) de Robb, puis quelques NSU (dont celle de Carter), deux Adler (Beer et Lohmann), une Guzzi (Wheeler).

Course sans histoire. Hailwood essaie bien de s'accrocher à Hocking durant les 2 premiers tours, mais le nouveau pilote de la MZ ouvre en grand, fait très vite aux 3me et 4me tours (146,64 km/h) et Hailwood n'y peut plus rien, qui finira à 26". Course solitaire de la 2me MZ (à 1' 7" d'Hailwood), qui distance de plus de 3 minutes la GMS de Robb. Tous les autres pilotes sont doublés.

★

1er Hocking (Sud Rhod.) sur MZ, à la moyenne de 143,65 km/h ; 2me Hailwood (G.-B.) sur Mondial, à 26" ; 3me Degner (All. Orient.) sur MZ, à 1' 33" ; 4me Robb (G.-B.) sur GMS, à 5' 49" ; 5me Carter (G.-B.) sur NSU, à 1 tour ; 6me Beer (All.) sur Adler ; 7me Wheeler (G.-B.) sur Guzzi ; 8me Lohmann (All.) sur Adler, etc...

Nouveau record du tour par Hocking, à 146,64 km/h.

A la suite de cette épreuve, Ubbiali est définitivement Champion du Monde en 250 cc, avec, actuellement, 26 pts. Mais, avec 2 victoires consécutives, Hocking rejoint Provini à la 2me place (16 pts). Hailwood reste 4me (13 pts) devant Degner (8) qui vient de se hisser à la 5me place.

EN 500 CC, COMME EN 350, SURTEES PART, COURT ET GAGNE !

Hartle ne prenant pas le départ en raison de son accident en 350 cc, Surtees est seul, mais bien suffisant, à défendre les chances de MV. De nouveau, il part en tête, bat le record du tour dès son 2me passage (155,67 km/h), et finit facile 1er, sans forcer l'allure.

Course solitaire, également, de Mac Intyre (Norton) qui finira second avec plus de 2 minutes d'avance sur son suivant.

Longtemps Hocking semble devoir fournir le 3me, mais il dérape et doit abandonner. C'est alors Duke qui prend sa relève, alors que, plus loin, Terry Shepherd, Brown, King, Driver, Phillis se disputent un moment les places de classement. Puis Driver et Phillis doivent s'arrêter, alors que les écarts se creusent entre les pilotes nommés et que Dale dispose de Hempleman, mais à 1 tour.

★

1er Surtees (G.-B.) sur MV, à 153,34 km/h ; 2me Mac Intyre (G.-B.) sur Norton, à 29" ; 3me Duke (G.-B.) sur Norton, à 2' 41" ; 4me Shepherd (G.-B.) sur Norton, à 3' 26" ; 5me Brown (Austr.) sur Norton, à 4' 19" ; 6me King (G.-B.) sur Norton, à 4' 30" ; 7me Dale (G.-B.) sur BMW, à 1 tour ; 8me Hempleman (Nouv. Zél.) sur Norton, etc...

Nouveau record du tour : Surtees, à 155,67 km/h.

Surtees ne fait que confirmer sa place de 1er aux classements provisoires des Championnats du Monde, alors que Brown (19 pts) prend maintenant la 2me place devant Venturi (18), Hocking demeure 4me (10 pts) devant Mac Intyre et Duke (8 pts).

G.P. de Suède (v. p. 900), G.P. de l'Ulster, étaient les deux dernières épreuves des Championnats du Monde avant Monza. Vous lirez, ou vous avez lu, nos considérations sur cette compétition dans notre éditorial

LA 250 cc G. M. S.

La G.M.S. (Geoff Monty Spécial) pilotée par Robb est une 250 cc spécifiquement britannique réalisée à partir d'une 350 BSA «Gold Star».

Les cotes d'origine ont été réduites, et l'on est en présence d'un « super-carré », de 72 mm d'alésage et 61 de course (rapport course/alésage de 0,847). Volant d'inertie extérieur : Bielle montée sur un coussinet au régule. Les cameés sont celles de la «Gold-Star», mais les culbuteurs sont en alliage léger.

Le carburateur de 32,54 mm de diamètre de passage des gaz est monté loin de la culasse par l'intermédiaire d'une longue tubulure en caoutchouc (à la Guzzi). Et ainsi, entre l'entrée du pavillon du carburateur et la soupape, le système d'admission fait 35-36 cm de long (favorable aux bonnes reprises).

Régime du moteur : 9.000 t/m.

Avec cette machine, Robb s'est classé 4me au T.T. et à l'Ulster, et, pour mieux juger du pilote et de la machine, nous aimerions le voir sur les circuits continentaux.

UN MOIS EN EUROPE CENTRALE

AVEC cet article, nous reprenons le récit du long voyage qui nous a conduit de Tchécoslovaquie en Pologne et de Pologne en URSS, récit que les nécessités de la mise en page nous avaient contraint de suspendre très provisoirement.

Nous voici donc en Union Soviétique, nous dirigeant sur Riga avant de poursuivre jusqu'à Moscou. Malheureusement, les documents photographiques avec lesquels nous nous proposons d'illustrer cette partie de notre reportage ne nous ont pas accompagnés et, en dépit de deux télégrammes les réclamant d'urgence, nous ignorons encore si et quand nous pourrions en disposer.

Le lecteur, nous l'espérons, nous pardonnera ces deux pages en conséquence dépourvues d'illustrations. Bien entendu, nous publierons ultérieurement les photos en question, dans la mesure où elles nous parviendront.

Mais, de toute manière, la suite de notre relation — le séjour à Moscou — n'aura pas à souffrir du même « incident technique » : nous avons, sur ce plan, ramené assez de vues propres à vous faire découvrir la capitale de l'URSS.

BREST-LITOVSK...

TOUT LE MONDE DESCEND !

QUE faire en un train, la nuit, sinon y dormir ? Nous satisfaisions consciencieusement à ce mode de conduite quand, dans un bruyant grincement de freins, notre convoi s'immobilise : nous sommes à Terespol, ville-frontière côté polonais.

Déjà, les fonctionnaires de M. Gromyko envahissent les couloirs et ramassent les passeports des voyageurs qui, comme nous-même, aspirent à visiter l'URSS. En ce qui nous concerne, les formalités de sortie sont rapidement effectuées : aucune question côté douane, et pas d'ennui non plus avec la police bien que notre visa soit expiré depuis 6 heures. Il nous suffit d'expliquer que nous avons dû attendre plus que nous ne l'escomptions le visa soviétique et les choses s'arrangent très gentiment. Allons, nous quittons la Pologne sur une bonne impression !

⊙

De Terespol à Brest-Litovsk, première gare russe sur notre parcours, il y a à peine quelques milliers de mètres que le train, remis en route, a tôt fait de franchir. Ici, toute le monde descend, les opérations d'admission se déroulant dans une vaste salle. D'autre part, les trains

DE BREST-LITOVSK A RIGA ... CINQ TRAINS ... ET MILLE TÉMOIGNAGES D'AMITIÉ !

De notre envoyé spécial R. C. D.

soviétiques n'offrent pas la même largeur que les wagons polonais et nous continuerons ainsi dans une autre voiture.

Les passeports sont déjà partis vers le bureau de la police frontalière. Avec la centaine de voyageurs que le train recèle encore, nous posons le pied sur le quai. Il est huit heures du matin, un gai soleil nous accueille aimablement en URSS et met en valeur l'imposante gare qui semble construite depuis peu et dont les façades sont peintes de couleurs vives. Mais nous verrons par la suite que toutes les gares, en Union Soviétique, semblent neuves et fraîchement coloriées !

Une impeccable propreté règne alentour, y compris dans le vaste local boisé de chêne clair où chacun attend de récupérer son passeport et d'avancer vers la salle des douanes.

La plupart des voyageurs se sont saisis d'un imprimé qu'ils s'appliquent à remplir. Nous nous en munissons à notre tour mais hélas, ce formulaire est imprimé en caractères russes ce qui nous empêche radicalement de savoir quelles réponses conviennent en face des questions !

Notre embarras est grand, et visible. A ce moment, s'approche de nous un jeune homme d'abord sympathique et qui, miracle, entend l'allemand ! Dès cet instant, tout nous devient facile et nous pouvons satisfaire à la curiosité de l'Office des changes (car le document qu'il faut remplir n'a d'autre objet que de vous faire déclarer votre avoir en devises occidentales ou autres).

⊙

Qui est donc notre interprète bienveillant ? Tout simplement le régisseur d'une troupe d'artistes polonais. Ceux-ci se rendent à Moscou pour y apprécier la qualité des spectacles donnés là-bas et enrichir leur expérience professionnelle. Charmante compagnie, que nous ne quitterons plus, inutile de vous le dire, d'autant que parmi ces acteurs, musiciens, danseuses ou critiques d'art, plusieurs parlent le français et l'anglais.

Mais pour le moment, une autre préoccupation nous assaille : Le Central Auto-Moto Klub d'URSS a-t-il bien reçu le télégramme expédié par nos soins de Varso-

vie vingt-quatre heures plus tôt et sommes-nous en conséquence attendu à Brest-Litovsk ?

Impossible de le savoir pour le présent car personne ne peut entrer dans la salle où nous sommes et nous ne pouvons la quitter de notre côté avant d'avoir retrouvé notre passeport. Voici d'ailleurs que deux fonctionnaires en uniforme commencent à restituer les documents et le local se vide peu à peu, n'arbitrant plus bientôt que votre serviteur et l'un des artistes dont nous vous parlions plus haut, un jeune Brésilien habitant Varsovie après avoir fréquenté les milieux du théâtre à Madrid, à Paris, à Vienne, à Rome.

Avouons-le : nous commençons à nous demander l'un comme l'autre si des difficultés imprévues ne vont pas contrarier notre entrée en URSS et, plus le temps passe, plus nous nous interrogeons sur la situation particulière qui nous semble réservée.

Cependant, revoici l'un des deux policiers de tout à l'heure. Dans ses mains, nous reconnaissons les précieux documents qui nous appartiennent et qui nous sont remis enfin sans aucune difficulté. Il ne nous reste qu'à passer aux douanes et nous en aurons fini avec le franchissement de la frontière.

⊙

Rasséréné, nous présentons aussitôt nos bagages à l'inspection. Le préposé néglige la valise, le sac à matériel photographique, mais s'assure du contenu de notre serviette de cuir qui est bourrée de documents divers, d'inspiration motocycliste, parmi lesquels différentes revues spécialisées étrangères que nous avons emmenées pour dépouiller les nouvelles sportives internationales.

« Litteratur » s'écrie le douanier, appelant une dame jusqu'ici demeurée éloignée de la table de contrôle mais qui semble bien être chargée plus spécialement d'examiner livres et journaux de provenance étrangère à l'Union Soviétique.

Vérification minutieuse, et commentée (malheureusement, nous perdons tout le sel du monologue récité par notre interlocutrice, capable peut-être de lire nos revues françaises, anglaises et alleman-

des mais visiblement limitée au russe pour ce qui est de la conversation !).

Enfin, c'est terminé. Rien n'a retenu l'attention de cette aimable préposée du sexe faible et, d'un large geste, elle nous libère, nous invitant à pénétrer plus avant dans la gare de Brest-Litovsk : L'URSS, désormais, nous est ouverte !

Très belle gare, il n'y a pas de doute, et impeccablement aménagée. Nous y retrouvons nos amis les artistes, nous y découvrons de très nombreux voyageurs soviétiques mais par ailleurs, aucune trace d'un quelconque représentant des Pouvoirs Sportifs russes, ce qui ne laisse pas de nous déconcerter l'espace de cinq minutes !

SEUL ET LIBRE EN UKRAINE

CE qu'il y a de plus clair, dans cette situation, c'est que nous sommes entré librement en URSS, sans être attendu, annoncé d'aucune façon et que, loin de se demander ce que nous faisons là, les autorités frontalières nous ont admis sans même s'informer du caractère de notre voyage, du lieu où nous nous rendons, etc... Voici qui détruit bien des légendes !

Notre première pensée est de rechercher quel train il nous faut prendre pour arriver le plus tôt possible à Riga. Cette tâche n'est guère simple car la foule qui circule dans la gare n'est pas douée pour les langues étrangères et comment s'y retrouver soi-même alors que tous les horaires, tous les panneaux indicateurs demeurent pour nous indéchiffrables.

Toutefois, il y a quelques plaqués ici ou là dont les indications sont écrites en anglais, ce qui nous permet de trouver le chemin d'un bureau de renseignements de « l'Intourist » où, en allemand, nous pouvons expliquer nos désirs. Aussitôt, une employée se met en devoir de nous tirer d'embarras, nous procurant l'heure du train à destination de Baranowicz, où il nous faudra changer une première fois. De plus, cette personne va nous faire attribuer un numéro de place dans ce convoi car en URSS, dans les trains circulant sur les lignes principales du moins, ne montent que les voyageurs assurés de pouvoir s'asseoir. Les autres, les retardataires ?

Eh bien, ils prennent le train suivant !

⊙
Tout étant en ordre du côté de notre billet, et dûment renseigné sur la route à suivre pour arriver jusqu'en Lettonie, il ne nous reste plus qu'à tuer quelques heures dans la gare de Brest-Litovsk en attendant l'heure du départ. Nous rejoignons alors nos amis les artistes polonais — qui prennent le même train que nous mais poursuivront plus loin — dans une salle d'attente pourvue d'un comptoir où l'on débite nourriture, boissons, tabac.

Et, en compagnie des uns ou des autres, nous circulerons de ci, de là, admirant le confort de la salle de restaurant aux tables richement dressées, fumant des cigarettes de type oriental, bout doré, des cigarettes encore à longs bouts de carton toutes présentées dans de luxueuses boîtes très joliment décorées.

Le personnel des chemins de fer porte l'uniforme, une tenue bien coupée, de belle allure. Nous rencontrons de nombreux militaires, tous également nantis de vêtements bien ajustés, de coloris plai-

sants, d'aspect neuf... Ici, apparemment, pas de « Bidasse ».

Par contre, les civils sont moins élégants et si leur mise n'évoque pas la misère, les costumes des hommes, les robes des femmes procurent de leurs porteurs l'impression qu'ils sont endimanchés comme on peut l'être à la campagne partout ailleurs.

A la campagne, nous y sommes d'ailleurs, dans cette terre d'Ukraine qui est le grenier à blé de l'Europe de l'Est. Mais, dans les quelques aperçus que nous pouvons avoir de la ville depuis la place de la gare, rien ne l'indique : les voies sont pavées, macadamisées, les immeubles sont citadins, et les véhicules en circulation sont en majeure partie des voitures de tourisme, des taxis plus particulièrement, automobiles modernes de construction soviétique, « Pobieda », « Moskwitch », etc...

⊙

Le temps passe et voici que s'annonce notre train qui, bientôt glisse au long du quai, en une très longue file de wagons d'allure moderne derrière une motrice à traction électrique. Sur chaque billet, le numéro de la voiture est porté, ainsi que le numéro de la place à occuper (tant pis pour ceux qui souhaiteraient s'asseoir près d'une jolie voyageuse « repérée » dans la salle d'attente !).

Nous nous rangeons devant le wagon numéro sept et attendons sagement qu'en descendant les voyageurs déjà installés, qui quittent ici le convoi ou bien sortent un instant pour se dégourdir les jambes et effectuer de menus achats. Et quelle n'est pas notre surprise de voir ainsi s'agiter autour de nous des hommes en pyjama, des femmes en chemise de nuit !

Il faut dire qu'en URSS, les déplacements demandent beaucoup de temps, des jours entiers parfois, en raison des énormes distances qui existent entre les grandes villes de cet immense pays. Aussi s'arrange-t-on pour voyager le plus commodément possible, d'autant que, sur les grandes lignes, tous les trains comportent autant de couchettes que de voyageurs admis.

Sur le seuil de notre wagon apparaît maintenant « l'hôtesse ». En effet, toujours dans les grands trains, chaque voiture est confiée à l'administration d'une employée des chemins de fer, qui vous conduit à votre place, vous prévient quand vous devez descendre, installe votre couchette, vous rend enfin tous les services possibles exactement comme si vous étiez en avion.

VERS LES 400 KM/H EN DEUX-ROUES ? COVI L'ESPERE...

L'Italien Adolfo Covi, qui, après avoir acquis une enviable notoriété comme joueur de tennis, avait « tâté » de la vitesse pure en moto va de nouveau faire parler de lui dans ce dernier sport.

En effet, Covi veut s'attaquer au record absolu sur le kilomètre lancé. Pour cela, avec l'aide de l'ingénieur Nardi, bien connu dans les milieux sportifs automobiles, et sous la direction technique de Piero Taruffi, Covi met au point sa machine.

Pour la partie motrice, il utilise un

La voiture est splendide, bleu roi et bleu ciel pour ce qui est de la décoration intérieure. Quatre personnes seulement par compartiment, et tout le confort de nos wagons-lits, en plus moderne !

Les bagages rangés dans les vastes espaces pour eux aménagés soit sous les couchettes, soit dans un coffre spécial prévu sous le toit du wagon, nous prenons place derrière la petite table garnie d'une lampe... et d'un appareil à décapsuler les bouteilles de bière ou de limonade. A notre droite, le bouton qui commande la radio, sur la paroi côté couloir, la sonnette électrique qui fait venir l'hôtesse. Allons, nous voyagerons à l'aise !

Le train s'ébranle et a tôt fait d'atteindre sa vitesse de marche, laquelle n'est pas élevée et n'autorise guère qu'une moyenne de cinquante kilomètres à l'heure. Cela tient-il à la construction des voies, au matériel de traction ou simplement au fait que la notion de temps n'a pas du tout la même valeur ici qu'à l'Occident ? Nous ne le saurons jamais.

Avec nous voyagent deux officiers de l'Armée de l'Air soviétique et l'épouse de l'un d'eux. Naturellement, nos compagnons ont tôt fait de deviner en nous un étranger et il semble que le fait leur paraisse assez rare pour susciter leur amicale curiosité.

L'ennui est qu'il n'est pas facile de se comprendre. Malgré tout, les militaires, grands et forts gaillards apparemment très gais, ont appris quelques mots d'allemand durant la guerre et nous parvenons de la sorte à échanger quelques idées sommaires. Apprenant que nous sommes Français, ils marquent immédiatement le plus fraternel enthousiasme et décident de fêter la rencontre au wagon restaurant... et à la vodka qui, pour se vendre ici au poids, n'en est pas moins riche en degré !

De toast en toast, de zakouskis en zakouskis, les kilomètres s'ajoutent aux kilomètres et l'arrivée à Baranowicz, où nous allons changer de train, nous permet d'échapper aux effets de l'admiration chaleureuse que nos amis russes éprouvent visiblement pour notre pays et qu'ils s'efforcent de lui témoigner en buvant avec nous à sa santé et à une commune amitié.

Mais croyez-vous, représenter la France dans de telles conditions, c'est sympathique, c'est charmant, mais cela ne va pas sans inconvénient !

La vodka, la vodka russe, c'est quelque chose !

(A suivre), R. C. D.

4 cylindres à plat 1.000 cc provenant d'une voiture et qui, équipé d'un compresseur, devrait développer 180 cv. La machine sera évidemment complètement carénée (c'est au carénage que travaille surtout l'ingénieur Nardi) et sera longue de quelques 4 mètres pour une largeur qui n'excédera pas 50 cm.

Vitesse prévue : 400 km/h ; premiers essais en automne, en Italie ; d'autres essais seront ensuite effectués aux Etats-Unis, sur la piste du lac salé de Bonneville. Tentative contre le record de NSU prévue pour août 1960.

VITESSE EN ALLEMAGNE

NURBURGRING

C'est sur la difficile portion sud du Nürburgring, longue de 8 km, que se sont disputées, devant 60.000 spectateurs, les courses internationales de l'Elfe.

BREHME, FACILE VAINQUEUR EN 125 CC.

Seul officiel, Brehme devait mener facilement sa MZ à la victoire. Néanmoins, il voulut faire une démonstration et montrer ce dont lui et sa machine étaient capables. Aussi, à de nombreuses reprises, il battit le précédent record du tour. Dès le 1er tour, il a déjà une avance de 7" sur les Ducati du jeune Pesl et de Kronmüller. Au 3me tour, il porte ce record à 115 km/h et son avance sur Pesl à 17" que Kronmüller suit comme son ombre. Au 4me tour, le record est porté à 116,1. Dès lors, Brehme continue sur sa lancée pour finir à la moyenne record de 114,5 km/h.

Derrière, Pesl et Kronmüller se livrent bataille, à l'avantage, finalement, du dernier nommé qui possède plus de métier, alors que Pesl fait sa 1re saison d'inter où il s'avère un « client » prometteur.

1er Brehme (MZ) à 114,5 km/h ; 2me Kronmüller (Ducati) à 46,2" ; 3me Pesl (Ducati) à 48,2" ; 4me Scheidhauer (Ducati) à 1,16". etc... Record du tour par Brehme, à 116,1 km/h.



HOCKING, AVEC AISANCE,
GAGNE EN 350 CC

La course des 350 cc devait évidemment être essentiellement une course entre pilotes britanniques et du Commonwealth.

Et sans étonner personne, Hocking, dès le 1er tour, départ arrêté, bat l'ancien record du tour à 120 km/h. Au 2me tour, il fait évidemment mieux : 127,7 km/h. Mais il ne s'en tient pas là et fait 128,0 au 4me tour. Ensuite, il continue sans forcer et triomphe à la moyenne de 125 km/h, avec 14,7" d'avance sur son suivant.

Derrière c'est la lutte entre Hempleman et Phillis, qui termineront dans cet ordre avec 3/10me de seconde d'écart seulement.

1er Hocking (Norton) à 125,5 km/h ; 2me Hempleman (Norton) à 14,7" ; 3me Phillis (Norton) à 15" ; 4me Redman (Norton) à 17,4", etc...

Record du tour par Hocking, à 128,0 km/h.

LES ORDRES D'USINES FONT PÉRDRE LA VICTOIRE À MZ. EN 250 CC

MZ est de nouveau la seule marque officielle avec 2 pilotes (Brehme et Fischer) parmi les 21 partants. Parmi les privés, on compte les NSU de Thalhammer, Butz, Kassner, Schneider, les Adler de Beer, Luttenberger.

Brehme file en tête, bientôt rejoint par son camarade d'écurie Fischer. Et, dans la lutte que se livrent ces 2 pilotes le record du tour tombe plusieurs fois. Au 2me tour, c'est Brehme qui fait 121,0 km/h. Aux tours suivants, Fischer porte le record à 122,5, puis à 123,1 km/h. Au 8me tour, de nouveau Brehme, cette fois à 123,3 km/h. Finalement Fischer termine le jeu avec 124,8 et même avec 6/10me d'avance sur son camarade d'écurie.

Dans toute cette affaire, les suivants sont distancés, où les NSU ont pris l'avantage sur les Adler, où Thalhammer est 3me, devant Butz (un nouveau venu) et Kassner.

Et puis vient le dernier tour, celui-là à sensation. Alors que Brehme menait devant Fischer, on lui fait signe du stand MZ de ralentir (surement était-il décidé que la victoire devait revenir à Fischer). Brehme obtempère, entend une machine venir à son niveau sans réagir, pensant qu'il s'agit de Fischer... et quelle ne fut pas sa surprise de voir... Thalhammer, Fischer venant de s'arrêter, boîte de vitesses calée. Et Brehme eut beau faire, il était trop tard... il ne finit que second.

1er Thalhammer (NSU) à 120 km/h ; 2me Brehme (MZ) à 2,7" ; 3me Butz (NSU) à 3,4" ; 4me Kassner (NSU), etc...

Record du tour par Fischer, à 124,8 km/h.

LES 500, REPETITION DES 350 CC

Comme en 350, Hocking part en tête, établit une 1re fois le record du tour à 130,2 km/h, puis à 132,5 et termine sans forcer à la moyenne de 130,3 km/h.

Derrière Phillis s'assure la 2me place devant Ferris, alors que Redman dispose de Hiller qui place en 5me position la 1re non-Norton.

Donc, de nouveau course de Norton entre pilotes de langue anglaise.

1er Hocking (Norton) à 130,3 km/h ; 2me Phillis (Norton) à 2" ; 3me Ferris (Norton) à 3,8" ; 4me Redman (Norton) à plus d'une minute ; 5me Hiller (BMW), etc...

Record du tour par Hocking, à 132,5 km/h.

ACCROCHAGE SCHNEIDER- CAMATHIAS EN SIDECARS

Dans toutes les épreuves du Championnat du Monde, Schneider et Camathias ne purent guère « s'expliquer » jusqu'au bout, sinon au T.T. et au G.P. d'Allemagne. Ailleurs, l'un et l'autre était contraint à l'abandon.

Se retrouvant au Nurburgring, il semblait bien que Camathias ait voulu montrer ce dont il est capable et battre Schneider qui venait de s'assurer, à Spa, le titre de Champion du Monde.

★

Dix tours sont à accomplir, Schneider part en tête suivi de Camathias, et, à chaque tour, améliore le record précédent : 116,8 km/h au 1er tour, départ arrêté ; 120,3 au 2me ; 121,2 km/h au 3me. Mais Camathias ne se laisse pas décoller pour autant et, au 6me tour, fait mieux que Schneider : 121,4 km/h.

Et c'est au 7me tour que le drame se produit, alors que Schneider menait encore. Nous avons trois versions des faits ; mais nous n'en conserverons qu'une, celle donnée par notre confrère « das Motorrad » qui publie un film complet de l'incident.

Schneider aborde une épingle à cheveux côté droit selon la technique classique : à gauche de la piste, à l'entrée du virage, afin de couper ensuite à la

corde. Camathias, qui suit à 20 mètres, veut « piquer » à son concurrent à la corde ; mais il « rentre » trop vite, dérape, et se met en travers de la chaussée, sur la trajectoire de Schneider. Ce dernier donc, à 80 km/h, accroche la machine du Suisse ; Strauss, le passager de Schneider, est « éjecté » hors du « panier » qui se retourne, non sans avoir heurté le carburateur droit de la machine de Camathias. Schneider, alors, invective Camathias qui, sans se préoccuper de Strauss blessé (côtes brisées), vérifie son carburateur pour reprendre la course et s'assurer la victoire. Schneider, alors, donne un coup de pied dans ce carburateur, ce qui oblige le Suisse à reprendre sa vérification. Puis Camathias re-saute en selle et termine premier, sous un regrettable concert de coups de sifflet.

Evidemment, la réaction de Schneider (ce coup de pied) ne peut-elle avoir notre approbation. Mais elle est explicable : son passager blessé, dont son concurrent ne se préoccupe pas, préférant la victoire facile.

1er Camathias (BMW) à 113,8 km/h ; 2me Scheidegger (BMW) à 15,8" ; 3me Fatht (BMW) à 48,1" ; 4me Urquhart (Norton) à 1' 55,9", etc...

Record du tour par Camathias à 121,4 km/h.

DRESDE

Pas moins de 7 courses furent disputées à Dresde devant 30.000 spectateurs sur le sinueux circuit long de 5,3 km. Mais nous ne retiendrons que les épreuves internationales, pour lesquelles d'ailleurs, la participation fut relativement limitée, puisque, le même jour, se disputait le Grand Prix de Belgique.

En 125 cc, les MZ officielles de Brehme, Musiol et Fischer ne rencontrèrent aucune opposition sérieuse, les privés n'étant que de jeunes pilotes d'Allemagne Orientale ou de Suède, sans machines de grande valeur. Musiol réalise le tour le plus rapide à 115,98 km/h et une moyenne de 114,14 km/h sur les 106 km à parcourir. Fischer est 2me devant Brehme, etc...

Course plus disputée en 250 cc, où les mêmes officiels MZ s'opposent à quelques NSU (Reichert, Schneider, etc...), des Adler (Lohmann, Luttenberger, Beer, etc...), et des Simson (autre production d'Allemagne Orientale, celle-là en 4 temps) pilotées par Weber et Weinert.

Fischer ne fera que quelques tours, puis s'arrêtera, alors que les 2 autres MZ prennent immédiatement le commandement. Mais Musiol, alors qu'il était en tête, dérape dans un virage, chute, perd de nombreuses places et se trouve 12me au 6me tour (sur les 20 à parcourir). Il entreprend alors une chasse effrénée, remonte très rapidement 2 à 3 places par tour et se retrouve 3me à mi-course, derrière Brehme (MZ) bon premier et Weber (Simson). Mais en voulant doubler ce dernier, il est contraint à débrayer et freiner... le moteur cale... et Musiol perd de nouveau du terrain, se retrouvant 7me. Mais c'est mal connaître Musiol que de croire qu'il abandonnera pour autant. Il recommence sa chasse et remonte de nouveau tous les concurrents, battant le record du tour au passage à 129,0 km/h. Au 16me tour, il est 2me... mais ne pourra jamais rejoindre Brehme, qui termine 1er à 123,2 km/h de moyenne.

Le Simson est en progrès, puisque dès le 2me tour, Weber réussira à se débarasser des NSU et Adler qui le poursuivent. Néanmoins, il terminera à 1 tour du vainqueur.

1er Brehme (MZ) ; 2me Musiol (MZ) ; 3me à 1 tour : Weber (Simson) ; 4me Schneider (NSU) ; 5me Lohmann (Adler).

Guère d'intérêt dans la course des sides, en raison du faible plateau présenté (les grands « craks » étant à Spa). Deubel (BMW) triomphe facilement devant Kœlle, Neussner, etc...

Le Cross

AU MOTO-CROSS DES NATIONS, DEMAIN A NAMUR, L'ÉQUIPE DE FRANCE DÉFENDRA SA TROISIÈME PLACE EUROPÉENNE

Sur le difficile terrain de la Citadelle, à Namur, l'Équipe de France de Moto-Cross s'alignera pour la troisième fois dans le Moto-Cross des Nations, seule épreuve officielle annuelle à se disputer par représentations nationales, le classement final s'effectuant d'après les trois meilleurs temps additionnés des pilotes de chaque nation engagée.

L'ÉQUIPE DE SUEDE

La Fédération Suédoise a sélectionné une très puissante équipe pour tenter de conserver la première place acquise à Knutstorp l'an dernier : Sten Lundin, Bill Nilsson Lasse Gustavsson, Raymond Sigvardsson, Ove Lundell et enfin Persson.

Cette fois, nous aurons à défendre la troisième place magnifiquement acquise en Suède en 1958 par les Robert et René Klym, Bertrand, Combes, Cros et Schmid. Pour arriver à tenir les Belges en haleine, sans parler des Hollandais et des Danois qui seront également de sérieux adversaires, le directeur technique fédéral Marcel Seery a dû composer un team qui ne laisse place à aucune critique et qui, tenant compte des résultats acquis au Championnat de France inter, soit réellement le bloc le plus puissant que nous puissions mettre sur pied actuellement.

L'ÉQUIPE DE GRANDE-BRETAGNE

Seule nation à pouvoir disputer la première place aux Suédois cette année, l'Angleterre a aussi constitué une équipe redoutable : Dave Curtis, Don et Derek Rickman, Less Archer, Jeff Smith et Johnny Draper sont de taille à rééditer le succès acquis en 1957 à Brands Hatch.

Manager du team britannique : le célèbre M. H. Taylor.

Seery a parfaitement réussi dans cette tâche délicate, les pilotes désignés par lui sont indiscutablement dans une forme excellente à l'heure présente, leurs résultats d'ensemble sont inattaquables et leur allant, leur courage, leur volonté de s'imposer ne peuvent être mis en doute.

L'ÉQUIPE DE FRANCE

Pour la première série, s'aligneront : Jean Hazianis, Gérard Ledormeur, André Chuchart;

Dans la seconde série, Guy Bertrand, Georges Delpeyrat et Paul Godey essaieront à leur tour de se qualifier pour la finale.

Manager du team tricolore : le populaire Marcel Seery qui, en deux ans, nous conduisit à la troisième place derrière les Suédois et les Anglais.

LA CONFERENCE DES EXPERTS

Au lendemain du Moto-Cross des Nations se tiendra à Namur l'annuelle Conférence des Experts qui — en l'absence d'une Sous-Commission de Moto-Cross à la F. I. M. — ont à charge d'étudier l'avenir de la spécialité sur le plan international.

La France sera représentée à la Conférence 1959 par deux personnalités très attachées au moto-cross : MM. Jacques Castel, vice-président de la F. F. M., et Guenix, membre du Comité de la F. F. M.

Le choix du sélectionneur national s'avère en outre très homogène : dans chaque série, un homme de base (Godey, Chuchart) un homme de pointe (Hazianis, Bertrand), un « battant » (Ledormeur, Delpeyrat). Cet équilibre doit nous permettre d'aligner à coup sûr le maximum de qualifiés en finale.

L'ÉQUIPE DE BELGIQUE

Désireux de ne pas nous laisser les battre à nouveau les Belges, qui auront cette année l'avantage du terrain, ont rassemblé leurs éléments les plus valables : René Baeten Nic Jansen, Hubert Scaillet, Lucien Donnay, Jean Rombauts, Fernand Neri.

La sélection de ce dernier seule a soulevé quelques commentaires, d'autres ayant préféré que Vanderbecken fut désigné comme 6me homme.

La F.M.B., ne voulant rien laisser au hasard, a encore appelé Herman De Soete comme remplaçant éventuel de l'un des sélectionnés.

Manager de l'équipe de Belgique : Auguste Mingels.

Connaissant le circuit belge où se déroulera le Moto-Cross des Nations 1959, nous pouvons dire que nous avons l'équipe idéale, dont nous sommes en droit d'attendre un grand résultat.

Le moral est bon chez nos équipiers, qui ne se leurrent pas sur la tâche écrasante à laquelle il va leur falloir faire face. Mais nous savons qu'ils auront à cœur de faire l'impossible tant sur le terrain que dans la préparation de leur matériel. Et pour le reste, les officiels

L'ÉQUIPE DE HOLLANDE

Nous avons pu prendre le dessus sur les Hollandais comme sur les Belges à Knutstorp en 1958. Mais attention cette fois, avec le team suivant : Broer et Albert Dirks, Jan Clijnk, Joep Jansen, Henny Rietman, Piet Van den Oever.

Il y a là de rudes bagarreurs qui, s'ils ne « cassent pas », inquièteront les meilleurs.

MM. Seery et Guenix, le mécanicien Georges Schmid sauront les aider, les renseigner en mettant à profit la solide expérience acquise antérieurement.

L'ÉQUIPE DU DANEMARK

Il faudra aussi ne pas négliger les Danois, qui font de sérieux progrès depuis deux ans : J. Andersen, E. Hansen, S. Hansen, A. Nielsen, B. Rasbro, C. Rasmussen défendront le drapeau rouge à croix blanche.

Nous nous en voudrions de ne pas souligner tout spécialement l'aide accordée par la F. F. M. à notre représentation nationale, dotée de 300.000 francs pour effectuer le déplacement et couvrir les frais de séjour. Et nous tenons encore à féliciter le sélectionneur national qui, s'étant entouré des avis les plus autorisés, a innové en incorporant au team national le champion de France « national » Georges Delpeyrat.

L'ÉQUIPE DE SUISSE

Plus dure sera la qualification pour la finale du côté des Suisses, qui ne seront que trois au départ : Courajod, Langel, Rapin.

D'excellents pilotes certes, mais qu'il eût fallu appuyer par un ou deux autres éléments, d'autant que la Suisse n'en manque pas : Thévenaz, Kunz, Von Arx par exemple eussent très bien fait l'affaire !

Que ce dernier puisse être compté parmi nos cinq meilleurs crossmen actuels, cela ne fait de doute pour personne. Encore fallait-il avoir le courage de tenir compte de cette grande classe plus que de l'usage, qui eut voulu la désignation d'un sixième inter 1959.

L'ÉQUIPE D'ITALIE

Les Italiens sont venus pour la première fois en 1957 au Moto-Cross des Nations. On les a vu également en Suède l'an passé et ils reviennent en 1959 avec quatre hommes : Altafini, Lomfranco, Ostorero et Soletti.

Quatre hommes, c'est juste pour aller en finale, mais c'est tout de même possible.

Delpeyrat, et tous ses camarades, sauront se montrer dignes de leur sélection : n'ont-ils pas aujourd'hui à défendre la réputation du moto-cross français en présence d'une formidable coalition européenne ?

Hazianis, Chuchart, Ledormeur, Bertrand, Godey, Delpeyrat ont toute notre confiance.

Nous en sommes sûrs, ils feront des miracles !

LE 6 SEPTEMBRE, A VANNES : CHAMPIONNAT DE FRANCE DE CROSS (250 cc)

C'est dans une semaine que se déroulera, en une course unique, le Championnat de France 1959 de moto-cross en petite cylindrée, épreuve d'un intérêt considérable car cette catégorie marque de points de saison en saison et connaît actuellement, dans notre pays comme partout en Europe, une appréciable évolution.

Et c'est au Moto-Club du Morbihan, l'un des plus attachés à la petite cylindrée au sein de la Ligue Anjou-Bretagne qu'a été confiée l'organisation de cette grande épreuve. Mais, dès aujourd'hui, voici la liste des pilotes qui ont été désignés pour disputer le titre par la Commission Nationale de Moto-Cross de la F.F.M.:

Anjou-Bretagne : Terrien et Lebreton; **Bourgogne** : Rademacher; **Champagne** : Allard et Desbois (détenteur du titre); **Flandres** : Voreux; **Ile de France** : René et Bordio; **Lorraine** : Millot et Forter; **Lyonnais** : Baleyrier; **Orléanais** : Estrada; **Poitou** : Chollet et Schildknecht; **Pyrénées** : Geil.

A ces quinze hommes, nommés en fonction des propositions de leurs ligues respectives et sélectionnés à raison des deux coureurs par ligue au maximum de manière à permettre la plus large représentation nationale, s'ajouteront encore cinq autres partants qui seront engagés sur le terrain même.

A cette fin, la F.F.M. a prévenu par courrier les coureurs suivants :

Anjou-Bretagne : Charrier, Houdoux, Léon, Pinetti; **Champagne** : Delligny; **Franche-Comté** : Faivre et Schweggler; **Ile de France** : Rittaud et Macchi; **Lorraine** : Bonne, Charbonneau, Henri, Marchand, Knutti, Antoine; **Poitou** : Leroux; **Provence** : Romano; **Pyrénées** : Monpo; **Dauphiné** : Plagiau et Blanchet.

Mais rappelons ceci, pour qu'il n'y ait aucune équivoque : seuls les 20 pilotes admis à prendre le départ pourront prétendre à percevoir les primes de déplacement et les prix prévus au règlement F.F.M. des Championnats de France 1959.

Sans aucun doute, les 20 coureurs qui disputeront le titre de champion de France 1959 de moto-cross en petite cylindrée compteront-ils parmi nos meilleurs spécialistes et la course qu'ils nous donneront sera passionnante à suivre. Reste que, parmi ceux qui ne seront pas appelés, beaucoup auraient eu une place à tenir.

Leur non-sélection sera à imputer à la formule du Championnat sur course unique, qui exige évidemment une limitation du nombre des partants, nos terrains ne permettant pas d'aligner ensemble plus de 20 coureurs.

Quand nos bons organisateurs auront compris tout l'intérêt des courses en 250 cc la F.F.M. pourra nous donner un Championnat de la catégorie assorti aux Championnats inter et national!

LES PETITES ANNONCES DE *Moto revue*

PRIX DE LA LIGNE, DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES, LA LIGNE : 450 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)

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 46 ANS, SE CENTRALISENT TOUTES LES BONNES OCCASIONS. TOUS CEUX QUI VEULENT ACHETER LISENT D'ABORD : MOTO-REVUE

MOTOS ALLEMANDES

BMW, R 60, 57, 18.000 km. Marre, EDF, Mortagne (Orne).

MOTOS ANGLAISES

Vds BSA 250 Princesse, 1957, 10.000 km. 120.000 frs. Flamant Pierre à Angicourt (Oise).

500 Norton Do. 18.000 km. 200. Leroux C. Doullens (Somme).

BSA 350 B31, 57, imp. Ferrier, 253 bd de Pontoise, Herblay SO

AJS 56 splendide 500. Vivère Pl. Montaut, Bayonne.

Vend très bonne 350 BSA cross 1955, type BB 32. Prix 170.000. Reprendrais 500 récente. Hôtel Soudan à Yenne (Savoie) Téléphone 84.

500 Norton Manx, cames 58 prête pour championnat national. LON 24.75. Vasseur, 116, r. de la République Puteaux (S.).

MOTOS AUTRICHIENNES

Part. Puch 250 SG, éq. t. b. ét. M. Alanisse, TAI 88-50, sem.

MOTOS BELGES

FN 5 CV oscillante biplace, 58, c neuve, 150.000 Alésia 02.45.

MOTOS TCHEQUES

JAWA 250 et 350 cc vendues avec garantie à partir de 70.000 frs. SIDAM, 8, rue Fourcroy. PARIS-17^e. WAG. 52-62.

SCOOTERS

Jawa 250, 1957, 17.000 kms, excellent état. Lahille, 3, rue Paillet, Paris (5^e).

A vendre Jawa 250 cm³, t. b. état. Prix int. S'adr. Cycles Aquistapace, avenue Jean-Jaurès, Gagny (S.-et-O.).

Jawa 350 mod. 56, bon état 20.000 km. Battarel, 39, Montgomery, Vernon, Eure, tél. 740.

VENDS SCOOTER 125 TERROT nf 3.000 km., accessoires. Au plus offrant. Trivier, 12, r. de la Raffinerie. Dijon, Côte-d'Or.

SPEED-MORS en bon état de marche ayt servi à un technicien de *Moto-Revue*. Réellement bas prix, et au plus offrant. *Moto-Revue*, 12, rue de Cléry.

ACHATS

Paie compt. de suite ttes motos étrangères. LAB. 44-65

Achète motos Zündapp 750 ccm (type Russie). Sont prises sur place. Offre av. prix s. 11.306. Havas Strasbourg.

ECHANGES

Echangez votre MOTO contre AUTO

ou

belle moto étrangère

ou même

contre MEUBLES

aux

Galleries du Meuble

3, PLACE CLICHY

Choix unique

en France de

300 AUTOS

300 MOTOS

3.000 m² d'exposition meubles

Ouvert dimanche et fête

Le Bottin de l'Auto 1958, neuf, soldé à 500 fr. (par poste rec. : 700 fr.). Verser cette somme cpte ch. postal 297-37.

LA PLUS FORTE VENTE DES PUBLICATIONS TECHNIQUES

LE NUMÉRO : 70 FRANCS

Moto

La

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 Nos	1.400 fr.	1.700 fr.	50 Nos	2.500 fr. 3.000 fr.

● L'abonnement comprend les réductions et le bénéfice des numéros spéciaux (N^{os} du Salon, Noël, etc...), l'abonné économise 650 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.

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 : 894 fr.
(par poste 1104)



NOUS ÉDITONS AUSSI :

4 CV RENAULT

Prix : 954 fr. (par poste 1.104 fr.)

TRACTION AVANT CITROEN

Prix : 688 fr. (par poste 798 fr.)

L'ARONDE

Prix : 723 fr. (par poste 833 fr.)

2 CV CITROEN

Prix : 703 fr. (par poste 818 fr.)

MOTOBECANE 125 lat.

Prix : 412 fr. (par poste 522 fr.)

MOTOBECANE 125-175 culb.

Prix : 532 fr. (par poste 642 fr.)

PEUGEOT P 55-56-155-156 et 176

Prix : 552 fr. (par poste 662 fr.)

GNOME-RHONE

Types R1 - R2 - R3 - R4 - R4 C

Prix : 537 fr. (par poste 657 fr.)

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

Prix : 522 fr. (par poste 632 fr.)

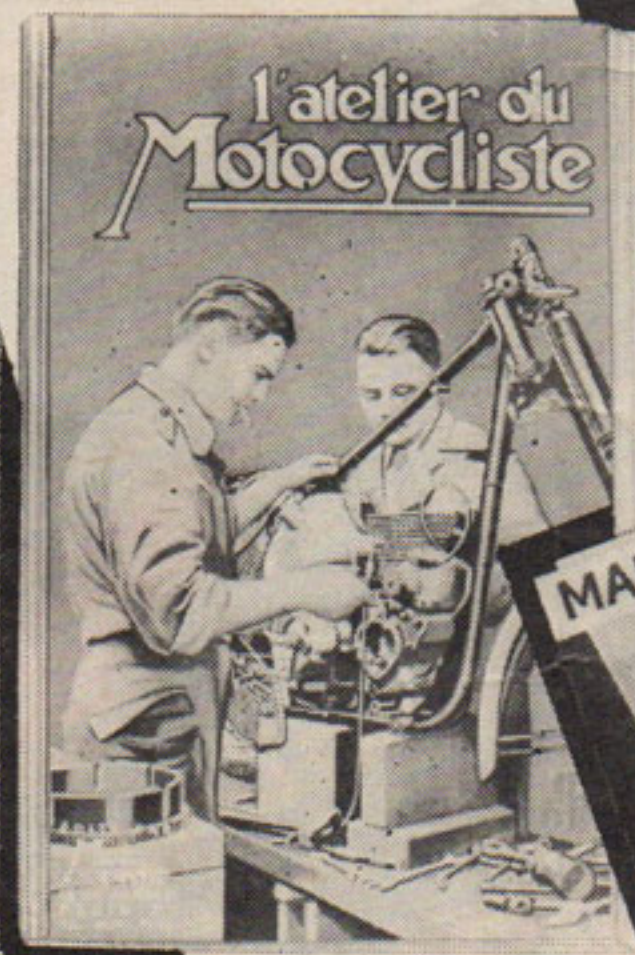
L'ART DE CONDUIRE (Motos, Vélocycleurs, Cyclomoteurs)

Prix : 497 fr. (par poste 607 fr.)

Prix : 482 fr.
(par poste 592)



Prix : 608 fr.
(par poste 723)



Prix : 578 fr.
(par poste 688)



Prix : 568 fr.
(par poste 683)

Prix : 573 fr.
(par poste 683)



Prix : 563 fr.
(par poste 673)

TABLEAUX MURAUX

PLANCHES MURALES 60x100 cm. : Pour envoi par poste des Tableaux Muraux, ajouter 100 fr. - Pour 2 tableaux 120 fr., et 30 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.
Bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 : 500 fr.
Bloc-moteur Ydral 125 : 450 fr.

CARNET DE BORD du Motocycliste
60 fr. (franco 110 fr.)

RELIURES 350 fr. (par poste 500 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

25%

DE REMISE

HÂTEZ-VOUS!!



Pour vous, la moto, le scooter, le cyclomoteur n'auront plus de secret, grâce au

**VADE MECUM
DU MOTOCYCLISTE**

le manuel technique et pratique indispensable à l'utilisateur et au réparateur.

Pour répondre à la demande de quelques constructeurs et agents, et à titre de propagande pour aider tous nos jeunes lecteurs, nous consentons un rabais de 25%. C'est donc 668 fr. (+ port: 73 fr) que vous le paierez, au lieu de 890 fr., soit une remise de 222 fr. -- Paiement à notre C.C.P.: Moto-Revue, 297-37 Paris.

C'est vraiment une véritable encyclopédie

370 PAGES, PLUS DE 500 ILLUSTRATIONS