

MOTOCYCLES et Scooters



N° 209 - JUIN 1959

12^e ANNÉE

REVUE MENSUELLE

DIR. : MAX ENDERS

AD^r : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS

Essai : 250 NORTON "Jubilee"

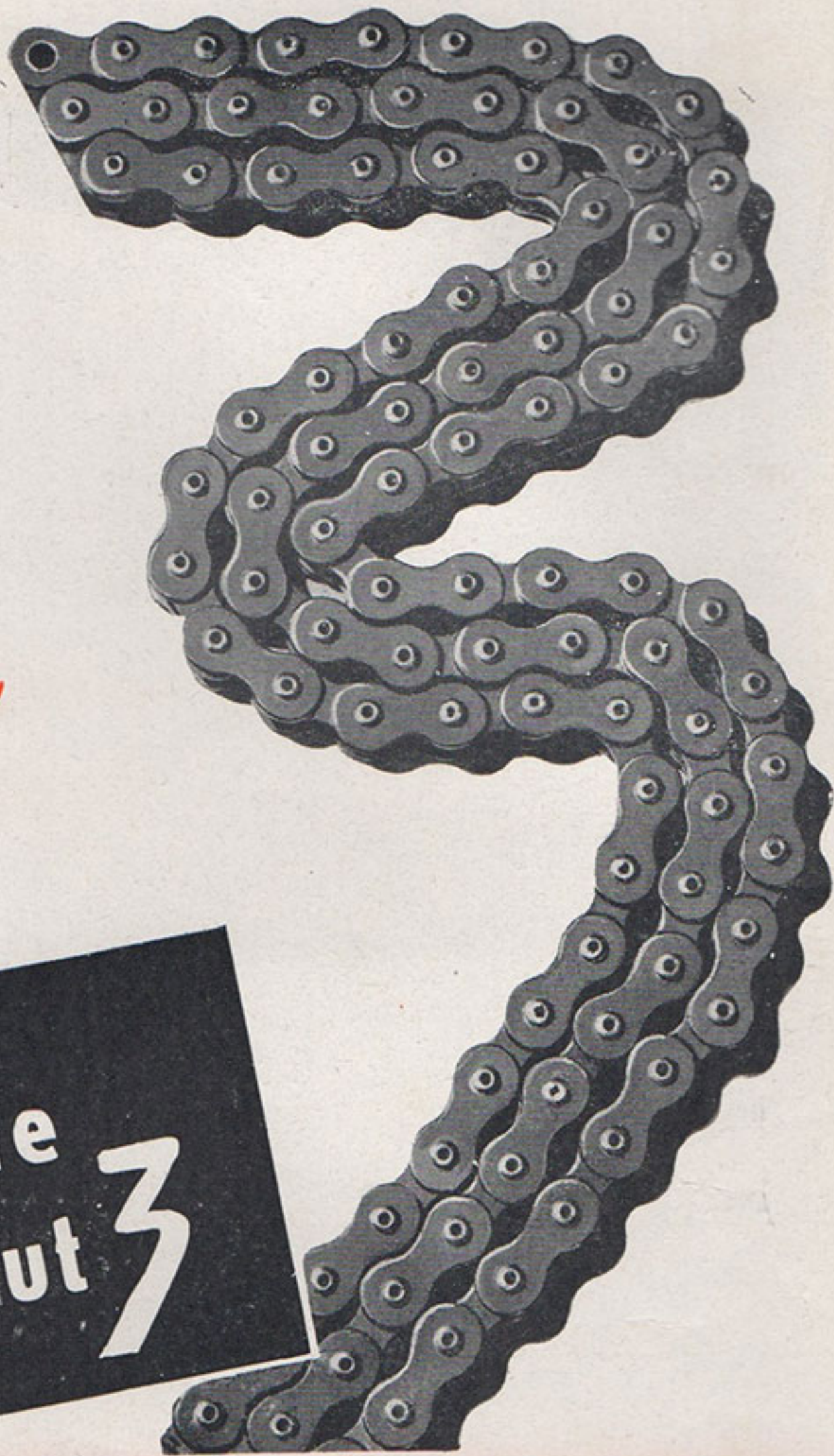
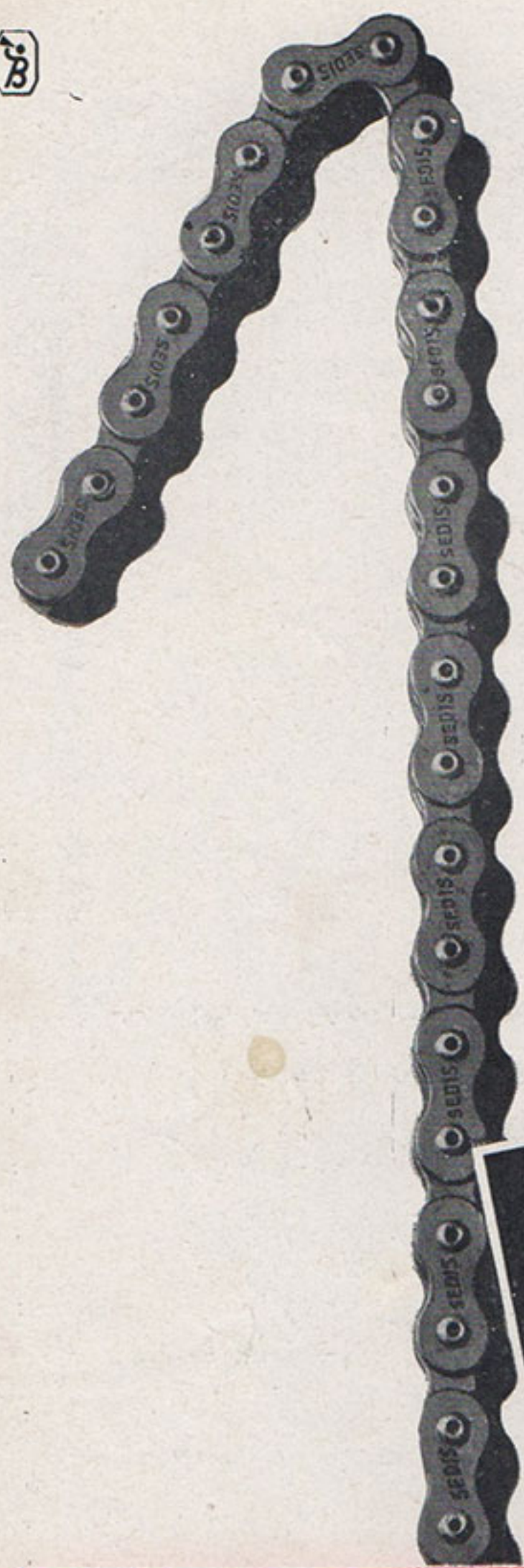
70^F

SUISSE

1^F

BELGIQUE

10^F



1 chaîne
qui en vaut **3**

la **Spéciale Cyclo**
A TRAITEMENT DELTA Δ

**3 fois moins d'usure
pour le
même prix**

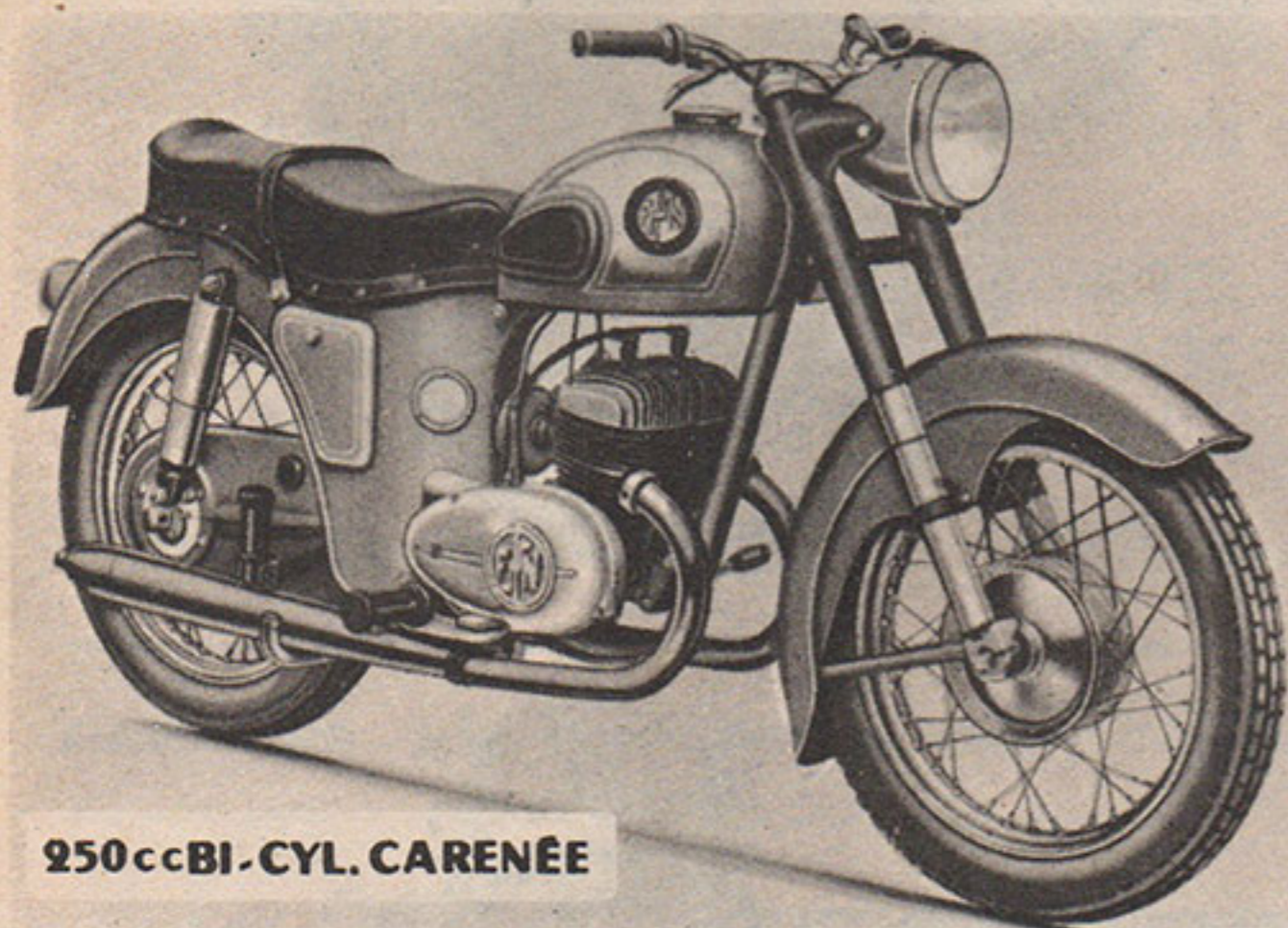
SEDS

la chaîne française

de qualité



**PRÉSENTE LA GAMME
DE SES MODÈLES**



250cc BI-CYL. CARENÉE

LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

ENTIÈREMENT ÉQUIPÉES

(Fourches télescopiques
Selles doubles
Suspensions
arrières oscillantes)

**250 cc - 2 TEMPS
BI-CYL CARÉNÉE**
Vainqueur du Bol d'or 1957

250 cc Toutes catégories
à plus de 100 km/H
de moyenne

Prix - 265.000 Frs

350 cc CULBUTÉ

Prix - 265.000 Frs

450 cc CULBUTÉ

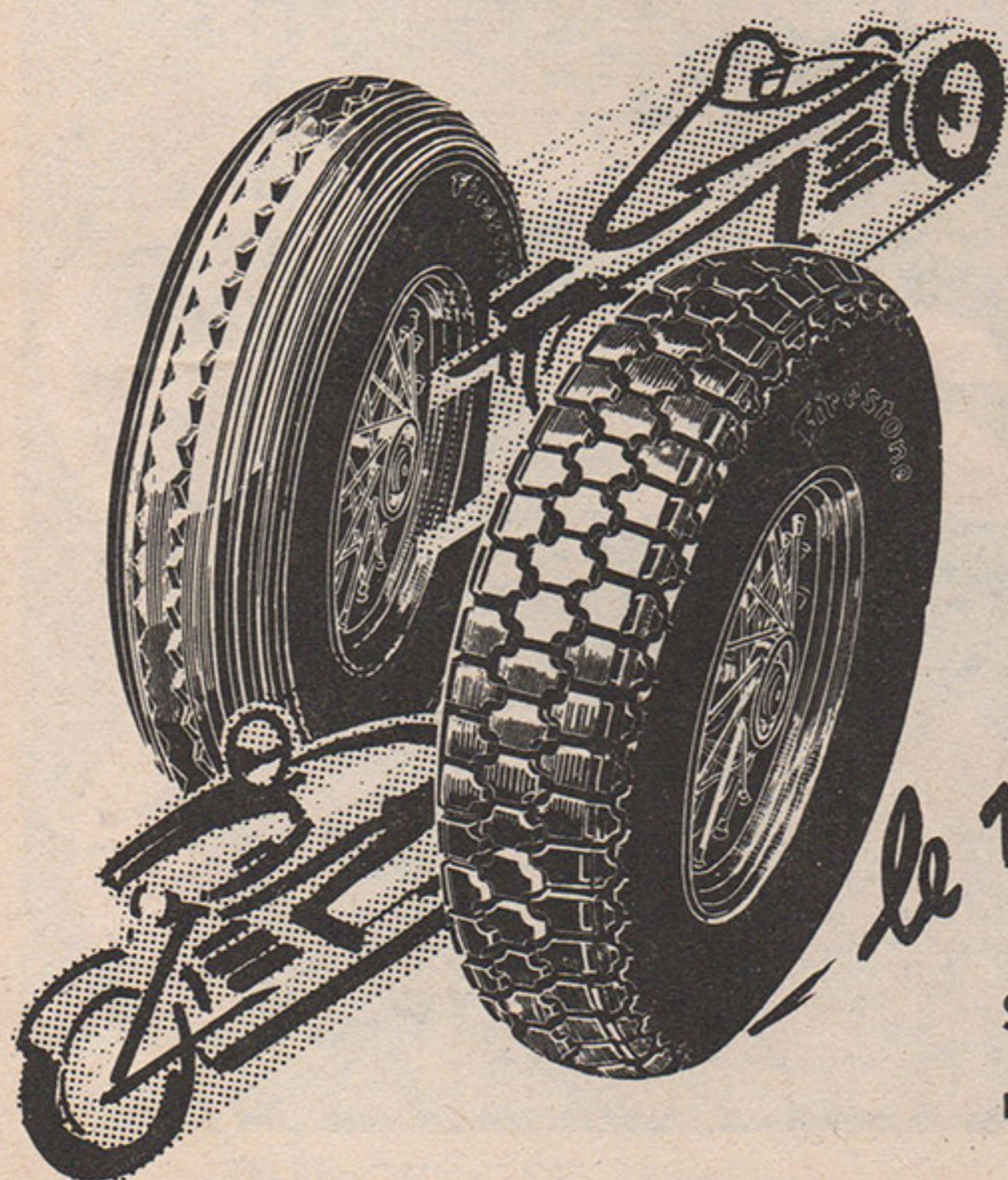
Prix - 285.000 Frs

**FABRIQUE NATIONALE
D'ARMES D'HERSTAL**

SUCCURSALE FRANÇAISE : 4, rue Pierret
- NEUILLY-sur-SEINE - Tél. MAI. 94-27

200 AGENTS EN FRANCE

Quelques agences régionales encore disponibles



LE NOUVEAU PNEU-MOTO

Firestone

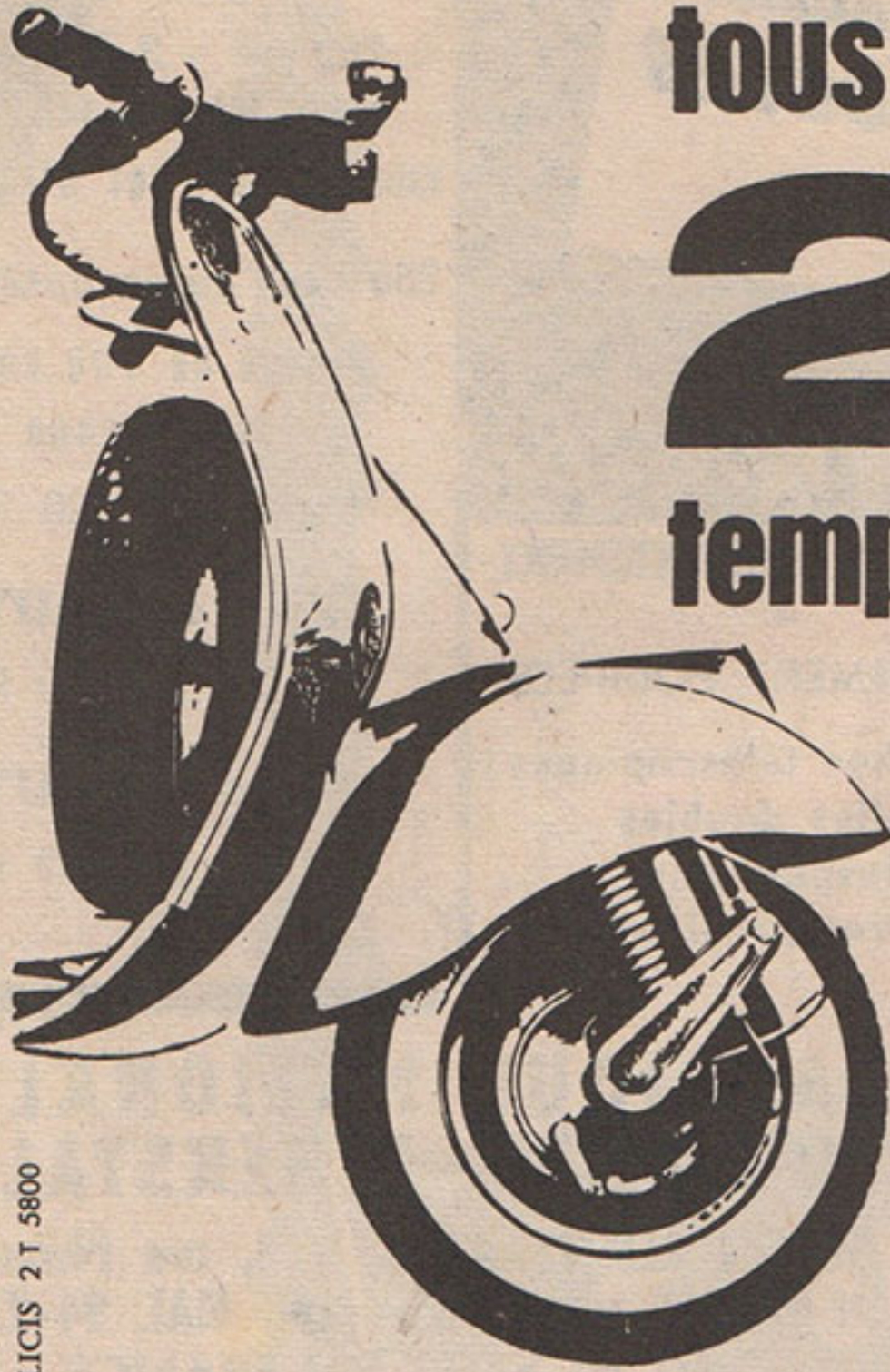
SUPER-RENFORCÉ

*le moins cher
au kilomètre. Sécurité*

SOCIÉTÉ ANONYME SERVICE GÉNÉRAL DU PNEU

au Capital de 90.000.000 de francs

12, Bd Bineau, LEVALLOIS-PERRET (Seine) - Tél. PER 39-72



PUBLICIS 2 T 5800

pour
tous les moteurs
2
temps



fortin - photo coquin

**la nouvelle
huile Shell 2 T
est encore
améliorée**

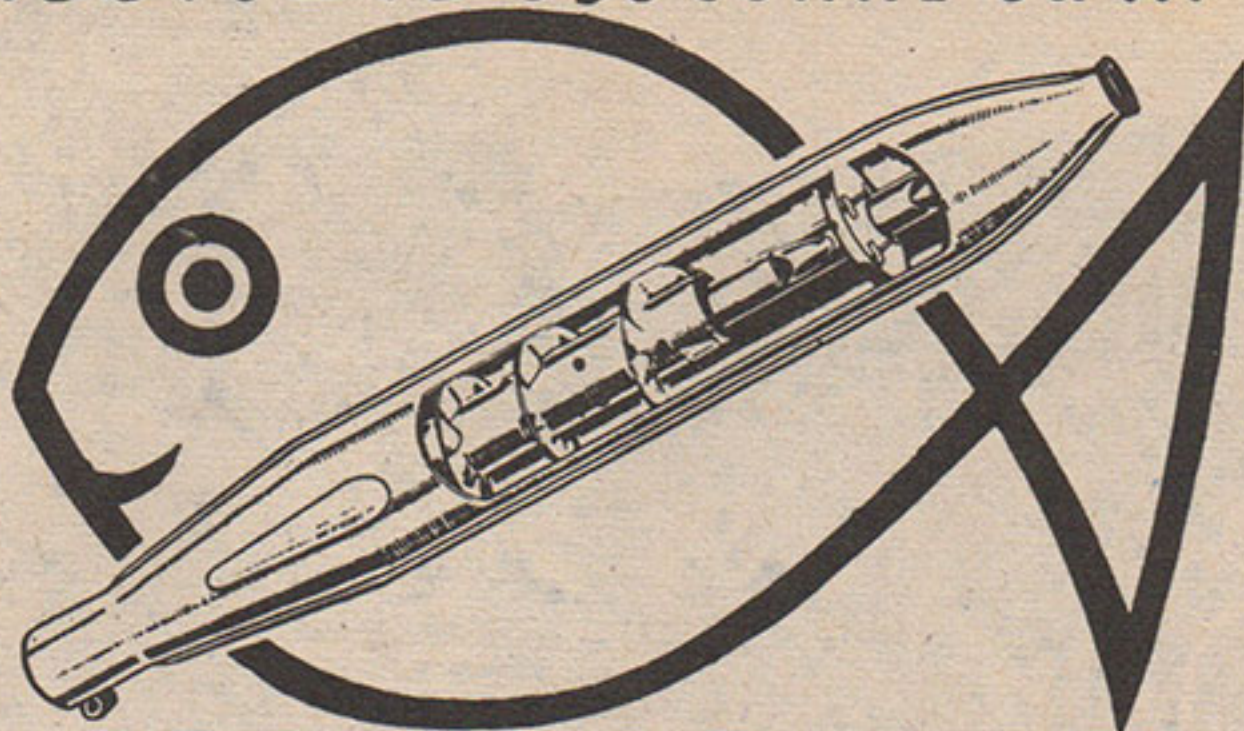
Ses qualités nouvelles,
sa viscosité
parfaitement adaptée
aux besoins
des moteurs 2 temps
suppriment le grippage
et l'usure.

De plus,
sa miscibilité totale
lui permet de réaliser
avec l'essence
un mélange intime,
homogène et stable.
Pour votre moteur,
c'est une sécurité absolue
dès le départ.

la plus sûre
pour tous les véhicules
à moteur 2 temps.



SILENCIEUX COMME UN ...



WILMAN

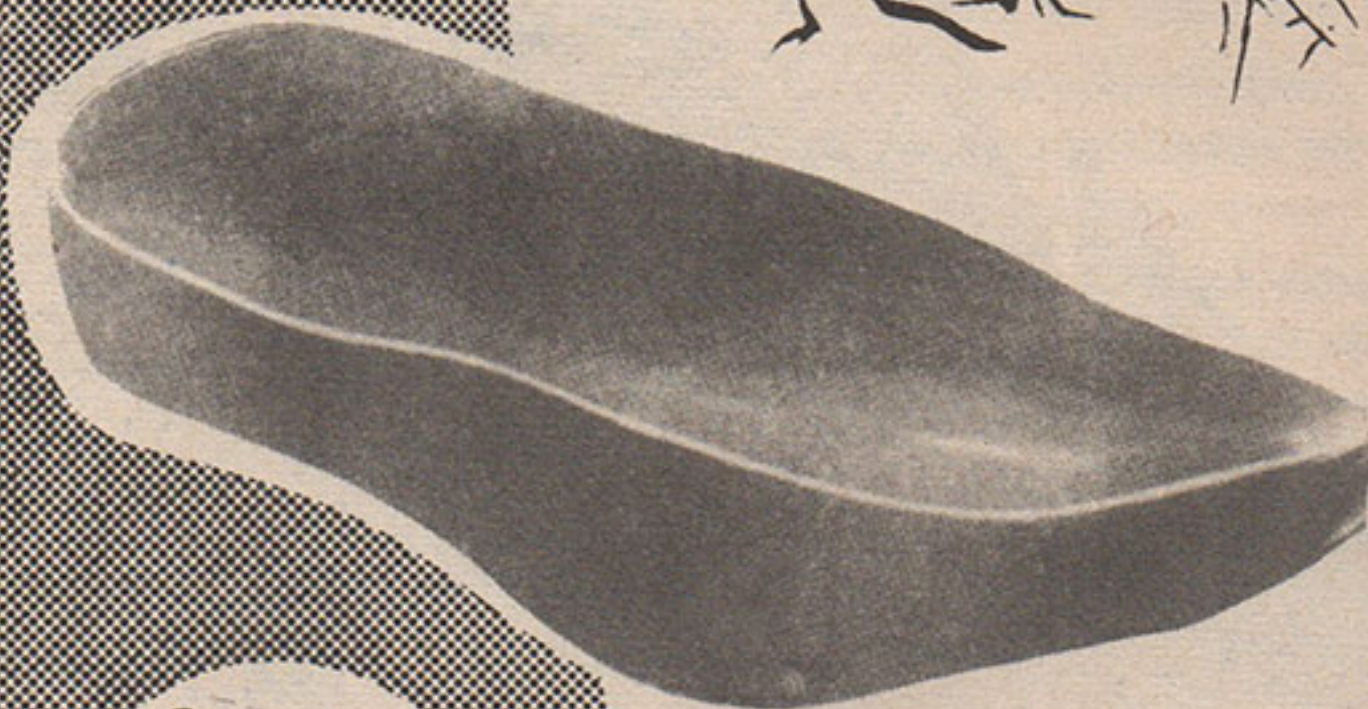
ECONOMIE - PUISSANCE - SILENCE

DEPUIS 30 ANS IMPOSE SA TECHNIQUE
ET REMPORTE LES PREMIERES PLACES
DANS TOUS LES CONCOURS.

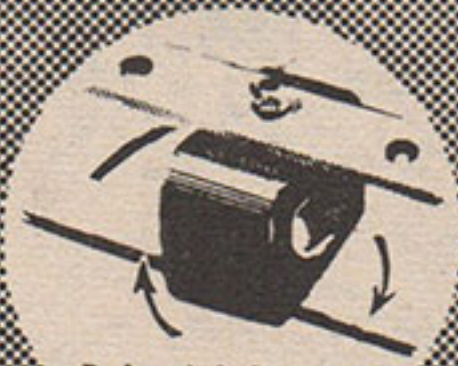
SILENCIEUX POUR AUTO, MOTO, CYCLO, SCOOTER.

Renseignements - 3, rue d'Evreux, Courbevoie (Seine) - Tél. DEF. 19-65

le **COUPLE** uni ...



...utilise la "BIPLACE"



Reglage de la Suspension

MERAT

MERAT & C^{ie} - SURESNES (SEINE)

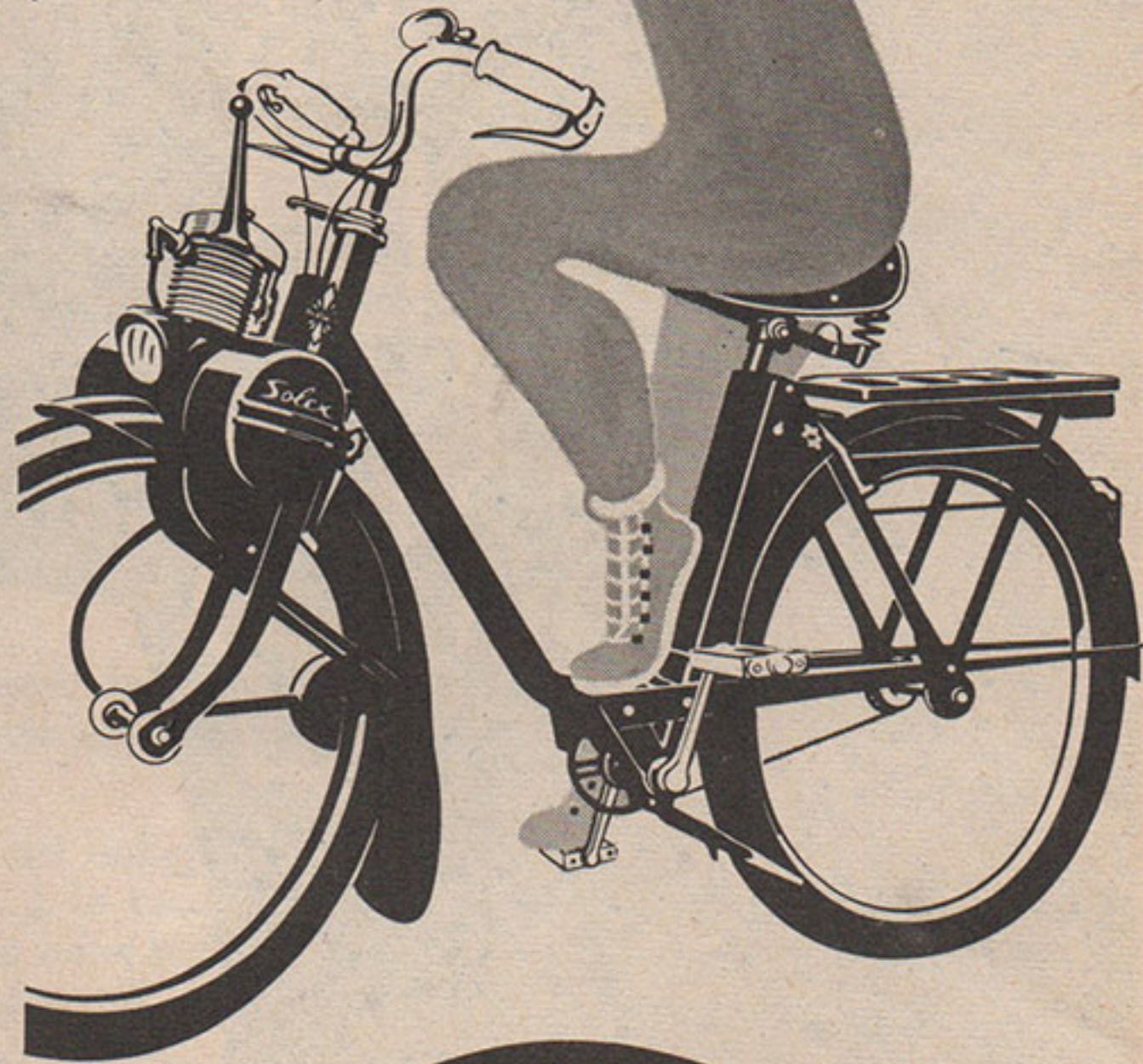
TÉLÉPHONE : LON. 18.86

30, rue de la Procession — Téléphone : LON 18-86

5
René
Ravo
AVENIR

LE *Vrai*

VELOSOLEX

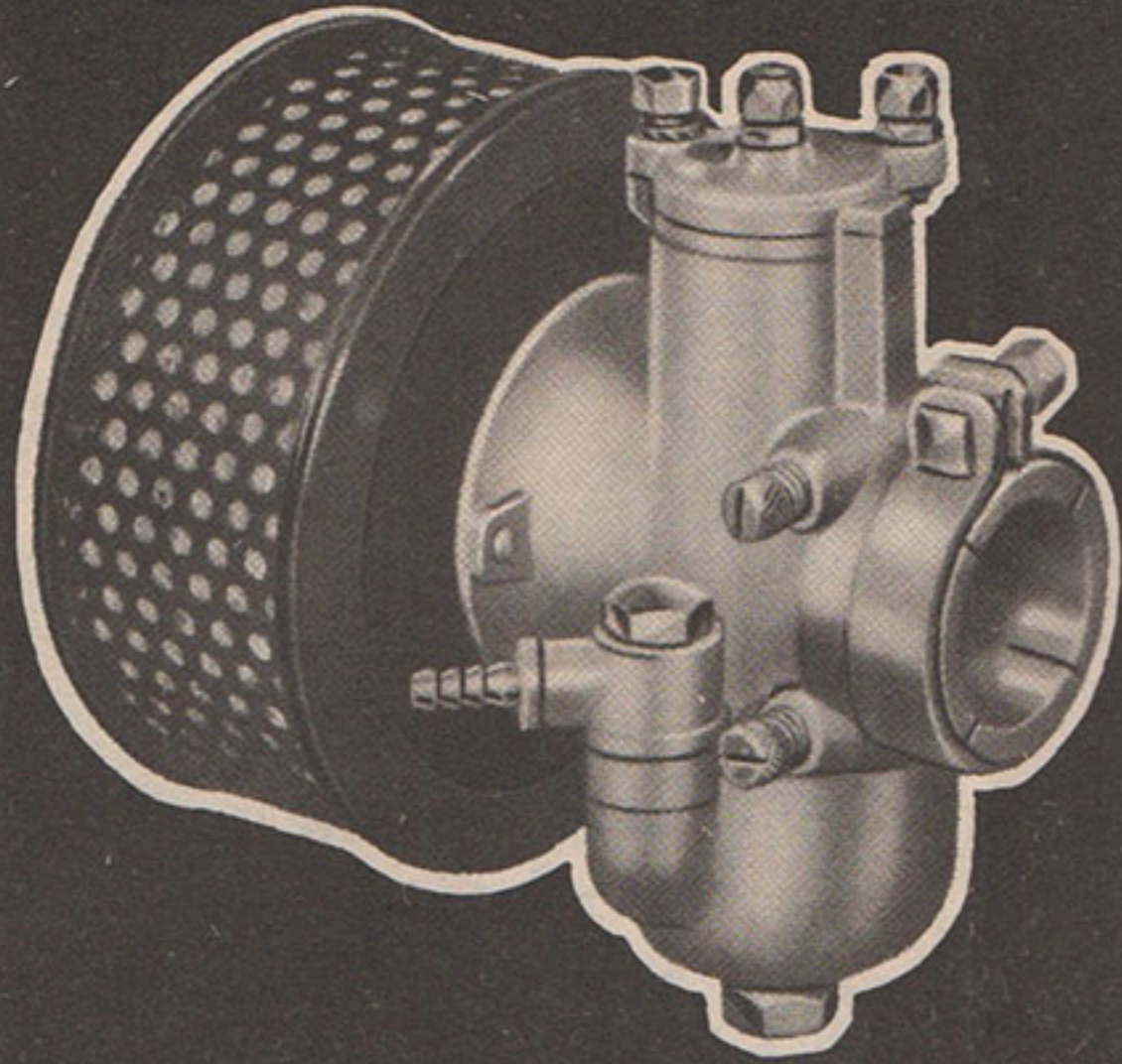


GARANTIE
1an
PRIX MAINTENU
32.800^F
PLUS TAXE LOCALE

Qualité et Service Inégalés

VELOSOLEX-COURBEVOIE (Seine)

MAUREN-LEGAY



*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

36^{bis}, RUE GUERSANT - PARIS-17°



A U S O M M A I R E :

★ <i>Éditorial</i>	7	★ 250 Norton " Jubi- lee "	17
★ 4 semaines de cross .	11	★ <i>Préparez vos va- cances</i>	23
★ <i>Derrière le compte- tours</i>	15	★ <i>Moto-ball</i>	27
		★ <i>Bourg-en-Bresse</i>	29

12^e ANNÉE

N^o 209

JUIN 1959

MOTOCYCLES

ADMINISTRATEUR : M. LEGRAS * 14, RUE BRUNEL, PARIS-17^e - ÉTO. 05-50 * DIRECTEUR : MAX ENDERS

AVEC L'EXPRESSION DE NOS SENTIMENTS DISTINGUÉS

Un certain confrère (mieux vaut dire, rival), se déchaîne périodiquement dans son hebdomadaire contre les autres revues qui ont l'audace de se consacrer, elles aussi, au motocyclisme français.

Certes, cette publication est notre aînée et nous ne lui contestons pas son ancienneté, mais son grand âge ne lui confère pas ce droit au monopole qu'elle a si longtemps détenu, qu'elle enrage d'avoir perdu, et moins encore le droit de répandre son fiel sur ceux qui, sans faiblir, lui tiennent tête.

Nous qui, de saine constitution, sommes immunisés contre son venin, nous dédaignons généralement ces attaques virulentes mais vaines et continuons, imperturbables, notre progression régulière.

Bien mieux, nous estimons comme un indispensable stimulant le fait d'être plusieurs à nous dévouer à la même tâche, à la condition toutefois de lutter entre nous sportivement, cordialement même, comme nous le faisons à l'égard des autres et comme ces autres le font vis-à-vis de nous-mêmes.

Les ragots, les insinuations perfides, cette sordide « cuisine » ne servent pas la cause que nous prétendons défendre ; au contraire, ils indisposent le lecteur plus qu'ils ne l'intéressent.

C'est du moins notre point de vue, nous l'exprimons ici sans acrimonie et même assez courtoisement, n'est-ce pas ?

Max Enders

MAGASIN *Echos*

UNE BONNE IDÉE LE CHALLENGE INTER-ENTREPRISE



motorisés ou non.

Chaque jour en France, 350 travailleurs seraient, paraît-il, victimes de la circulation sur le trajet domicile-travail, avec par 100 accidents, 8 graves et 1 mortel. La plupart de ces victimes seraient parmi les usagers des deux-roues

Le challenge Inter-Entreprises qui a débuté en avril et se termine en juin et auquel prennent part 400 entreprises a pour but de mettre en garde cyclistes et motocyclistes contre les risques de la circulation et particulièrement contre les accidents de trajet.

A cette occasion la « Prévention Routière » a édité quatre affiches humoristiques mais suggestives à souhait qui complètent la série de tracts et brochures éducatifs.

ET TERROT CONTINUE

Terrot nous adresse un nouveau bulletin de victoires à l'occasion de la dixième Coupe des Neiges qui s'est disputée le 5 avril à Aix-en-Provence en associant cette fois à ses succès son autre marque Magnat-Debon. Voici le classement : catégorie 175 cm³ : 1^{er} Kroukovski, sur Rallye Terrot, 2^e Peretti Joseph, sur Rallye Magnat-Debon.

PIERRE PSALTY AGENT RHONSON

Les Etablissements Pierre Psalty surtout connus comme importateurs et agents généraux pour la France de la marque anglaise Royal-Enfield, se sont assurés récemment l'agence de la firme française Rhonson de Lyon, dont la gamme de production est particulièrement étendue, surtout en cyclomoteurs.

Les Etablissements Pierre Psalty étant situés avenue des Ternes, sont distributeurs de Rhonson pour les 16^e et 17^e arrondissements et pour Neuilly-sur-Seine.

On remarque également dans les vitrines de ce magasin le Vélovap dont l'apparition a suscité tant de curiosité et dont le lancement définitif sur le marché ne saurait plus tarder.

L'ANTIVOL OBLIGATOIRE



C'est en Allemagne de l'Ouest qu'on en parle. Le Ministère des Communications annonce que ses techniciens ont approuvé un projet d'ordonnance rendant obligatoire, sur tout véhicule à moteur, un antivol autre que les clefs de portières ou de contact. Pourquoi ? ce n'est pas pour obliger les propriétaires de deux ou quatre roues à prendre une garantie supplémentaire, mais parce qu'on a constaté là-bas que nombre d'accidents étaient causés par des voleurs ou des « emprunteurs » souvent démunis de permis de conduire, inexpérimentés et n'ayant pas, bien en mains, le véhicule qu'ils s'approprièrent à l'improviste et trop pressés de s'écarter en hâte du lieu du larcin.

Et ce même organisme préconise l'antivol bloquant la direction.

Voilà qui doit réjouir M. Neiman.

AUGMENTATION DE L'INDICE D'OCTANE « SUPER »

Le Journal Officiel des 27 et 28 avril a publié un arrêté en date du 21 fixant les caractéristiques exigibles, dès le 1^{er} mai, du supercarburant et dont voici le texte :

Article premier. — L'article 3 de l'arrêté du 30 septembre 1957 est modifié comme suit en ce qui concerne l'indice d'octane :

« Indice d'octane. — L'indice d'octane du supercarburant d'origine pétrolière, schistière ou de synthèse, mesuré par la méthode CFR, Research Method, devra être au moins égal à 91 et au plus égal à 93. Ces chiffres seront respectivement portés de 92 à 94 à dater du 1^{er} mai 1959. La quantité maximum de plomb tétraéthyle, pouvant être mélangé au supercarburant, est fixée à 6 dix millièmes. »

Art. 2. — Le directeur des carburants et l'inspecteur général, chef du service de la répression des fraudes sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Ces nouvelles caractéristiques doivent procurer de plus hautes qualités d'antidétonance convenant mieux à nos moteurs actuels et en améliorer le rendement.

PRENEZ VOS DISTANCES



L'article 14 du Code de la Route précise que lorsqu'un véhicule automobile dépasse un cycle ou un piéton, il ne doit pas effectuer ce dépassement à moins d'un mètre. La question est de savoir si, dans ce cas, le cyclomoteur doit être assimilé au vélo, l'opinion à ce sujet n'est pas unanime.

De toutes façons si l'on peut, sur la route, prendre ce mètre de garde, c'est devenu presque impossible dans l'encombrement de la circulation urbaine, d'autant, il faut le reconnaître, que nombre de conducteurs de « deux-roues » motorisés ou non ne s'astreignent guère à conserver prudemment leur droite et préfèrent se faufiler parmi les voitures par une savante et parfois dangereuse progression en zig-zag.

PRIX PLAFONDS POUR LE CARBURANT « 2 TEMPS »

L'administration, en prenant la décision d'établir des prix plafonds pour les carburants « 2-temps » (mélange essence-huile), a voulu mettre fin au régime existant auparavant, en cherchant à uniformiser les prix par un arrêté n° 24-241 publié au B.O.S.P. du 18 avril que nous reproduisons ci-dessous :

« Les prix limites de vente au consommateur à la pompe des carburants composés d'un mélange d'essence et d'huile minérale spécialement préparé pour l'alimentation des moteurs à deux temps sont fixés comme suit :

Prix au litre de l'essence-auto majoré de :

- 15 fr. pour un mélange contenant 3 à 5 % d'huile ;
- 20 fr. pour un mélange contenant 6 à 8 % d'huile ;
- 30 fr. pour un mélange contenant 9 à 10 % d'huile.

Art. 2. — Les dispositions de l'arrêté n° 22.161 du 3 juin 1952 cessent d'être applicables aux prix des carburants spéciaux visés à l'article premier.

Par contre, les dispositions de cet arrêté restent applicables à la vente en bidon de ces produits. »

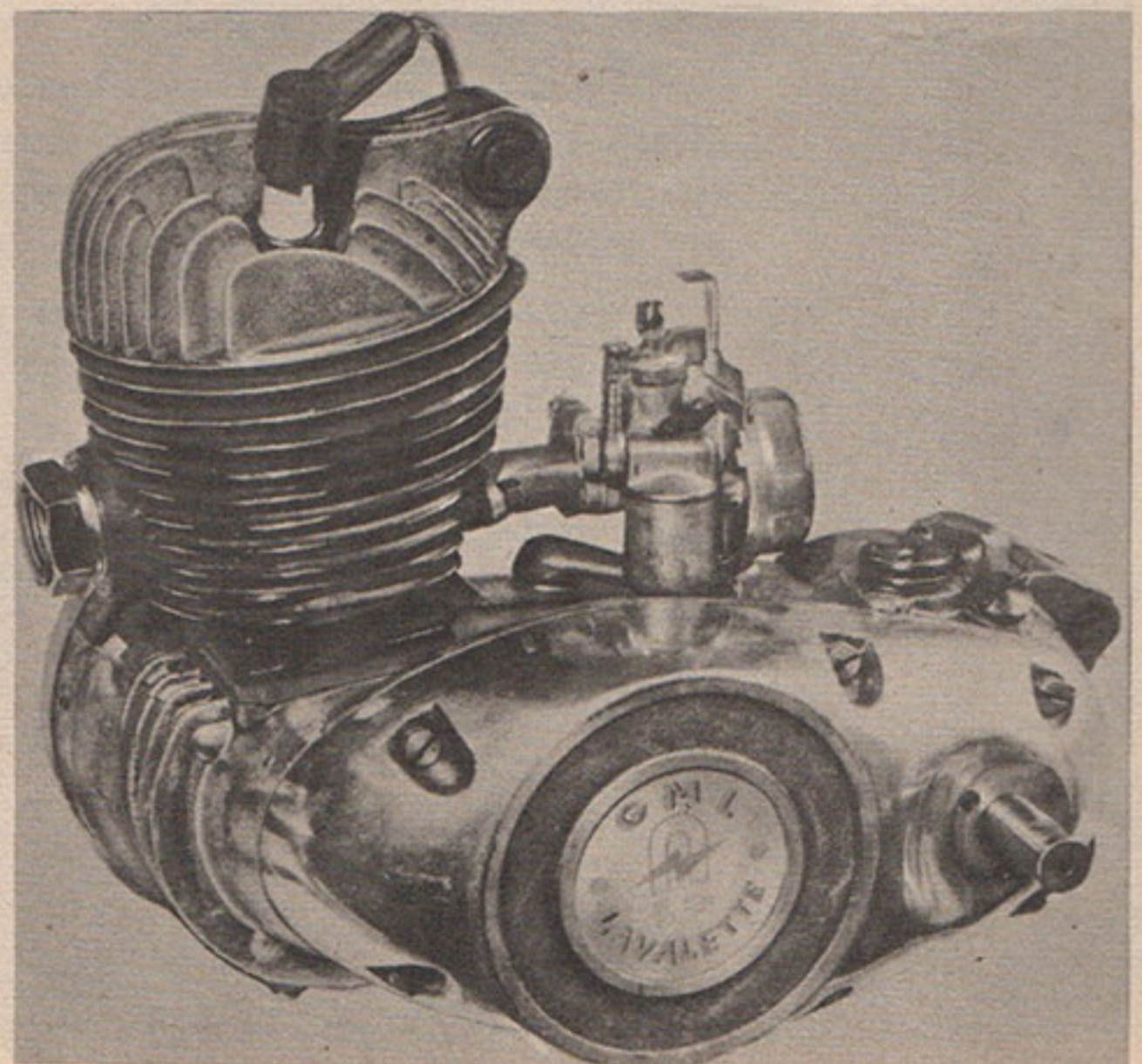
DU NOUVEAU CHEZ LAVALETTE

Les Etablissements Lavalette ont annoncé la sortie de deux nouveaux bloc-moteurs plus spécialement destinés aux cyclomoteurs 50 cm³ et vélomoteurs de 50 à 100 cm³ sport et grand tourisme.

Ces bloc-moteurs comportent une boîte à deux rapports qui facilite les démarrages et l'ascension des fortes pentes et d'un pédalier kick incorporé qui permet le lancement du moteur au point fixe et réalise la transmission à la roue arrière par chaîne unique ce qui simplifie la mécanique et affine la ligne de la machine.

La G.M.L. 50 avec une cylindrée de 49,7 cm³ donne 2,2 cv à 5 500 t/m et le G.M.L. 60 avec 60,2 cm³, 2,8 cv au même régime.

Nous présenterons en détail cette nouvelle production Lavalette dans un prochain numéro.



Le contrat d'assurance est-il oui ou non, un contrat de bonne foi?

On peut en douter :
La nature même du contrat d'assurance suppose une bonne foi réciproque.
Nous considérons que si celle-ci existe, elle ne peut et ne doit pas permettre d'engager une procédure qui a pour but, de laisser à la charge d'un assuré, les conséquences d'un risque qu'il a entendu couvrir.
Nous rapportons ci-dessous, un arrêt qui démontre parfaitement un état d'esprit regrettable chez l'assureur.

« ASSURANCES TERRESTRES »

« Assurances contre les accidents, risques garantis, conducteur muni d'un permis de conduire faux, bonne foi de l'employeur assuré. Cass. Civ. du 8 janvier 1959. Gazette Palais, 25-27 mars 1959. »

« Cette décision estime que le fait que l'employeur assuré a, de bonne foi, cru que son préposé avait un permis de conduire régulier est inopérant; la Compagnie d'Assurances peut parfaitement refuser cette garantie.

» La Cour. — Sur le moyen unique; vu l'article 1134. du Code civil.

» Attendu que pour faire jouer la garantie de la Compagnie X... qui assurait la responsabilité de C... contre les accidents causés par son camion, mais en excluant les sinistres survenus lorsque la personne tenant le volant ne peut justifier qu'elle est titulaire du certificat de capacité exigé par les règlements publics en état de validité, la Cour d'Appel, après avoir constaté que : « D... préposé de C... auteur de l'accident litigieux, possédait un faux permis, suffisamment bien imité, pour qu'à deux reprises, il ait trompé les gendarmes... comme il a trompé C... » en a déduite que « la Compagnie X... ne saurait se prévaloir de l'erreur que C... a commise de bonne foi, en se fiant à des apparences qui avaient induit en erreur, tous ceux qui avaient eu l'occasion de les constater;

» Attendu qu'en statuant ainsi, alors qu'il y avait non-assurance aux termes du contrat invoqué, l'arrêt attaqué a dénaturé celui-ci;

» Par ces motifs, casse... »

L'arrêt de la Cour de Cassation est dur. La bonne foi incontestable et incontestée de l'employeur, incline à penser qu'il est inéquitable de lui appliquer la sanction de « non-assurance ».

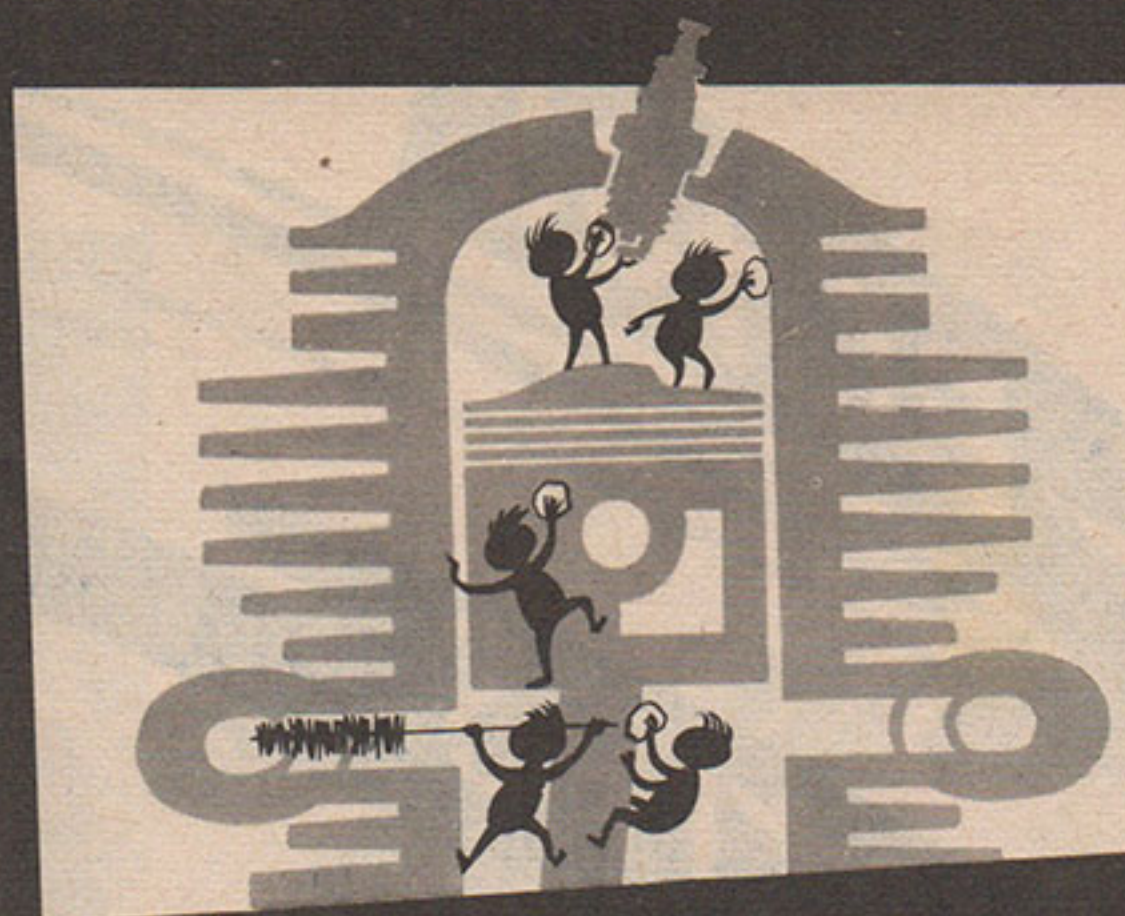
La position du chef de contentieux, qui a mené la procédure était peut-être juridique, mais incompatible avec l'esprit du contrat.

Il est regrettable pour le bon renom de l'Assurance, que la Compagnie ait cru devoir engager un tel procès.

Une telle façon de concevoir l'application du contrat d'assurance contribue à envenimer le climat des relations entre assureurs et assurés.

Nous aimerions à l'occasion des faits de la cause, savoir également si les gendarmes de bonne foi, comme l'assuré, ont été mis aux arrêts de rigueur, pour manque de perspicacité?

G. MASSENET
Président de l'Association Nationale
des Assurés.



Dans votre moteur 2 temps
Qui fait le ménage ?

A la pointe du progrès technique dans la lubrification des moteurs 2 temps, l'huile TOTAL 2 temps, grâce au choix des bases et des additifs qui la composent, maintiendra votre moteur en parfait état de PROPRETÉ.

L'huile **TOTAL 2 temps** évite calamine, encrassement des bougies, des chambres de combustion, des lumières d'échappement.

L'huile **TOTAL 2 temps**, dont le film est fortement adhésif, possède de remarquables propriétés anti-corrosives et anti-usure.

L'huile **TOTAL 2 temps**, donne avec l'essence un mélange instantané, stable et complet.

l'huile TOTAL 2 temps (en bidon) garde le moteur PROPRE et neuf.

Si vous voulez éviter toute manipulation, adoptez le mélange **TOTAL 2 temps** qui vous garantit la même protection de votre moteur. Le mélange **TOTAL 2 temps** est vendu exclusivement dans les mélangeurs aux couleurs **TOTAL**.



Produit de la
COMPAGNIE FRANÇAISE DE RAFFINAGE
La plus importante entreprise française de raffinage

ECHOS SPORTIFS

MOTO-CLUB D'OBERNAI

C'est le 28 juin qu'auront lieu les courses sur le circuit d'Obernai, seule épreuve internationale de vitesse dans l'est de la France. Sis au cœur d'une magnifique région touristique, entre la pittoresque cité alsacienne qui a su conserver son cachet et le pied du mont Saint-Odile le circuit d'Obernai-Bernardswiller déploie ses 2 700 m. Sur ce circuit de pilotage caractérisé par ses trois virages à angle aigu et ses trois courbes rapides se dérouleront les courses pour 350 cm³, 500 cm³ et sidecars.

Le Moto-Club d'Obernai, non content du prestige acquis par son épreuve les années précédentes, a tenu à améliorer encore l'aménagement de son circuit qui sera pourvu cette année de deux passerelles, d'une tribune agrandie et de 140 haut-parleurs.

Comptant pour le championnat de France catégorie internationale le double champion Collot défendra son titre face aux De Polo, Insermini, Ligier, Bayle, Valentin, Morel, Wolf, Besse, soit nos meilleurs inter qui seront opposés à l'Espagnol Gonzalès, au Belge Dauwe, à Grace de Gibraltar, à l'Anglais Purslow et à son compatriote Salt vainqueur en 500 cm³ l'an passé, aux Allemands Jaeger et Klager ce dernier sur sa rapide 350 cm³, Horex d'usine.

Dans la course pour sidecars appelée Trophée international Jacques Drion en mémoire de celui aujourd'hui disparu, qui parvint l'an passé, sur ce même circuit, à arracher la victoire aux Allemands Neussner et Ritter qui cette année seront à nouveau au départ, les sidecaristes français Rogliardo, Duhem, Vivier-Merle et Verd seront opposés au Belge Baix, au Suisse Strub, à l'Allemand Fath et au recordman du monde Camathias.

Le circuit international d'Obernai sera probablement le 28 juin la dernière épreuve internationale de vitesse en France de l'année où non seulement il nous sera donné de voir nos pilotes face aux étrangers mais où se joueront probablement les titres de champion de France des 350 cm³, 500 cm³ et sidecars.

MOTO-CLUB CASTRAIS

Bénéficiant d'une journée ensoleillée le 2^e Moto-Cross national de Puylaurens organisé par le Moto-Club castrais a obtenu un magnifique succès populaire et sportif, toutes les courses ayant été âprement disputées.

Signalons que l'organisation Moto-Club castrais démontra la parfaite homogénéité de tous ses rouages, ce qui permit la réussite de cette belle journée, dont voici le classement :

- 1^{re} manche en 350 cm³ : Postigo, Gisclard, Laffargue.
- 2^e manche en 350 cm³ : Lucas, Gisclard, Postigo.
- 3^e manche en 350 cm³ : Gisclard, Postigo, Lucas.
- 1^{re} manche en 500 cm³ : Baron, Degraux, Panis.
- 2^e manche en 500 cm³ : Melous, Baron, Lucas.
- 3^e manche en 500 cm³ : Melous, Lucas, Panis.

CLASSEMENT GÉNÉRAL

350 cm³. — 1^{er} Gisclard, Lavaur; 2^e Postigo, Pamiers; 3^e Laffargue, Colomiers; 4^e Négrier, M.-C. Castres; 5^e Lucas, M.-C. Castres.

500 cm³. — 1^{er} Baron, Pamiers; 2^e Melous, Albi; 3^e Panis, Albi; 4^e Lucas, M.-C. Castres; 5^e Pascual, Perpignan.

MOTO-CLUB DE MOULINS

Dans quelques semaines, le 21 juin se déroulera un des « great event » de la saison motocycliste 1959 : le Circuit International de Moulines.

Cette année, une innovation qui plaira à d'assez nombreux spectateurs modifiera le programme habituel : une épreuve de 500 cm³ sport à laquelle prendront part les pilotes nationaux sélectionnés d'après leurs meilleurs temps aux essais.

Cette course, encadrée par les deux épreuves internationales de 350 et 500 cm³ permettra aux pilotes de ces catégories de profiter d'un moment de détente indispensable.

A plusieurs semaines de cette grande compétition, il n'est guère possible de présenter aux lecteurs un plateau complet car la sélection s'effectue selon les normes immuables qui restent de tradition au sein du Moto-Club de Moulines.

Le Circuit de Moulines étant placé après les Grands Prix de France, d'Allemagne, et, également après le Tourist-Trophy, une étude sérieuse et approfondie du résultat de ces trois grandes classiques permettra aux sélectionneurs du Moto-Club de Moulines d'opérer le plus judicieux des choix.

Les dix années d'expérience ont prouvé aux fidèles habitués du Circuit de Moulines que chaque manifestation apportait toujours des éléments nouveaux, rehaussant constamment le standing de l'organisation.

A défaut de détails complets, nous pouvons quand même déjà dire qu'une dizaine de grands pilotes sont engagés. Avec les meilleurs Français du moment, quelques grands noms du motocyclisme mondial préfigurent l'ambiance extraordinaire que sera cette journée du 21 juin prochain.

En effet, le fameux Bob Anderson qui vient de triompher à Silverstone des as Hailwood, A. King et, surtout, du célèbre Mc Intyre dans les deux catégories 350 et 500 cm³ sera au départ. Des vedettes comme G. Tanner, P. Driver, E. Hiller, T. Phillis apporteront également leur concours. D'autres encore Jaeger, Hubert, B.M.W. istes redoutables, créeront l'élément de « suspense » indispensable dans une compétition équilibrée.

En attendant les suivants qui formeront eux aussi une sélection d'autant plus brillante qu'elle sera extraite des plus grands noms de la vitesse.

SCOOTER-CLUB BOURBONNAIS

Les 27 et 28 juin se déroulera à Moulines le 4^e Rassemblement-Scooters de Moulines organisé par le Scooter-Club bourbonnais.

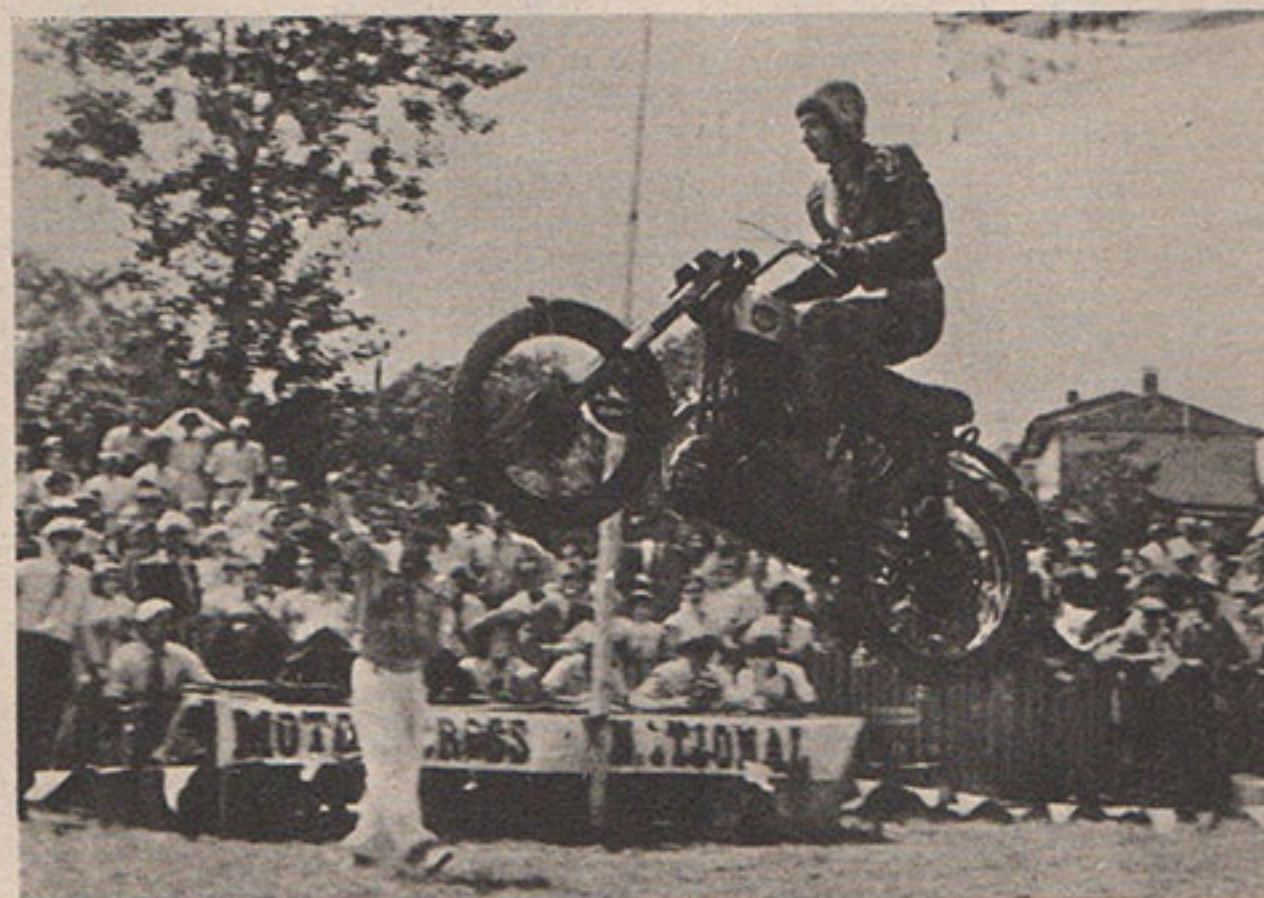
Cette manifestation comprendra une concentration, un rallye touristique et un gymkhana. Le rallye touristique et le gymkhana seront facultatifs, chacun des participants de la concentration restant libre d'y prendre part ou non.

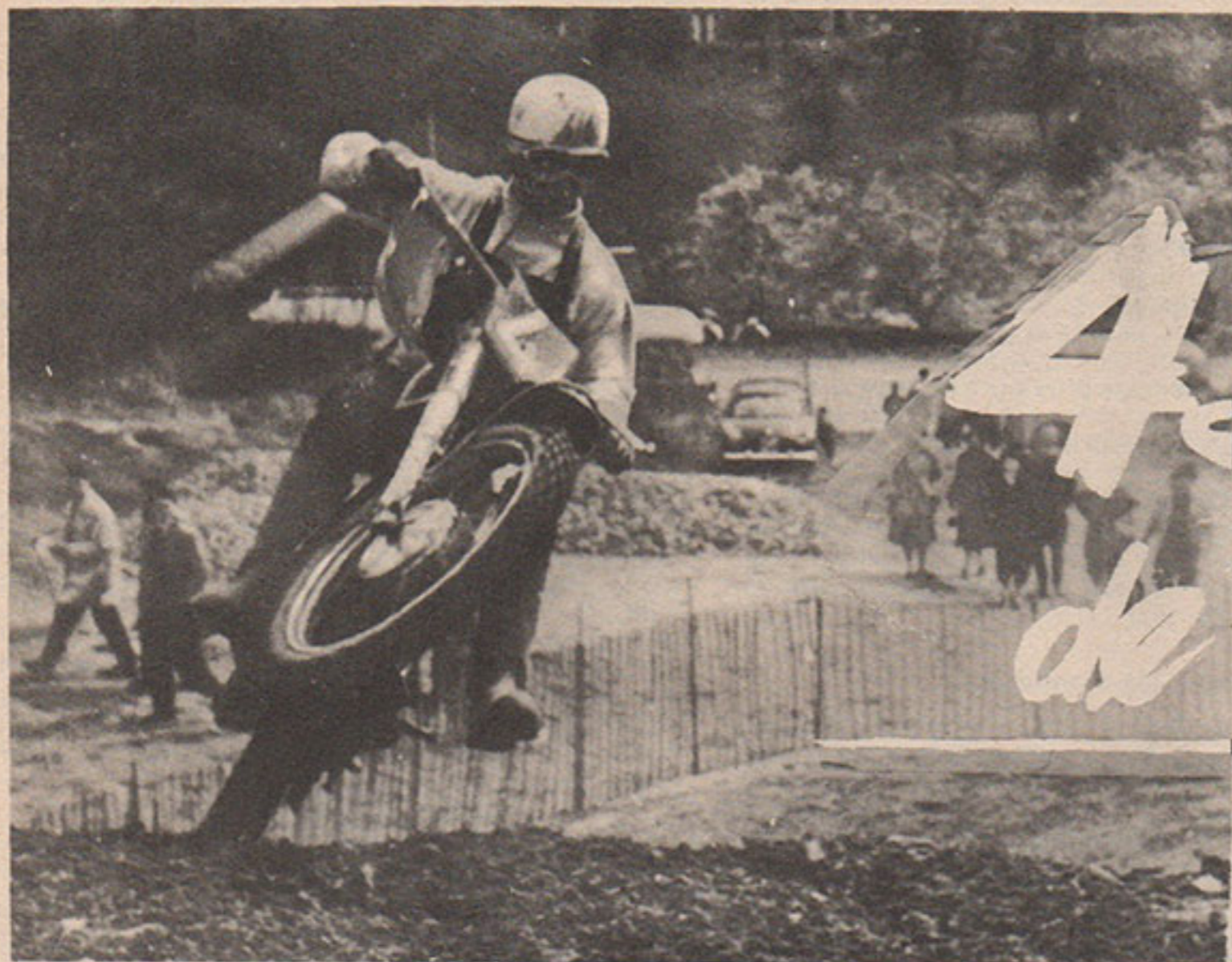
Plus de dix coupes et de nombreux prix de valeur seront attribués au cours de cette réunion.

Tous les clubs peuvent y participer.

Demandez, dès maintenant, le règlement général et le programme détaillé de cette manifestation, en écrivant au Scooter-Club bourbonnais café de la République, place de la Gare, à Moulines.

Nous reverrons prochainement sur les terrains de cross le coureur régional Jean Galzin qui est de retour depuis peu d'Algérie ou il a effectué son service militaire. Jean Galzin dont le palmarès est pour le moins éloquent puisqu'il totalise 34 victoires, 22 places de second et 12 places de troisième, compte disputer la saison 1959 et s'est équipé à cet effet de deux B.S.A. Gold-Star 350 et 500 cm³.





4 Semaines de CROSS

I

La fallu attendre le mois d'avril pour savoir à quoi s'en tenir car comme chaque année ce ne sont que les premières épreuves de championnat tant à l'échelon mondial, européen ou français qui ont pu nous indiquer les noms des crossmen les mieux préparés et les mieux en forme. Bien entendu aussi bien en France qu'à l'étranger de nombreuses rencontres ont eu lieu avant l'ouverture des différents championnats, et parmi celles-ci, si la majorité ne vise pas plus que le spectacle et le sport, d'autres se veulent d'être des « avant-premières ». En fait les avant-premières ou plus exactement les avant-premières significatives, c'est-à-dire celles qui méritent réellement ce titre, sont très rares ; cela se conçoit aisément car chaque crossman cherche, et c'est logique, à se faire engager là où ses chances de remporter la victoire sont les plus nombreuses et non dans une course où il sait rencontrer des coureurs de son niveau ou d'une classe supérieure à la sienne. Aussi il est toujours hasardeux, sinon dangereux, d'étayer des pronostics sur ces épreuves pilotes et mieux vaut sagement, comme nous le disions plus haut, attendre les résultats des premières épreuves de championnat.

EN FRANCE

En France ces premiers résultats nous ont été fournis par les épreuves qualificatives du Championnat de France deuxième catégorie. Avant d'examiner ces résultats, il n'est pas superflu de revenir sur les règles assez particulières de ce championnat communément appelé championnat national.

Le déroulement de celui-ci s'effectue en trois temps. Tout d'abord trois épreuves appelées qualificatives et se disputant le même jour ont pour fonction de désigner chacune les dix meilleurs. Trente crossmen sont alors qualifiés pour se retrouver dans l'épreuve de sélection. Cette course qui constitue le deuxième temps élimine les quinze derniers tandis que les quinze premiers de cette épreuve sont seuls autorisés mais également obligés de participer aux trois épreuves de classement qui sont Nancy le 7 juin, Saint-Brieuc le 5 juillet et Mézières-sous-Ballon le 2 août.

Ce championnat étant ouvert à tous les coureurs munis d'une licence « Nationale » ou « International Senior », inutile de vous dire qu'il y avait affluence d'engagements pour les trois cross qualificatifs d'Aire-sur-la-Lys, de Château-du-Loir et de Poitiers et que le principal rôle de ces rencontres était de faire un premier tri.

L'année dernière, deux épreuves seulement étaient chargées de faire la qualification et de plus se courant à plusieurs semaines d'intervalle, un concurrent déjà qualifié dans la première pouvait se présenter à la deuxième et en se qualifiant une seconde fois ôter une chance à un pilote moins chanceux ce jour-là.

Donc en se disputant simultanément les trois « qualificatives » de cette année permirent à chacun de choisir son terrain préféré ou à défaut le plus proche et répartissaient plus équitablement les chances pour tous les concurrents.

Trente-deux se présentèrent à Aire-sur-la-Lys pour dix places à prendre. Parmi eux bien des noms que vous n'ignorez pas : Devoldre, Dedoncker, Dufay, Rambour, Leclercq, qui se qualifièrent dans les championnats nationaux précédents ; Faivre, septième du championnat des 250 cm³ en 1958, Voreux, septième à la fois de ce même championnat des « quart de litre » et du championnat national ; Desbois tenant actuel du titre des 250 cm³ ; Bloquet, inter l'année passée après s'être révélé parmi les meilleurs du championnat national de 1957 et redescendu en 1959, Barbara inter lui aussi en 1957.

Après les éliminatoires, quinze hommes restèrent en lice pour les deux manches de championnat à l'issue desquelles dix pilotes seulement pourraient encore espérer prétendre au titre. Dedoncker remporta la victoire et les cinq derniers voyaient s'envoler leurs espérances après être sortis des éliminatoires qui rejettèrent notamment Desbois et Bloquet.

A Poitiers comme à Château-du-Loir, les mêmes scènes se sont reproduites, les victoires revenant à Delpeyrat qui fut, on s'en souvient, champion de la catégorie 250 cm³ en 1955, et à Lamouroux, neuvième du championnat précédent. Derrière eux apparaissent les noms bien connus de Tiarcelin, Malbec, Lefeur, Thomas, Ledormeur, Lusseyran, Lefèvre, Marcadier.

Donc parmi ces trente qualifiés, peu d'hommes ne s'étant jamais manifestés ; fait logique, car pour autant que soit ouvert ce championnat, permettant aux jeunes de se présenter, il rassemble aussi par la même occasion tous les crossmen valables possédant une 500 cm³ qui espèrent devenir un jour inter-expert et qui doivent donc franchir le filtre que constitue ce championnat :

CLASSEMENTS

Aire-sur-la-Lys.

1^{er} C. Dedoncker, B.S.A. ; 2^e R. Devoldre, B.S.A. ; 3^e D. Faivre, B.S.A. ; 4^e R. Leclecq, B.S.A. ; 5^e H. Rambour, Triumph ; 6^e R. Bover,

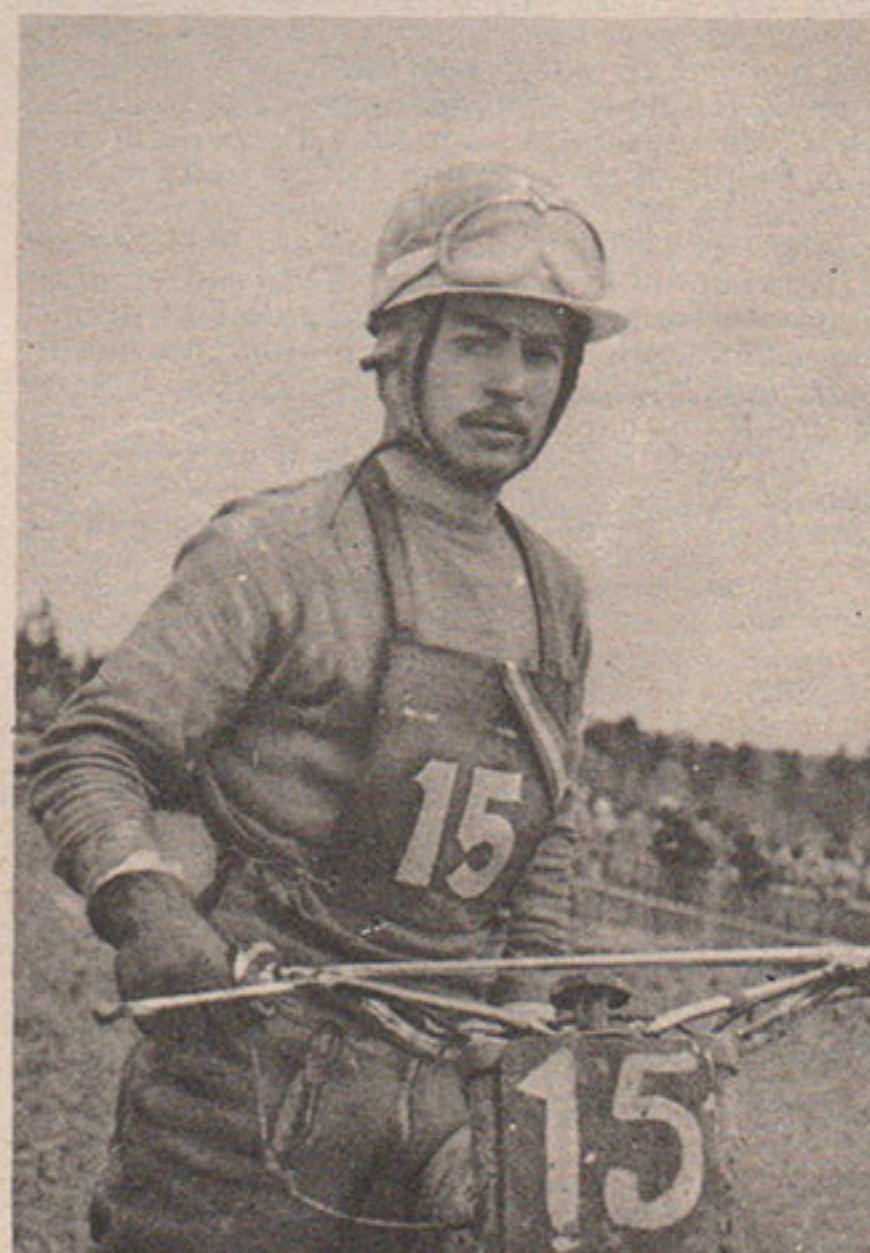
B.S.A. ; 7^e R. Barbara, Triumph ; 8^e M. Costich, B.S.A. ; 9^e A. Voreux, Matchless ; 10^e Y. Bras-sart, B.S.A.

Château-du-Loir.

1^{er} Lamouroux, B.S.A. ; 2^e Guy Ledormeur, B.S.A. ; 3^e Marcadier, B.S.A. ; 4^e Baulard, Matchless ; 5^e Lusseyran, B.S.A. ; 6^e Mosconi, B.S.A. ; 7^e Lefèvre, B.S.A. ; 8^e Barat, B.S.A. ; 9^e Boulard, B.S.A. ; 10^e Rouiller, B.S.A.

Poitiers.

1^{er} Delpeyrat, B.S.A. ; 2^e Dugas, B.S.A. ; 3^e Chapot, B.S.A. ; 4^e Tiarcelin, B.S.A. ; 5^e Malbec, B.S.A. ; 6^e Lefeur, B.S.A. ; 7^e Thomas, B.S.A. ; 8^e Decours, B.S.A. ; 9^e Mazières Matchless ; 10^e Lucas, B.S.A.



Lamouroux vainqueur à Château-du-Loir.

CHAMPIONNAT DE FRANCE INTERNATIONAL

N

E quittons pas la France où le championnat catégorie internationale qui débuta à Pernes-les-Fontaines intéresse les vingt et un meilleurs crossmen français et pour cette raison munis d'une licence « International-expert ».

Rappelons que ce championnat se déroule sur quatre épreuves auxquelles doivent obligatoirement participer les vingt et un coureurs désignés. Le classement s'effectue par addition de points, le premier marquant 21, le deuxième 20, le troisième 19, etc., à chacune des trois premières rencontres alors que pour la quatrième le premier marquera 26, le deuxième 25, etc. Cette quotation supérieure accordée à la dernière fut très discutée dès qu'elle fut connue et nous nous réservons le loisir de revenir sur cette question après en avoir constaté l'utilité à l'issue de ce championnat car on ne peut nier que l'année dernière avant la quatrième et dernière épreuve de ce championnat celui-ci était joué.

On comptait trois absents à Pernes : Butteau qui, absorbé par ses occupations professionnelles, a décidé de raccrocher momentanément; René Klym, blessé dans une épreuve précédente et dont le classement dans ce championnat semble bien compromis puisque la participation à trois courses est indispensable à moins qu'il soit rétabli pour la deuxième rencontre, ce que nous lui souhaitons vivement; Deshaie,

crossman de valeur, mais aussi policier et de ce fait souvent empêché.

Ce sont donc dix-huit inters qui s'expliquèrent en deux manches à Pernes. Bertrand conquiert la victoire devant Godey qui avait l'avantage d'être sur son terrain et devant Robert Klym l'actuel champion. Comme souvent dans ces épreuves de championnat où le train n'est à aucun moment ménagé plusieurs coureurs furent victimes de la casse mécanique (Charrier, Jacquemin, Hazianis) et Brassine aussi peu chanceux semble-t-il que l'année dernière y fut blessé. La seconde manche de ce championnat qui se déroulera à Cassel nous permettra de faire un premier classement provisoire qui confirmera ou infirmera les positions acquises par chacun à Pernes.

Pernes-les-Fontaines.

1^{er} Bertrand, B.S.A., 21 points; 2^e Godey, B.S.A., 20 points; 3^e Robert Klym, B.S.A., 19 points; 4^e Ledormeur, B.S.A., 18 points; 5^e Chuchart, B.S.A., 17 points; 6^e Combes, B.S.A., 16 points; 7^e Schmid, B.S.A., 15 points; 8^e Julienne, Gilera, 14 points; 9^e Drobecq, B.S.A., 13 points; 10^e Beaumard, B.S.A., 12 points; 11^e Cros, B.S.A., 11 points; 12^e Vouillon, B.S.A., 10 points; 13^e Vanlerberghe, B.S.A., 9 points; 14^e Melioli, Matchless, 8 points; 15^e Charrier, B.S.A., 7 points;

16^e Jacquemin, A.J.S., 6 points; 17^e Hazianis, B.S.A., 5 points; 18^e Brassine, B.S.A., 4 points.
Absents : Deshaie, René Klym, Butteau, 0 point.

Les vingt et un internationaux-experts et leurs références.

Beaumard, champion national 1958; Bertrand, champion national 1956; Brassine, champion international 1957; Butteau, 2^e national 1958; Charrier, 15^e inter 1958; Chuchari, 8^e inter 1958; Combes, 4^e inter 1958; Cros, 5^e inter 1958; Deshaie, 2^e national 1958; Drobecq, 4^e national 1958; Godey, 10^e inter 1958, champion 350 cm³ 1953; Hazianis, réintégré inter après service militaire, champion 350 cm³ 1955; Jacquemin, champion inter 1956; Julienne, champion national 1957; Klym René, 3^e inter 1958, champion 250 cm³ 1954; Klym Robert, champion inter 1958; Ledormeur, 9^e inter 1958; Melioli, 14^e inter 1958; Schmid, 7^e inter 1958; Vanlerberghe, 11^e inter 1958; Vouillon, 12^e inter 1958.

Les 3 épreuves à venir du championnat international.

28 juin : Cassel.
26 juillet : Sucé.
16 août : Thomer-La-Sogne.

A L'ÉTRANGER...

A

l'étranger comme en France, ce sont les championnats qui s'ouvrant au mois d'avril attirent nos regards. Evidemment nous avons attendu les résultats des grandes épreuves

telle Saint-Anthonis où le Britannique Curtis s'impose devant son compatriote Archer, ex-champion du monde avec qui cette saison, il fait équipe. Dans cette classique hollandaise, les Anglais prirent le meilleur sur Belges et Néerlandais et en particulier sur le tenant actuel du titre mondial Baeten qui on le sait ne bénéficie plus d'une F.N. d'usine et qui a choisi pour tenter de garder son titre une Matchless. Nous disons bien tenter de garder car Herentals, Marche-en-Famenne et le célèbre Sunbeam Point to Point sont autant d'épreuves qui ont déjà servi à nous démontrer qu'en 1959 comme l'an passé, la course au Championnat du monde des 500 cm³ se jouera sur la trilogie Angleterre, Suède, Belgique et que les crossmen de ces deux premiers pays sont tout disposés à ravir à la Belgique et à Baeten le Championnat du monde. Le volontaire Baeten n'est pas homme à jeter les cartes avant de jouer; à Herentals il règle Lundin et Draper, mais à Marche, épreuve thermomètre par excellence, Suédois et Britanniques lui dament le pion en prenant les quatre premières places avec Lundin, Curtis, Nilsson et Smith.

C'est donc par le Grand Prix d'Autriche que débuta la longue marche du Championnat du Monde qui passant par neuf autres Grands Prix

ne s'achèvera qu'avec celui du Luxembourg qui est le onzième.

Se déroulant suivant la formule adoptée pour cette année, c'est-à-dire deux manches avec addition de points donnant le classement final et non plus des éliminatoires suivies d'une course unique, le Grand Prix d'Autriche fut enlevé par le Suédois Lundin au guidon d'une Monark. Chaque manche fut courue sur quinze tours soit 45 km. Lundin gagna la première et fit deuxième dans la seconde que son compatriote et ex-champion du monde Nilsson sur Crescent remporta.

Selon le compte de points classique 8-6-4-3-2-1 seuls les six premiers marquent et dans ce Grand Prix d'Autriche on note que les Britanniques sont absents des places « payantes » car Archer ne fait que septième. Quant à Baeten il termine huitième avec sa nouvelle A.J.S.

Grand Prix d'Autriche.

Première des onze épreuves du Championnat du monde.

1^{er} Lundin, Suède, Monark, 8 points; 2^e Dirks, Hollande, B.S.A., 6 points; 3^e Scaillet, Belgique, Matchless, 4 points; 4^e Rombauts, Belgique, B.S.A., 3 points; 5^e Johansson, Suède, Crescent, 2 points; 6^e Nilsson, Suède, Crescent, 1 point; 7^e Archer, Grande-Bretagne, Norton; 8^e Baeten, Belgique, A.J.S.

Bien que Smith remporta la seconde manche du Grand Prix de Suisse qui suivait le Grand

Prix d'Autriche, ce sont à nouveau les Suédois qui firent la loi dans cette deuxième rencontre du championnat mondial et dès lors s'installent en tête du classement provisoire. Nilsson gagna la première manche devant Archer et Curtis. Au classement final de ce Grand Prix de Suisse on trouve donc trois Suédois parmi les six premiers et si la course au titre semblait avant le premier Grand Prix vouloir se jouer entre les crossmen anglais, suédois et belges il apparaît après cette deuxième rencontre que ce sont surtout les deux premiers qui possèdent actuellement le plus d'atouts dans leur jeu.

Grand Prix de Suisse.

1^{er} Nilsson, Suède, Crescent, 8 points; 2^e Lundin, Suède, Monark, 6 points; 3^e Archer, Grande-Bretagne, Norton, 4 points; 4^e Curtis, Grande-Bretagne, Matchless 3 points; 5^e Tibblin Suède, Husqvarna, 2 points; 6^e B. Dirks, Hollande, B.S.A., 1 point.

Classement provisoire après le Grand Prix de Suisse.

1^{er} Lundin, 14 points; 2^e Nilsson, 9 points; 3^e B. Dirks, 7 points; 4^e Scaillet, Archer, 4 points; 5^e Rombauts, Curtis, 3 points; 6^e Johansson, Tibblin, 2 points.

Epreuves à venir du championnat du monde.

14 juin, Grand Prix d'Italie.
21 juin, Grand Prix d'Allemagne.

CHAMPIONNAT D'EUROPE DES 250 cm³

P

ARALLÈLEMENT au Championnat du monde, le Championnat d'Europe des 250 cm³ débutait également par le Grand Prix d'Autriche, l'épreuve pour les quart-de-litre se déroulant le samedi et suivant le même formule : deux manches de 45 km.

On se souvient que le Tchèque Cizek pilote officiel de Jawa s'attribua le titre de ce championnat appelé l'année dernière Coupe d'Europe des 250 cm³. Vous vous rappelez peut-être aussi que Cizek et ses coéquipiers d'usine eurent

comme adversaires tout d'abord les Allemands Muller et Kamper sur Maïco puis, d'une façon moins assidue, l'Italien Ostorero sur Mi-Val et Stonebridge sur Greeves mais que, vers la fin de cette Coupe d'Europe, les Tchèques durent s'employer à fond, pressés par deux Suédois Tibblin et Richardsson sur des Husqvarna.

Dès cette première rencontre les Tchèques sont à l'avant-scène et s'attribuent les trois premières places avec Soucek sur une Eso, Roucka et Cizek sur Jawa. Les Allemands sont présents avec Walz sur Maïco ainsi que les Suédois avec Dahlen sur Husqvarna.

Grand Prix d'Autriche.

Première épreuve du Championnat d'Europe des 250 cm³.

1^{er} Soucek, Tchèque, Eso, 8 points; 2^e Roucka, Tchèque, Jawa, 6 points; 3^e Cizek, Tchèque, Jawa, 4 points; 4^e Walz, Allemand, Maïco, 3 points; 5^e Dahlen, Suédois, Husqvarna, 2 points; 6^e Ron, Tchèque, Jawa, 1 point.

Si d'entrée, les Tchèques s'imposent, il n'en est pas de même à Genève où se disputa le Grand Prix de Suisse qui marque l'entrée de l'Italien Ostorero, de l'Allemand Muller dont

nous avons parlé plus haut et du Britannique Stonebridge, qui débute par un coup d'éclat avec la victoire dans ce Grand Prix.

Grand Prix de Suisse.

Deuxième épreuve.

1^{er} Stonebridge, Grande-Bretagne, Greeves, 8 points; 2^e Knoch, Tchécoslovaquie, Jawa, 6 points; 3^e Muller, Allemagne, Maïco 4 points; 4^e Ron, Tchécoslovaquie, Jawa, 3 points; 5^e Ostorero, Italie, Mi-Val, 2 points; 6^e Dahlen, Suède, Husqvarna, 1 point.

Une semaine plus tard, les 250 cm³ se retrouvent sur le terrain du Mont-Kemmel à Ypres, en Belgique pour la troisième manche de ce championnat. Devant dix mille spectateurs et en l'absence des Tchèques, Stonebridge renouvelle la victoire du dimanche précédent. Evidemment, de nombreux Belges prennent le départ et la deuxième place de Néri sur Aer-

macchi est remarquable. Là encore, le Suédois Dahlen se classe dans les six premiers et s'affirme jusqu'à présent le plus régulier des concurrents ayant participé à ces premières rencontres du championnat; ce qui lui vaut la troisième place au classement provisoire. Betzelbacher vainqueur de la Coupe d'Europe en 1957, réapparaît parmi les classés.

Au classement provisoire, Stonebridge est l'actuel leader avec huit points d'avance sur le Tchèque Soucek; avance certainement appréciable mais les dix épreuves qui suivront ces trois premières amèneront plus d'un revirement de position.

Grand Prix de Belgique.

Troisième épreuves

1^{er} Stonebridge, Grande-Bretagne, Greeves, 8 points; 2^e Néri, Belgique, Aermacchi, 6 points; 3^e Dahlen, Suède, Husqvarna, 4 points; 4^e Kam-

per, Allemagne, Maïco, 3 points; 5^e Crosset, Belgique, Jawa, 2 points; 6^e Betzelbacher, Allemagne, Maïco; 1 point.

Classement provisoire après le Grand Prix de Belgique.

1^{er} Stonebridge, 16 points; 2^e Soucek, 8 points; 3^e Dahlen, 7 points; 4^e Roucka, 6 points; 4^e Knoch, 6 points; 4^e Néri, 6 points; 7^e Cizek, 4 points; 7^e Ron, 4 points; 7^e Muller, 4 points; 10^e Walz - Kamper, 3 points; 12^e Ostorero, Crosset, 2 points; 14^e Betzelbacher, 1 point.

Epreuves à venir pour le Championnat d'Europe des 250 cm³.

7 juin, Allemagne.

14 juin, Grande-Bretagne.

21 juin, Italie.

28 juin France (Cassel).



Épreuve Clé
du
Championnat de France

C

ne sont pas les nuages qui assombrirent cette épreuve de sélection du Championnat de France national mais bien son organisation péchant sur plus d'un point. Sur un développé de 1 600 m tracé dans une carrière près de L'Aigle, le M.C. Aiglon avait à charge de sélectionner les quinze meilleurs crossmen parmi les trente ici présents qualifiés par tranche de dix à Aire-sur-la-Lys, à Poitiers et à Château-du-Loir. Un seul absent, Barat qualifié huitième à Château-du-Loir et remplacé par Blanchard qui fit onzième dans l'épreuve Castellorienne. Pour tirer les quinze meilleurs concurrents, seuls ensuite appelés à disputer les trois épreuves de classement du championnat, le M.C. Aiglon avait imaginé un système de sélection, étalé sur six manches répartissant ainsi équitablement les chances pour chacun.

Par série de quinze crossmen quatre manches de dix tours furent courues. Dans la première Dedoncker après avoir mené durant cinq tours rétrograda à la dernière position lorsqu'il cassa un repose-pied et c'est Tiarcelin qui passa la ligne en vainqueur à l'issue du onzième tour, le préposé au drapeau à damiers étant doté probablement à ce moment d'un nombre de

doigts supérieur à la moyenne généralement rencontrée chez les humains.

Delpeyrat domina la deuxième manche du premier au neuvième tour.

N'allez surtout pas penser qu'un redoutable concurrent, le doubla dans le dixième et dernier tour. Non, Delpeyrat fut le premier à passer devant le drapeau à damiers qui, cette fois, s'abaissa malencontreusement un tour à l'avance (1).

Question de moyenne me direz-vous, un tour ça va, ça vient; pas du tout; les quinze concurrents de la seconde manche n'étaient pas les mêmes que les quinze de la première.

Tenant compte des places obtenues dans ces deux manches les concurrents furent brassés pour s'aligner soit dans la troisième, soit dans la quatrième manche. Ce travail fut pénible et laborieux, car tributaire des deux premiers résultats qui s'avèrent faux à ce moment.

Enfin le départ de la troisième manche mit fin aux protestations d'un public assez nombreux et de pilotes commençant singulièrement à s'impatienter. Ajoutons que pour couronner le tout l'amplificateur de la sonorisation avait rendu l'âme.

Après un chassé-croisé avec Mosconi le pâ-

tissier de Bordeaux, Dedoncker prit sa revanche et enleva cette troisième manche. Barbara, peu chanceux dut abandonner sur ennui de magnéto. A nouveau Delpeyrat devança nettement ses quatorze autres adversaires dans la quatrième manche. Donc après ces quatre manches, étaient irrémédiablement éliminés du championnat: Barbara, Boulard, Chapot, Decours, Lamouroux, Lefevre, Lucas, Malbec, Mazière, Rouiller.

Les vingt rescapés prirent ensuite le départ pour deux manches de trente minutes que Dedoncker et Delpeyrat remportèrent et où Tiarcelin et Mosconi firent deux fois preuve de leur grande forme. Par addition de points de ces deux résultats le classement final fut établi donnant les quinze premiers qui se disputeront le titre successivement à Nancy, Saint-Brieuc et Mézières-sous-Ballon. Les cinq derniers éliminés sont donc: Leclercq, Lefeur, Blanchard, Marcadier et Thomas qui furent respectivement classés 16^e, 17^e, 18^e, 19^e et 20^e.

Pour cette épreuve de sélection, qui représente la plaque tournante du championnat nous nous attendions à trouver une organisation digne du titre mis en compétition.

JEAN FRANCRY.

Moto-Cross (suite et fin.)



Delpeyrat (11) est vainqueur au classement final tandis que Tiarcelin vainqueur de la première manche décroche une belle troisième place.

Ci-dessous Dedoncker cassa un repose-pied au cours de la première manche se trouvant relégué en dernière position, il termine néanmoins quatrième au classement final.



Delpeyrat ici en tête semble attendre l'adversaire...

Classement final.

1^{er} Delpeyrat, B.S.A.; 2^e Mosconi, B.S.A.;
3^e Tiarcelin, B.S.A.; 4^e Dedoncker, B.S.A.;
5^e Baulard, Matchless; 6^e Dugas, B.S.A.;
7^e Bover, B.S.A.; 8^e Lusseyran, B.S.A.; 9^e Faivre,
B.S.A.; 10^e Ledormeur, B.S.A.; 11^e Devoldre,
B.S.A.; 12^e Voreux, Matchless; 13^e Rambour,
Triumph; 14^e Brassart, B.S.A.; 15^e Costich,
B.S.A.

Ces quinze concurrents disputeront les épreuves de classement de :

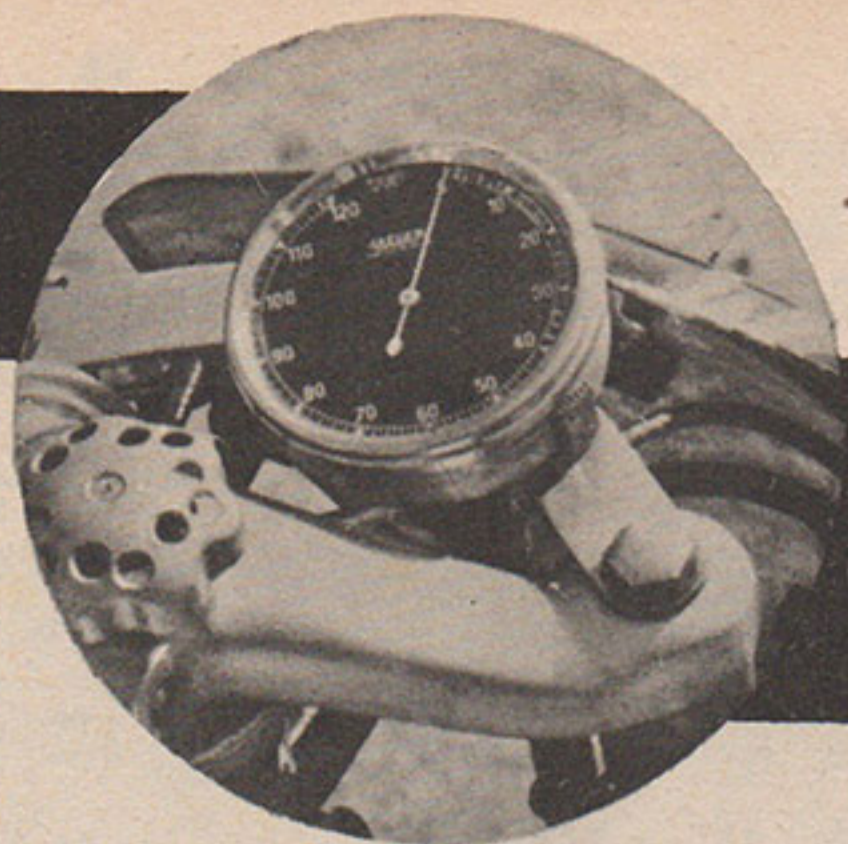
Nancy, 7 juin.

Saint-Brieuc, 5 juillet.

Mézières-sous-Ballon, 2 août.

(1) Des raisons de mise en page nous empêchent de publier la classique table d'addition que nos lecteurs connaissent d'ailleurs sur le bout des doigts.

derrière



le compte-tours

VOUS avez certainement déjà entendu parler du pèlerinage des Saintes-Marie-de-la-Mer où toutes les caravanes des bohémiens venus des quatre coins de l'Europe se rassemblent le jour donné. Eh bien ! le « Continental Circus », si vous me permettez cette image, c'est un peu ça. Les circuits internationaux sont autant de lieux de pèlerinage où se regroupent les voitures, camions et caravanes des pilotes de toutes nationalités. Tout comme chez les Bohémiens, le linge qui sèche flotte au vent, la femme vaque à ses occupations tandis que l'homme, au lieu de tresser des paniers, s'active clés en mains sur un moteur. La cérémonie, c'est la course. Celle-ci terminée, il ne reste plus qu'à reprendre la route, éternels itinérants que sont les pilotes qui forment le « Continental Circus ».

Imola fut le premier grand rendez-vous de cette saison. En 500 cm³, Surtees et Hartle, officiels M.V., placèrent comme il se doit leurs 4 cylindres aux places d'honneur. Hocking tenait la 3^e place quand il s'arrêta, 3^e place que remporta Dale, ne terminant qu'à 2^e de Hartle. La course des 250 cm³ fut remportée par Mendogni (Morini) et l'on note que Dale devient officiel Benelli tandis que Liberati, c'est confirmé, pilote une 250 cm³ Morini. Avec Scamandri et Pagani, fils du célèbre coureur aujourd'hui directeur de course chez M.V., Ducati s'impose en 125 cm³. Hélas, premier accident dramatique de la saison, Harry Hinton, alors qu'il tenait tête à Dale et à Hiller, chutait non loin du lieu où Amm tomba il y a quatre ans et comme lui devait succomber. Puis, sans quitter les pays baignés de soleil, le Continental Circus se retrouva sur le sinueux circuit de pilotage de Barcelone où se tient comme chaque année le G. P. d'Espagne. Pour Ferbrache, ce fut l'occasion de donner à la nouvelle Matchless 500 cm³ G 50 sa première victoire internationale. Cette victoire, Ferbrache l'enleva devant Jaeger et Rensen, restant au commandement du premier au dernier tour. En sidecar, explication entre les B.M.W. de Scheidegger qui se débarrasse de Kolle qui casse peu après. Ritter accède ainsi à la 2^e place, devant les Français Rogliardo et Duhem.

Ferbrache faillit bien, sur le circuit en forme de huit de Mettet, renouveler sa victoire de Barcelone, mais son compatriote Perris, sur Norton, lui prit 16^e. après l'avoir passé à mi-course. Bayle, premier Français, fit 9^e. En 350 cm³, la victoire revint à l'Anglais Rensen dont les Norton sortent, fait non négligeable, de chez Reg Dearden. C'est à ce pilote, d'ailleurs, qu'avait été confiée l'an passé la première Manx à nouvelle commande de distribution. Dans cette course, apparaît à la 4^e place un nouvel Australien, Milles, dont nous avons annoncé la venue le mois dernier. Dans cette course, Collot se place 7^e tandis que Insermini, toujours peu chanceux en Belgique, est immobilisé par l'embellage de sa machine.

Dans l'épreuve pour sidecars, Camathias était intouchable prenant régulièrement à Fath 2 à 3^e, mais dans le dernier tour, l'équipage suisse fait une spectaculaire chute provoquée par le bris de la fourche avant de sa B.M.W. Nouveau venu sur le continent, l'Australien Urquhaert fait 4^e. Attendons de le revoir, pour savoir si ce pilote sera le digne successeur de Bob Mitchell, qui n'est plus réapparu sur le continent depuis 1956. Premier Français dans cette course, Rogliardo fit une honnête 6^e place, la meilleure de la journée pour l'ensemble de nos pilotes. Quant à Duhem, des ennuis d'allumage l'empêchèrent de défendre ses chances. Venant d'une part de Mettet et de Salzbourg d'autre part, le Continental Circus se retrouvait au complet sur le circuit de Saint-Wendel à l'occasion du G.P. de Sarre. Les 70 000 spectateurs assistèrent à un festival Hocking, qui fit le doublé 350 cm³ et 500 cm³. « Hocking est certainement l'un des meilleurs pilotes du moment », nous confiait Insermini à Salzbourg, Hocking gagna la course des 350 cm³ et fit 2^e derrière la 4 cylindres M.V. de Hartle. Ayant cassé son câble d'embrayage dans les premiers tours en 500 cm³, Insermini eut tout le loisir de voir évoluer Hocking sur sa Manx 54 préparée par Reg Dearden. Doublé de Dale pour la 2^e place avec un A.J.S. en 350 cm³ et sa B.M.W. RS en 500 cm³. Dale s'est décidément fort bien mis en mains la B.M.W. et à Saint-Wendel, il relègue à plus d'un tour son coéquipier Hiller. Paddy Driver se classa 3^e tant en 500 cm³ qu'en 350 cm³. Il y eut beaucoup de casse chez les sidecaristes, ce qui n'ôte rien à la très belle place de 3^e de Rogliardo. Schneider fut rapidement stoppé. Fath, qui talonnait Smith, le toucha lorsque ses freins le lâchèrent et c'est le Suisse Strub qui enleva la victoire.

Fiers de leurs résultats ou un peu dépités par les ennuis mécaniques, ils ont repris la route qui les mènera soit à Zandvoort, soit à Madrid ou à Bourg-en-Bresse.

Avant d'aller les rejoindre sur ce dernier circuit, faisons le tour d'horizon des dernières petites nouvelles.

Après avoir bien étudié le règlement du championnat inter, nous pouvons confirmer qu'avec sa place de premier aux 2 heures, Lesage, qui par ailleurs fit 5^e à Barcelone, marque 8 points pour ce championnat. Le voici donc provisoirement en tête de cette catégorie.

Moulins ne nous a encore rien fait savoir quant aux pilotes que nous verrons sur son circuit, mais nous sommes en mesure de vous dire que 25 coureurs prendront le départ en 350 cm³, pour 20 tours de ce très rapide circuit de 6 708 mètres soit 134 km, tandis que 25 concurrents se disputeront la victoire en 500 cm³ sur 22 tours, soit 147,4 km. Les 500 cm³ sport courront sur le même circuit, mais n'auront à boucler que 13 tours (87,2 km). Comme l'an passé, ce circuit sera le plus rapide de la saison en France où Klinger (B.M.W.) porta en 1958 le record à 159,925 km/h. Les 100 M.P.H. (160 km/h) seront-ils dépassés ? Nous en reparlerons.

Nous avons appris que Nogaro, épreuve nationale du 14 juin, était annulée, et nous avons hélas tout lieu de penser que le circuit du M.C. Nièvre ne sera pas autorisé.

Ne voulant rester sur ces doutes et ces annulations, nous avons dressé le tableau des épreuves internationales dont l'organisation est certaine.

CIRCUITS	125 cm ³	175 cm ³	250 cm ³	350 cm ³	500 cm ³	S.-C.
Charleville	»	Sport	Sport	»	Course	Course
Moulins	»	»	»	Course	Course	»
Obernai	»	»	»	Course	Sport Course	Course

Signalons également avec satisfaction que le M.C. Dauphiné réorganise son épreuve nationale près de Grenoble le 21 juin. Les 175 cm³, 250 cm³ et 500 cm³ catégorie course boucleront 40 tours du circuit de l'île Verte qui développe 1 600 mètres et les 175 cm³ et 500 cm³ sport couvriront 30 tours.

Henri BIEL.

La Journée des Deux-Roues, organisée dans le cadre de la Foire de Paris, par le Touring-Club de France, le 10 mai, a obtenu un succès sans précédent.

Par mesure de sécurité, le nombre des machines était limité à 100, et partagé en deux catégories : les bicyclettes-cyclomoteurs et les motos-scooters.

Le départ du rallye-surprise était donné à 9 heures, devant le siège du T.C.F., avenue de la Grande-Armée.

Il s'agissait, pour les concurrents, de rallier les divers « contrôles » disposés, çà et là, au hasard d'un site particulièrement remarquable. C'est ainsi que les concurrents se présentaient à l'étang de Saint-Cucufa, au pavillon du Butard, aux arcades de Buc, pour arriver, enfin, en forêt de Meudon au carrefour de la Patte-d'Oie. A chaque contrôle, les concurrents devaient répondre aux questions que leur posaient les commissaires, chargés de les pénaliser.

Un repas froid, préparé par la Compagnie Internationale des Wagons-Lits, était servi à l'arrivée en forêt.

A 14 h 15, les cent équipages quittaient Meudon, pour se rendre au Parc des Expositions où devait se dérouler le gymkhana. 30 participants, cyclistes et cyclomotoristes, et 30 participants motos-scooters, départagés par le rallye-surprise, étaient sélectionnés pour le gymkhana.

Une foule immense attendait impatiemment, sous un soleil éclatant, le coup d'envoi du gymkhana.

De nombreuses personnalités assistaient à cette manifestation télévisée. Nous reconnaissons, entre autre, MM. Deleuze, président-directeur général de la Foire de Paris, Rouvière, secrétaire général de la Foire, Picon, architecte en chef, Eyrolles, vice-président du T.C.F., président du Secours Routier Français, Lefébure, secrétaire administrateur du T.C.F., Loyeret, chef de division à la Sécurité Sociale, Couturier, Président du Syndicat des Agents du Cycle et de la Moto de la Région Parisienne, Marlin, président du Comité moto-scooter du T.C.F., Allexant, président du Comité cyclomoteur du T.F.C., Bouet-Willaumez, chef du Service Relations extérieures du T.C.F.

Claude Jacquy, chef du Service Deux-Roues du T.F.C., ex-international moto, présentait le circuit du gymkhana, parcours assez difficile en raison de l'état du terrain et aussi de l'emplacement assez réduit, qui avait été calculé minutieusement par les dirigeants de la Préfecture de Police.

En intermède, on assistait à une brillante démonstration de M. Couturier fils, champion de France 1958 de vitesse moto.

La manifestation se terminait sur une remise de nombreux prix et coupes.

Il faut remonter très loin pour trouver une manifestation aussi intéressante et populaire. C'est une démonstration éclatante de la popularité dont jouit le « Deux-Roues » et c'est aussi un très grand succès pour le T.C.F.

La conclusion nous fut donnée par M. Couturier, président du Syndicat des Agents du Cycle et de la Moto : « Cela me rappelle les plus beaux jours de Montlhéry. »



Le jour du départ du Rallye Touristique devant le Siège Social du T.C.F.

JOURNÉE DES 2 ROUES

PERFORMANCE A L'ACTIF DU NOUVEAU VESPA

LE RAID PARIS-SAHARA



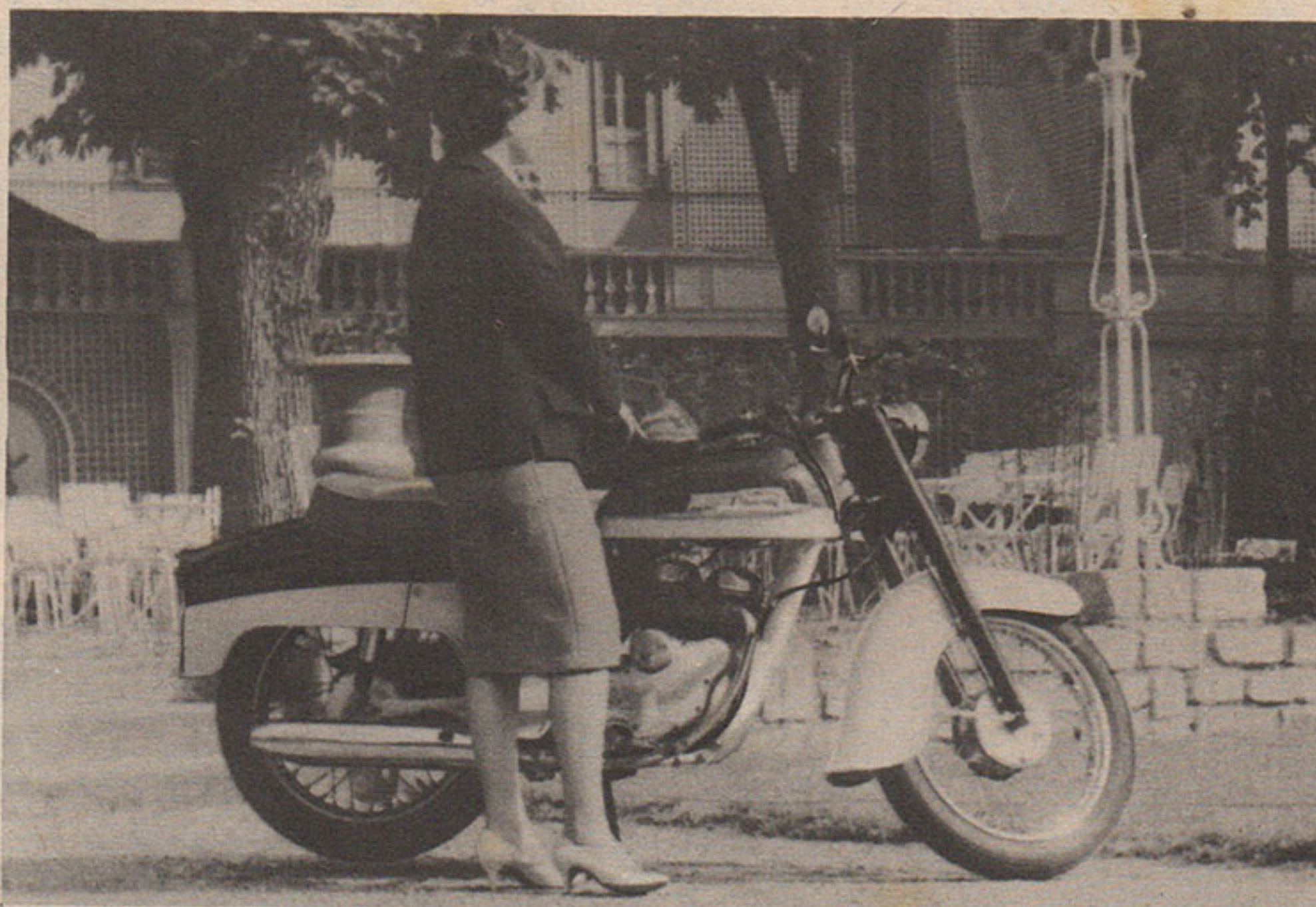
GEORGES MONNERET ne désarme pas. Après Paris-l'Alpe d'Huez et la traversée de la Manche, le populaire « Jojo » a réalisé une nouvelle fois une performance de classe avec une fois de plus un scooter Vespa. Pour ce raid, baptisé « Paris-Sahara », Georges Monneret se proposait d'effectuer le trajet Paris-Hassi-Messaoud et retour en cinq jours. Parti le 27 avril de Paris, avec un jerrican que lui avait confié M. Herzog, haut-commissaire à la Jeunesse et aux Sports, Georges Monneret était de retour le 2 mai avec une demi-heure d'avance sur l'horaire prévu. Et c'est à l'Action Automobile et Touristique avenue d'Iéna que Georges Monneret remit au capitaine Dupuy représentant le ministre du Sahara, le jerrican qu'il avait lui-même rempli à M D 1, le premier des puits mis en exploitation à Hassi-Messaoud.

Bilan de ce raid : 3 520 km parcourus en soixante-six heures, soit une moyenne générale de 53,4 km/h ce qui représente un véritable exploit si l'on tient compte des conditions dans lesquelles s'est déroulé ce raid : pluie, vent, mistral, sable, rocailles, etc. Et l'homme tout autant que la machine sont à féliciter, car la vespa ne nécessita en tout et pour tout qu'un changement de bougie et d'une ampoule de phare grillée, ce qui prouve une fois de plus la qualité et la longévité de ce populaire scooter.

Le raid « Paris-Sahara », un fleuron de plus au palmarès de Georges Monneret et de Vespa!



250 NORTON « JUBILÉE »



A

l'occasion de son soixantenaire, la célèbre firme Norton a commercialisé une toute nouvelle machine, baptisée pour la circonstance « Jubilee ».

Après B.S.A., A.J.S., Ariel et Matchless, Norton s'est orientée à son tour vers la machine de moyenne cylindrée. — il s'agit en effet d'une 250 cm³. Mais avec la « Jubilee » nous sommes en présence d'un modèle révolutionnaire — si l'on songe qu'il s'agit d'une production britannique — tant par la présentation que par la technique constructive de l'ensemble.

Il y a environ deux mois maintenant que M. Garreau, importateur des motocyclettes Norton pour la France, reçut les premières « Jubilee » dont l'une fut mise en service. Notre premier contact avec la « Jubilee » eut lieu quelques jours après dans la rue Robert-Lindet: le temps de faire le tour du pâté de maisons et d'entendre ronronner cette petite « 88 » et surtout de l'admirer sous tous les angles en compagnie de l'objectif de notre 6 × 6.

Quelques jours plus tard, devant nous rendre en compagnie de Lefèvre et de Briand à l'autodrome de Montlhéry afin de procéder au réglage de notre Manx, M. Garreau nous confia la machine afin d'effectuer le rodage; ce fut en fait notre véritable prise de contact avec la « Jubilee » qu'il convient tout d'abord de présenter.

Une 250 moderne par sa partie cycle...

Moderne, la « Jubilee » l'est incontestablement, ne serait-ce que par ses lignes et si par goût personnel nous ne jurions que par les machines classiques, noires de préférence, nous avons été conquis par la présentation deux tons qui souligne les découpes d'emboutissage du réservoir et du capotage arrière. Celui-ci, d'une ligne agréable, procure une protection efficace sans alourdir l'esthétique de l'ensemble. Quant au réservoir, il reste dans la tradition Norton, mis à part le nouveau motif chromé comprenant le monogramme de la marque.

Pour la première fois — le fait est à souligner — nous sommes en présence d'une machine conçue pour recevoir une « carrosserie » qui ne soit pas un élément adaptable mais au contraire un élément indispensable formant

partie intégrante du véhicule. Et de même qu'on ne saurait admettre à l'heure actuelle d'utiliser une automobile à l'état de châssis, de même on ne peut envisager d'utiliser une « Jubilee » dépourvue de sa « carrosserie ». Celle-ci comprend trois éléments :

- La partie arrière comprenant la plaque minéralogique qui, soit dit en passant, est démontable de façon à permettre de retirer facilement la roue arrière. Cet élément est fixé sur la partie arrière du cadre par six boulons.
- Les flasques latéraux, fixés chacun par trois vis à ergots qui permettent un démontage instantané.

Terminons avec ce chapitre en soulignant

l'ajustage et la fixation soignés de ces éléments, conditions essentielles pour obtenir une absence totale de vibrations comme c'est le cas.

Comme sur les 88 et 99, le coffre à outils est situé sous la selle de même que l'orifice de remplissage du réservoir d'huile. Signalons au passage la fixation astucieuse de la selle qui est fixée par deux lames formant une sorte de pince : une simple pression — ou une traction — suffisent pour monter ou démonter cet accessoire. Le réservoir d'essence centré sur un silent-bloc à la hauteur de la colonne de direction est fixé par un seul boulon situé sous le bec de selle : là encore, le démontage est pratiquement instantané. Tous ces petits détails montrent avec quel soin les ingénieurs de la firme Norton ont conçu cette 250.

... Et par son moteur.

Comme sur la plupart des nouvelles 250 cm³ anglaises, nous trouvons un bloc-moteur : rien d'extraordinaire à cela nous direz-vous, mais ce moteur est un bicylindre et la chose est déjà beaucoup moins courante car, excepté la 250 Hoffman Gouverneur, le prototype Zündapp et le moteur Opti qui n'ont connus trois qu'une fort brève carrière, la majorité, pour ne pas dire la totalité, des 250 cm³ quatre temps commercialisées à l'heure actuelle sont équipées d'un monocylindre.

Outre cela, ce moteur se signale par un rapport course/alésage assez extraordinaire de l'ordre de 0,73 (alésage 60 mm, course 44 mm). Aussi n'y a-t-il aucune crainte à avoir en faisant tourner ce moteur puisque, au régime de puissance maximum, la vitesse linéaire moyenne des pistons n'est que de 11,3 m/s. Toujours pour permettre des régimes élevés sans nuire à la longévité du moteur, nous trouvons un équipement alternatif largement dimensionné : manetons de 38 mm de ϕ , vilebrequin sur roulements 30 mm de ϕ intérieur!

Dans le même ordre d'idées, la distribution a été sérieusement étudiée : arbres à cames surélevés, longs poussoirs, ce qui permet d'avoir des tiges de culbuteurs d'une longueur minimum, sensiblement égale à la hauteur de la culasse! Comme on peut s'en rendre compte, ce moteur peut supporter sans fatigue des régimes élevés.

Rodage accéléré.

Notre « Jubilé » ne totalisant que 130 km au compteur, il fallait avant toute chose procéder au rodage. Nous partons de la rue Robert-Lindet à allure réduite, afin de laisser au moteur le temps de prendre sa température.

La position est très anglaise : machine relativement haute si l'on tient compte que les roues ont un diamètre de 18", guidon large et relevé. En ce qui nous concerne, nous aurions préféré avoir les repose-pieds placés plus haut et plus en arrière, mais c'est là une opinion toute personnelle.

La maniabilité est excellente, sur ce point la « Jubilé » rappelle la B.S.A. « Star » c'est tout dire ! Le moteur est étonnamment souple et permet d'évoluer à basse allure en quatrième. Les accélérations sont coulées et le moteur monte en régime comme une turbine sans que l'on ressente la sensation d'« arrachement » du monocylindre.

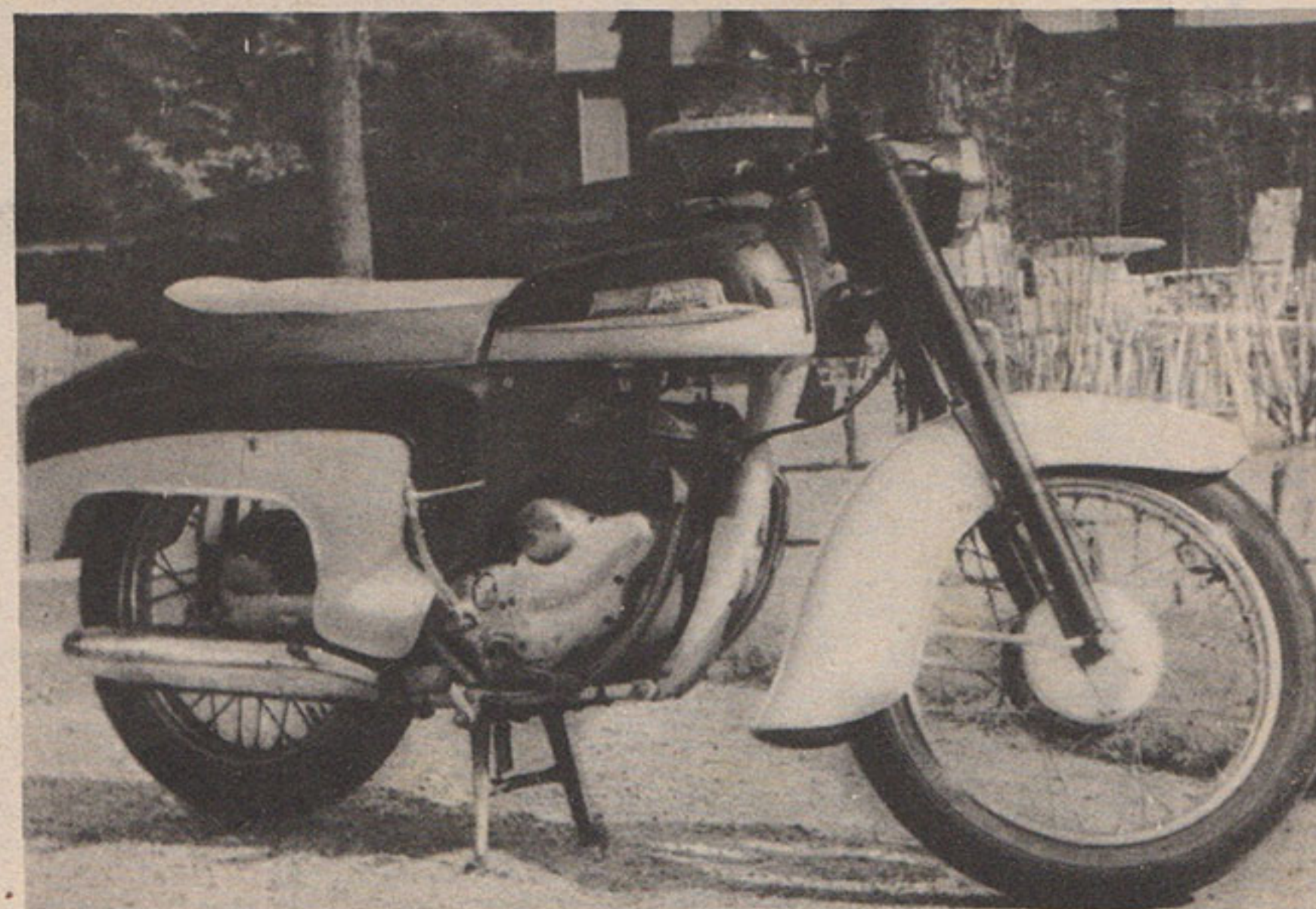
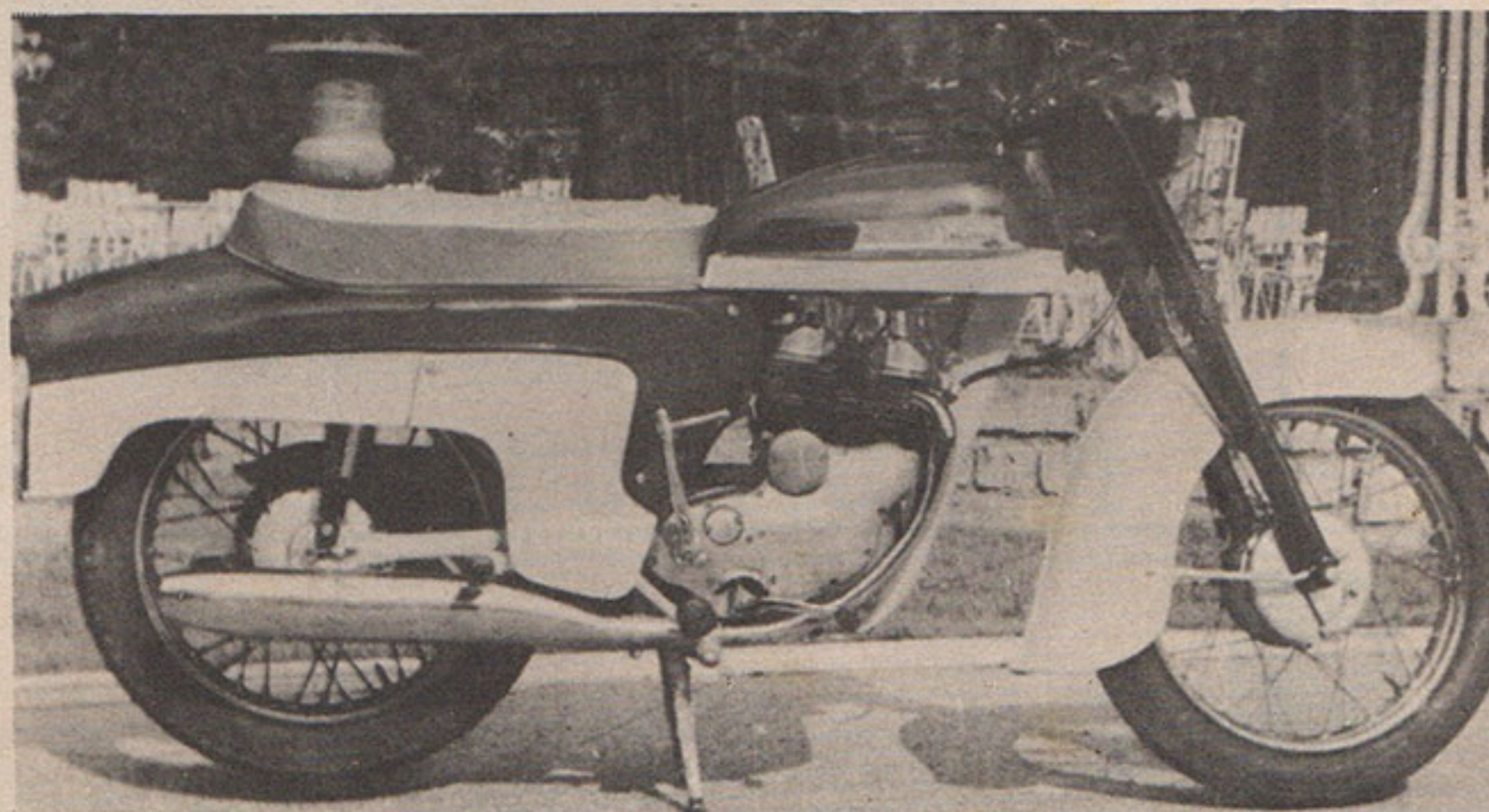
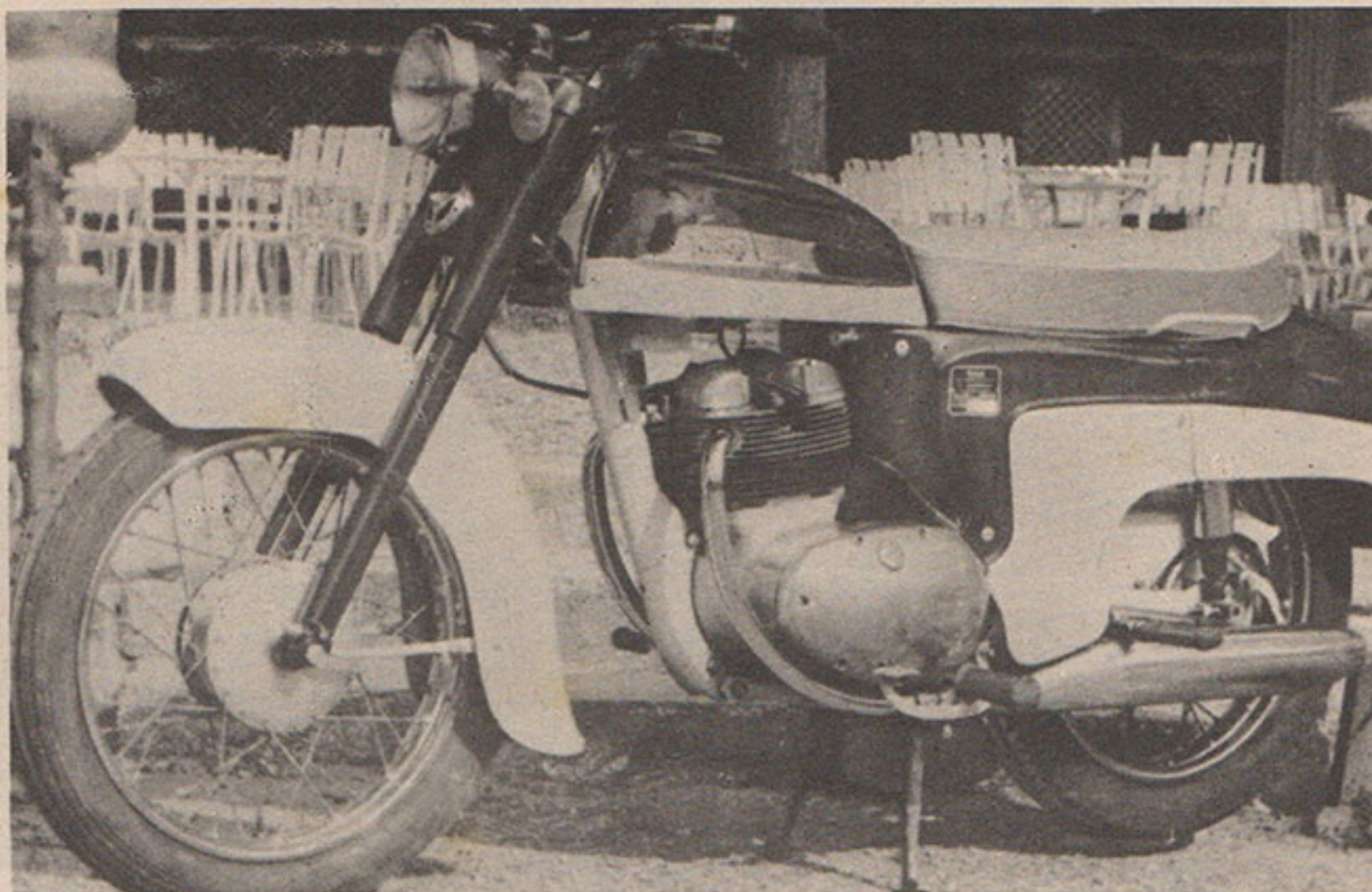
La sortie d'Antony s'effectue sans encombre et nous adoptons une vitesse de croisière de 70 km/h compteur environ jusqu'à l'autodrome de Montlhéry, en ayant poussé quelques pointes à 80 km/h compteur. Aucun bruit anormal, le moteur tourne rond : nous pouvons commencer le rodage.

Ce rodage, nous l'avons effectué sur l'anneau ; cela paraît peut-être étonnant pour certains lecteurs, mais nous avons retenu cette solution car le nombre restreint de véhicules circulant sur la piste, joint à la largeur de cette dernière, permet de n'accorder à la conduite que le minimum d'attention nécessaire, la lecture du compteur s'avérant primordiale pour ce genre d'opération.

Les dix premiers tours sont couverts à 80 km/h avec des pointes à 90 km/h à chaque tour devant les tribunes. Puis, dix tours à 90 km/h avec des pointes à 100 km/h et ainsi de suite jusqu'au moment où nous avons pu « ouvrir » sur une distance de plus en plus longue. Arrêt au stand, vérification de la carburation qui s'avère comme étant trop pauvre. Nous remplaçons le gicleur de 130 par un gicleur de 140 et nous montons deux bougies froides Marchal 2-32H. Nouvel essai, le moteur répond parfaitement, le tour complet est bouclé sans aucun signe anormal : notre « Jubilé » est rodée, nous pouvons commencer les essais. Le compteur marque 585 km.

Sur le circuit routier,

Afin d'accumuler le plus grand nombre de kilomètres pour parfaire le rodage avant les essais sur l'anneau, nous avons effectué en premier lieu l'essai sur le circuit routier. Un tour d'abord pour voir s'il n'y a pas trop de monde ainsi que l'état du revêtement, en particulier dans les virages : tout va bien et ce premier tour est bouclé en 6' 13". La tenue de route est signée Norton, c'est tout dire, et qui plus est la machine est confortable. Notre seul reproche s'adressera à la fourche télescopique dont l'amortissement



laisse parfois à désirer, ce qui se traduit par un sautiller de la roue avant ; signalons que ce phénomène ne se produit que sur de très mauvais revêtements.

La tenue en courbe est excellente, malheureusement, repose-pieds et béquille sont placés trop bas et touchent trop facilement ce qui limite les possibilités de la « Jubilee ». Notre meilleur tour a été réalisé en 5' 49" 4/10, à la moyenne de 94,599 km/h, mais nous sommes persuadé que l'on pourrait faire mieux en démontant la béquille et en réhaussant les repose-pieds. Mais ne perdons pas de vue que la « Jubilee » est avant tout une machine de tourisme et que la moyenne réalisée sur le circuit routier met l'accent sur les possibilités offertes par cette quart de litre.

Une machine de tourisme.

La 250 « Jubilee » se comporte remarquablement bien sur la route où, même en duo, on peut soutenir indéfiniment une vitesse de croisière de l'ordre de 100 km/h. La position assez droite du pilote, le dessin rationnel et le confort de la selle permettent d'effectuer de longues étapes sans fatigue.

La souplesse du moteur est étonnante : il est possible de descendre en quatrième à 30 km/h compteur et de réaccélérer sans rétrograder. Bien entendu, la reprise est très molle mais s'effectue sans aucun signe de protestation de la part du moteur.

Mais comme pour toute bonne twin qui se respecte, les chevaux viennent avec le régime et il est nécessaire de jouer sur la boîte si l'on veut se maintenir sur la plage de régimes où la puissance disponible est relativement importante.

Le choix du rapport de démultiplication finale est judicieux, car même en duo les côtes à pourcentage moyen — comme la Butte Rouge à Chatenay Malabry par exemple — peuvent être escaladées en quatrième.

Sur la route, à moins d'être sur un parcours extrêmement sinueux ou d'être obligé de ralentir en raison de la densité de la circulation, on ne change que rarement de rapports si l'on ne désire pas adopter une conduite dite « Sport ».

QUELQUES CHIFFRES

Vitesse maximum.

Ce test classique effectué sur l'anneau de vitesse de l'autodrome de Montlhéry nous a permis d'obtenir des résultats intéressants : en position assise, le tour d'anneau est bouclé en 1' 19" 3/10, à la moyenne de 115,25 km/h. En position couchée, le temps descend à 1' 11" 7/10, soit 127,6 km/h. Sans être exceptionnels, ces chiffres placent la « Jubilee » sensiblement au niveau d'une quart de litre allemande. La « Jubilee » est la plus rapide des machines anglaises de série que nous ayons essayées jusqu'à ce jour!

Accélérations.

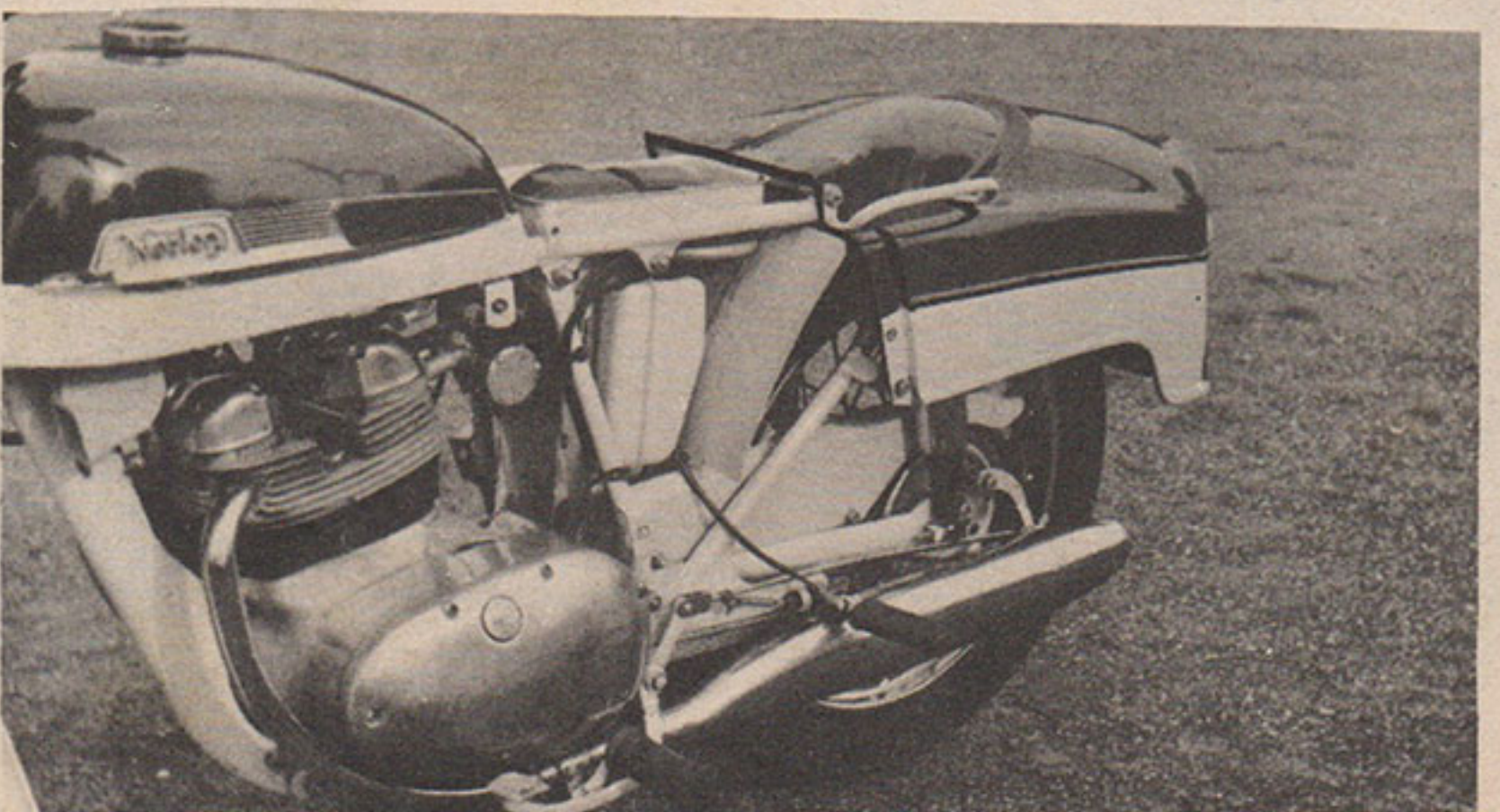
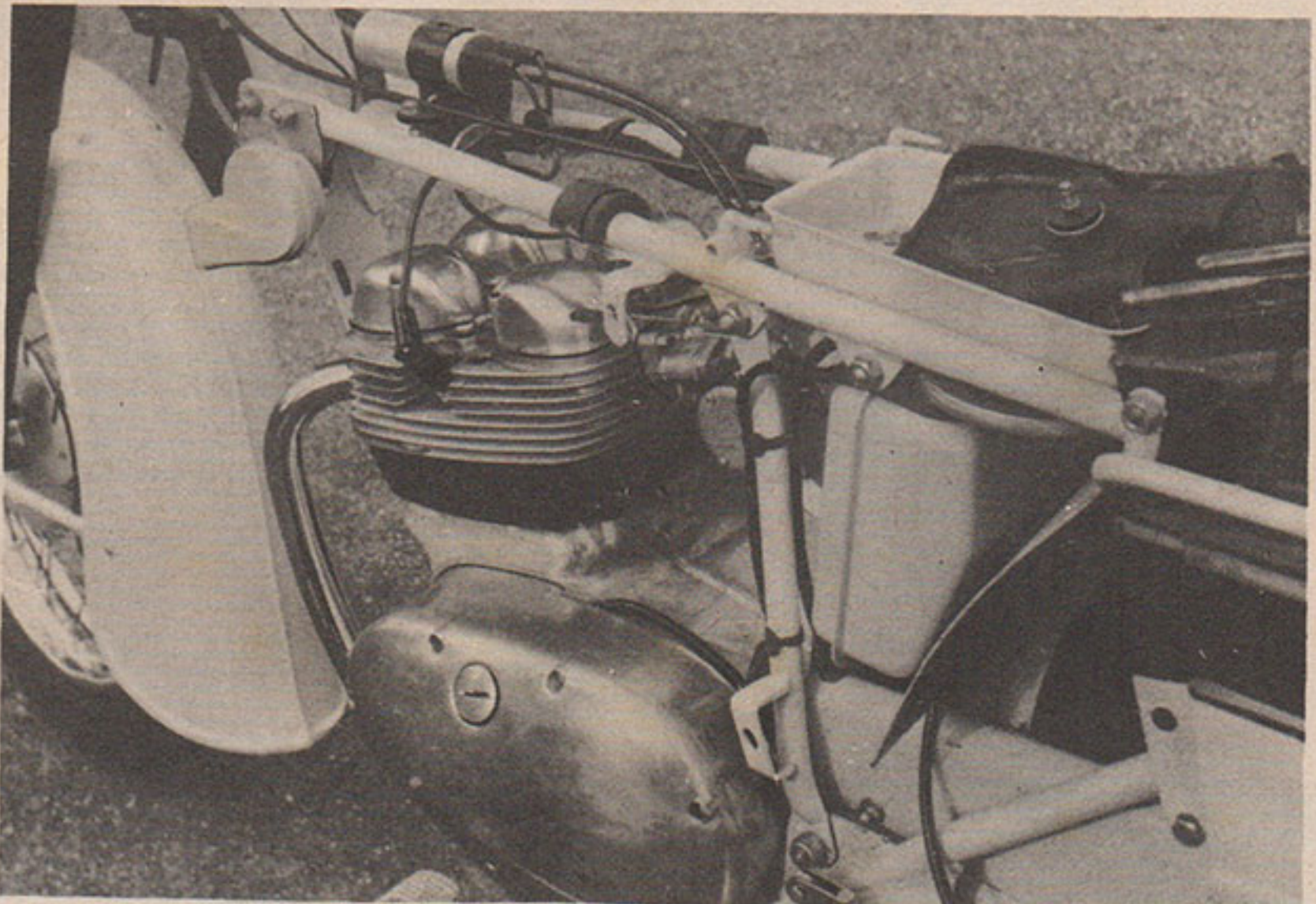
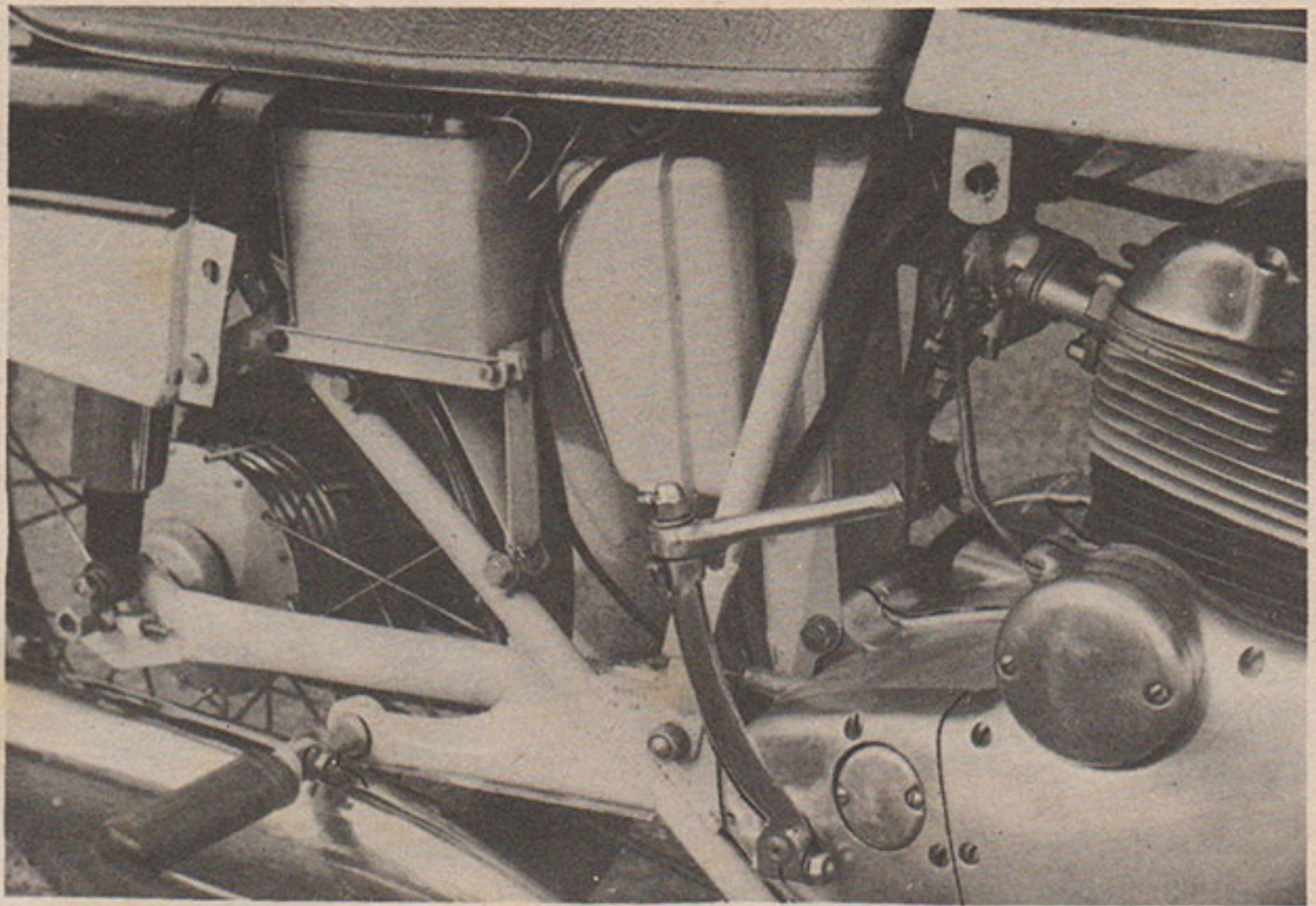
Là encore, les résultats sont concluants et placent la « Jubilee » en tête des machines anglaises. A l'encontre de la B.S.A. « Star » dont le moteur répond à la moindre sollicitation des gaz, la « Jubilee » ne donne pas l'impression d'avoir de bonnes accélérations, le moteur monte en régime comme une turbine et l'accélération très coulée augmente avec le régime. Dans ce domaine, nous comparerons la « Jubilee » avec la B.M.W. dont l'accélération est loin d'être impressionnante. Au chrono, l'on s'aperçoit que ce n'est pas la même chose et que ce n'est pas la machine qui vous donne la classique impression du « coup de pied quelque part » qui passe en fin de compte la borne d'arrivée la première. Nos lecteurs peuvent d'ailleurs en faire la comparaison en se reportant au Tableau ci-dessous.

Norton « Jubilee »

100 m :	7" 6/10	;	moy. 47,4	km/h
200 m :	11" 8/10	;	— 61,0	—
300 m :	15" 5/10	;	— 69,7	—
400 m :	18" 9/10	;	— 76,2	—
500 m :	22" 2/10	;	— 81,0	—

B.S.A. « Star »

100 m :	8"	;	moy. 45,0	km/h
200 m :	12" 5/10	;	— 57,6	—
300 m :	16" 5/10	;	— 65,4	—
400 m :	20" 2/10	;	— 71,3	—
500 m :	23" 8/10	;	— 75,6	—



Côte.

En solo, notre côte est escaladée en 31" 1/10, moyenne 81,1 km/h, en utilisant les quatre rapports. En duo, la moyenne tombe à 66,0 km/h. Temps : 38" 2/10, toujours en utilisant les quatre rapports.

Si l'on compare les temps obtenus avec ceux de la B.S.A., on voit que le gain pour la montée solo n'est que de 6/10 de seconde. Nous croyons qu'il faut en voir l'explication dans le fait, d'une part que le moteur de la « Jubilee » est nettement plus « pointu » que celui de la « Star », d'autre part par les 150 kg à vide de la « Jubilee » — 125 kg pour la « Star » — enfin, par le rapport de démultiplication final différent qui nous fait enclencher la quatrième bien avant le haut de la côte alors qu'avec la « Star » la presque totalité de la montée s'effectuait en troisième, la quatrième n'étant enclenchée qu'à une vingtaine de mètres du haut environ.

Et si en duo, le gain est relativement plus important : 1" 3/10, c'est que dans ce cas, la côte est escaladée en troisième, la quatrième n'étant enclenchée qu'à cinquante mètres du haut de la côte, alors qu'évidemment avec la « Star » la troisième qui convenait presque pour le montage solo s'avérait trop longue en duo.

Freinage.

Avec ce chapitre, nous touchons le talon d'Achille de cette machine, par ailleurs exempte ou à peu près de défauts. En effet, il est dommage que la firme Norton n'ait pas cru devoir équiper ce modèle de moyeux-freins dont l'efficacité soit à la hauteur des performances permises. En usage normal, les freins sont suffisants, par contre, ils accusent une tendance marquée au « fading » en cas d'usage intensif comme pour l'essai sur le circuit routier par exemple. Et il semble que des moyeux-freins centraux de 180 ou bien même de 200 mm de ϕ seraient plus adéquats que les freins de ϕ 150 mm qui équipent la « Jubilee » de série. Les

résultats obtenus au cours de notre essai de freinage viennent corroborer notre opinion.

A 50 km/h, l'arrêt complet est obtenu en 14 m avec les deux freins, 19,7 m avec le frein avant et 21,45 m avec le frein arrière...

Consommation.

Les résultats obtenus sont dans la bonne moyenne, surtout si l'on tient compte qu'un quatre temps a une consommation élevée quand on le fait tourner vite. La consommation normalisée s'établit à 4,5 l à 87 km/h. Sur la route, la consommation sera moins élevée car on se trouvera dans l'obligation de couper et de rouler sur sa lancée suivant le profil de la route ou la densité de la circulation alors que nos essais sont effectués pour chaque vitesse déterminée sur une distance donnée et à vitesse constante.

CONCLUSION

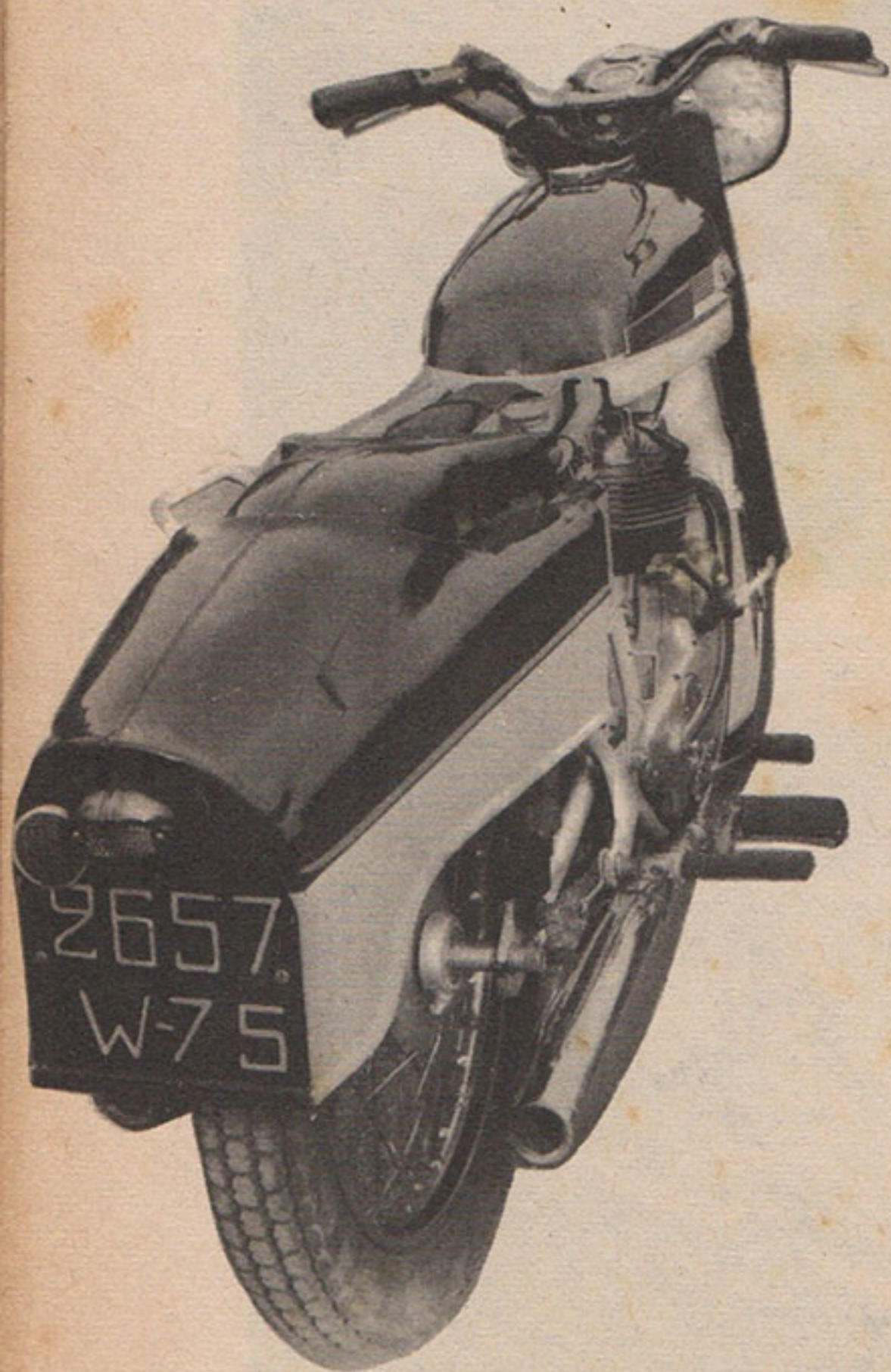
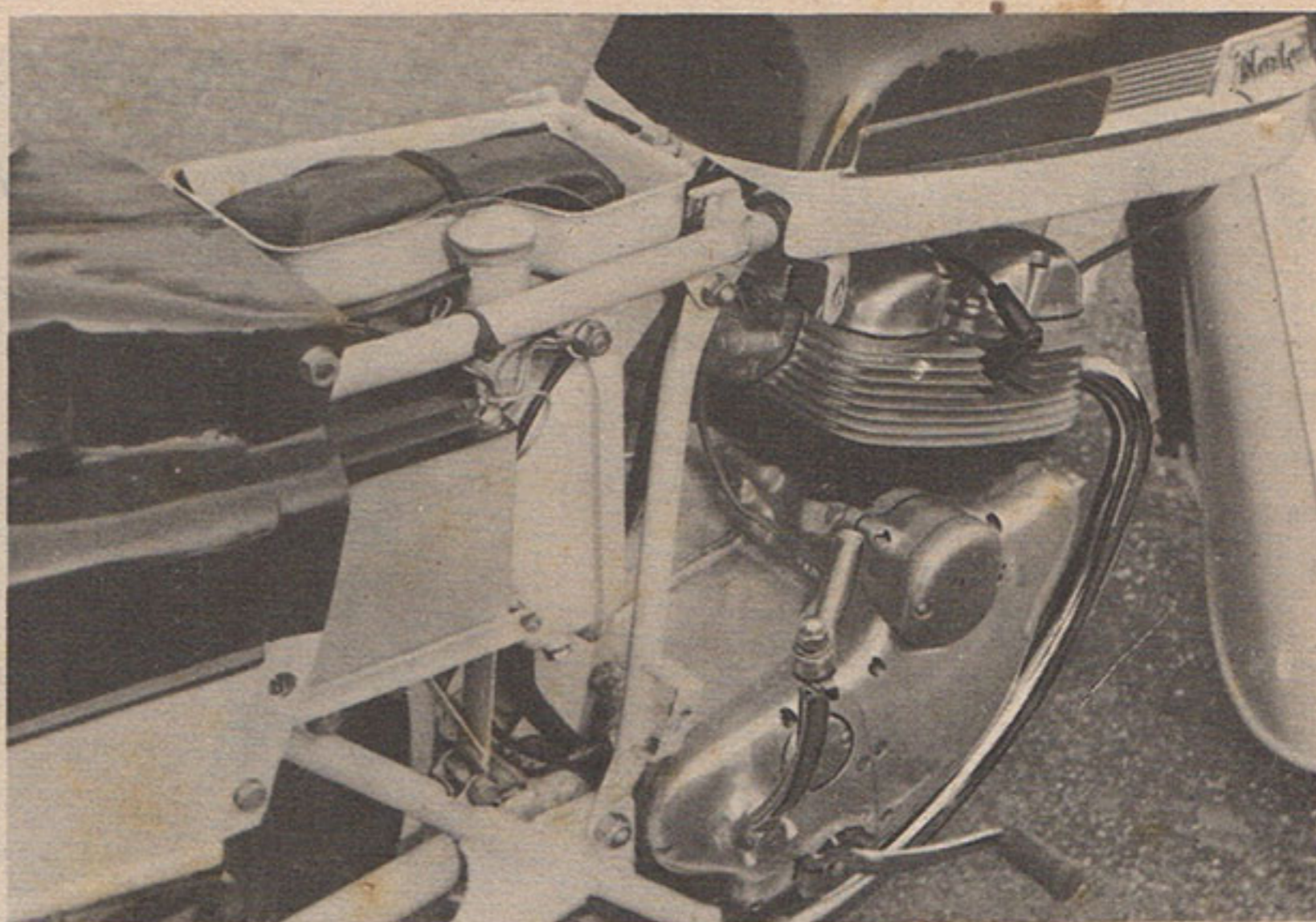
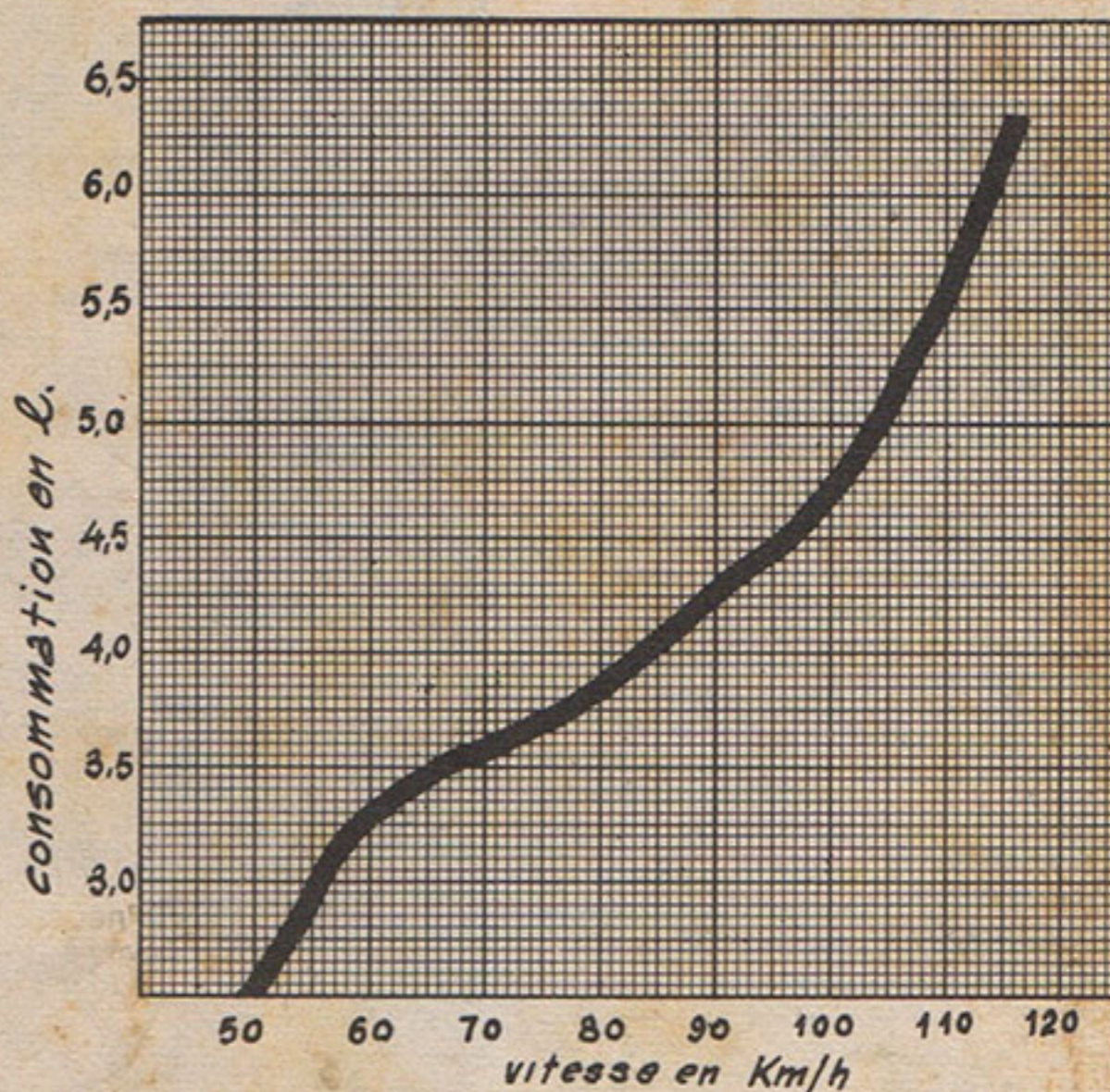
La 250 Norton « Jubilee » est incontestablement une machine de classe internationale qui fait honneur à la vieille firme de Bracebridge Street.

Moderne par ses lignes, elle l'est également par sa conception, peu courante tout au moins pour la cylindrée. A son actif, citons ses performances élevées, son confort, sa tenue de route, sa présentation « up to date ».

A son passif, un freinage moyen qui ne correspond pas aux performances permises, en particulier en cas d'utilisation sportive.

Enfin, regrettons son prix de vente élevé puisque supérieur à 400 000 francs, mais ceci est une autre histoire.

J.-C. BARGETZI.

**COURBE DE CONSOMMATION**

RÉSULTATS D'ESSAIS

Vitesse maximum (anneau de vitesse de Monthléry).

Position assise : 1' 19" 3/10 ; moy. 115,25 km/h.
Position couchée : 1' 11" 7/10 ; moy. 127,6 km/h.
Circuit routier : 5' 49" 4/10 ; moy. 94,599 km/h.

Accélération.

100 m : 7" 6/10 ; moy. 47,4 km/h.
200 m : 11" 8/10 ; — 61,0 —
300 m : 15" 5/10 ; — 69,7 —
400 m : 18" 9/10 ; — 76,2 —
500 m : 22" 2/10 ; — 81,0 —

Côte : 700 m.

Solo : 31" 1/10 ; moy. 81,1 km/h.
Rapports utilisés : 1 - 2 - 3 - 4.
Duo : 38" 2/10 ; moy. 66,0 km/h.
Rapports utilisés : 1 - 2 - 3 - 4.

Freinage : 50 km/h à l'arrêt complet.

Frein avant : 19,70 m.
Frein arrière : 21,45 m.
Deux freins : 14,0 m.

Consommation.

50 km/h	..... litres	2,5
60	.....	3,3
70	.....	3,6
80	.....	3,8
90	.....	4,3
100	.....	4,7
110	.....	5,5
Masi-assis	.....	6,3
Consommation normalisée : 4,5 l à 87 km/h.		

Réglages d'essais.

Bougies Marchal 2.32 H. Huile Castrol XXL.
Carburant Super-Azur. Gicleur de 140.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Moteur.

Vertical twin, quatre temps, à soupapes en tête. Distribution par tiges et culbuteurs.
Alésage : 60 mm.
Course : 44 mm.
Cylindrée : 249 cm³.
Puissance : 16 cv.
Régime : 7 750 t/m.
Taux de compression : 8,75 à 1.

Transmissions.

Bloc-moteur à quatre rapports commandés par sélecteur au pied.
Transmission primaire par chaîne Duplex : 22/46 dents.
Rapport : 2,09 à 1.
Rapports internes de boîte : 1 (100 %) ; 1,3 (76,9 %) ; 1,85 (54,1 %) et 2,92 (34,3 %) à 1.
Transmission secondaire par chaîne sous carter étanche : 17/55 dents.
Rapport : 3,23 à 1.
Rapports finals : 6,76 - 8,8, 12,5 et 19,7 à 1.

Allumage.

Alternateur Wipac 6 V 50 W monté en bout de vilebrequin, assurant la charge de la batterie par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse.
Rupteurs et système d'avance automatique en bout d'arbre à cames d'admission.
Bougie : 14 x 125, long culot.

Carburant.

Carburateur Amal Monobloc type 375. Diamètre de passage des gaz : 20 mm. Gicleur principal 120. Volet n° 4. Position d'aiguille : 3° cran. Gicleur de ralenti : 25.

RÉGLAGES DIVERS

Calage de l'avance à l'allumage.

10° avant P.M.H. tout retard.
32° avant P.M.H. pleine avance.
Ecartement des vis platinees : 0,3 - 0,4 mm.
Ecartement des électrodes de bougies : 0,5 - 0,6 mm.

Jeu aux culbuteurs (à froid).

Admission : 5/100 mm.
Echappement : 10/100 mm.
(Usage normal.)
Admission : 10/100 mm.
Echappement : 15/100 mm.
(Usage sport.)

Pression des pneus.

	Solo	Duo
Avant	1,4 kg	1,6 kg
Arrière	1,8 kg	2,0 kg

Graissage.

Moteur : Huile S.A.E. 40 en été. Huile S.A.E. 30 en hiver.
Boîte de vitesses : Huile S.A.E. 50 en été. Huile S.A.E. 40 en hiver.
Contenance du réservoir d'huile : 2 litres.
Fourche télescopique et carter de chaîne primaire : huile S.A.E. 20. Contenance d'un bras de fourche : 75 cm³.

PARTIE CYCLE

Cadre : mixte, composé d'un tube avant en tôle emboutie et d'une double boucle tubulaire boulonnée.

Suspension avant : fourche télescopique munie d'amortisseurs hydrauliques.

Suspension arrière : oscillante à éléments de suspension séparés munis d'amortisseurs hydrauliques et comportant un réglage de dureté à trois positions.

Jantes : acier de 18".

Pneus : AV et AR 3,25 - 18 ribbed à l'avant, pavé à l'arrière. Moyeux-freins centraux de 150 mm de Ø. Largeur des garnitures : 25 mm.

Réservoir de 13,5 l environ, robinet muni d'une réserve.

Poids : 149 kg.

Handwritten notes:
Diamètre de passage des gaz : 20 mm
Volet n° 4
Position d'aiguille : 3° cran
Gicleur de ralenti : 25

INFORMATIONS...



La trop célèbre « Coppa d'Oro » Shell disputée sur le circuit d'Imola a fait une nouvelle victime, Harry Hinton, qui est mort à l'hôpital des suites des blessures consécutives à sa chute durant la course des 500 cm³.

Harry Hinton était le cadet du célèbre trio comprenant Harry Hinton senior, ex-officiel Norton, qui s'est retiré de la compétition il y a quelques années et son fils Eric.

Harry participa au « Continental Circus » en 1957 et se hissa d'emblée parmi les meilleurs pilotes terminant notamment cinquième au Grand Prix de Mettet et second à Saint-Wendel derrière son frère Eric. Le grand prix d'Hockenheim 1958 voit Harry inquiéter K. Campbell en 350 cm³; malheureusement, il devra s'arrêter sur ennuis mécaniques, après avoir effectué le meilleur tour à 170,7 km/h. Le même jour, il terminait troisième de la catégorie 500.

A Vesoul second en 350 cm³ derrière Eric, il devait dominer les 500 cm³ jusqu'à son abandon à quelques tours de l'arrivée.

Enfin pour la dernière épreuve qu'il disputa en France, lors du circuit de Villefranche-de-Rouergue, Harry remporta la catégorie 350 cm³ et termina second de la catégorie 500 cm³ aux temps après une inoubliable remontée au cours de laquelle il pulvérisa le record du circuit à la moyenne de 131,5 km/h.

Harry qui était resté cet hiver en Angleterre pour assurer la mise au point de ses machines devait participer seul à la saison 1959, car Eric après son récent mariage avait décidé de ne pas courir cette année.

Nous adressons à M. Hinton ainsi qu'à Eric Hinton nos plus sincères condoléances.

NOUVEAU CYCLOMOTEUR TERROT

Au cours d'une visite faite à l'agence officielle des Ets Terrot, avenue de la Grande-Armée, M. Filjean directeur de l'agence nous a présenté le nouveau cyclomoteur Terrot baptisé « Duomatic ». Animé par un 49 cm³ deux temps pourvu d'un embrayage entièrement nouveau ce cyclomoteur présente quelques particularités de construction fort intéressantes parmi lesquelles nous citerons :

- Un tablier instantanément démontable assurant une protection efficace contre les projections de boue;
- Une vaste silencieux d'admission et une chambre de tranquillisation constitués par le tube de selle du cadre;
- Un capotage moteur formant marchepied.

Equipé d'une fourche télescopique ce cyclomoteur sera doté dans sa version définitive de moyeux freins centraux en alliage léger. Une rapide prise de contact nous a permis de nous rendre compte du silence de la souplesse et de l'excellent fonctionnement de l'embrayage automatique de ce nouveau « Duomatic » qui sera l'objet d'un prochain essai.

EN PARLANT DE MORINI

Le jeudi de l'Ascension, nous avons retrouvé sur l'autodrome de Montlhéry l'écurie Couturier au grand complet. En effet, M. Couturier désirait parfaite la mise au point des Morini Settebello qui prendront part aux épreuves du Premier Pas

et des Trophées B.P. Dunlop qui se dérouleront le 31 mai, ainsi qu'au Bol d'Or qui aura lieu les 6 et 7 juin. Et nous ne comptons pas moins de cinq Settebello auxquels il faut ajouter le fameux Rebello qui permit à Couturier junior de remporter la première course des récentes Deux Heures.

Durant toute l'après-midi, ce fut une chasse effrénée entre Couturier, Bettiol, Plainard et votre serviteur pilotant la machine de Vasseux. Au cours de cette course toute amicale, nous avons relevé plusieurs tours effectués en 1' 54" sur le circuit de 3,33 km ce qui prouve la vélocité des Settebello. Grâce à la sportivité de Jean-Alain Couturier il nous a été donné d'essayer le Rebello double arbre, machine qui nous a véritablement enthousiasmé. La position est excellente surtout pour un pilote de taille moyenne; les commandes « tombent » parfaitement aux mains comme aux pieds et les échancrures pratiquées dans le réservoir permettent de s'incruster littéralement dans la machine.

Essence ouverte, nous reculons sur la compression... poussette... le moteur « allume » immédiatement... et nous sautons sur la machine tout en faisant cirer l'embrayage pour accrocher le régime car ici, il n'y a rien en dessous de 6 000 t/m.

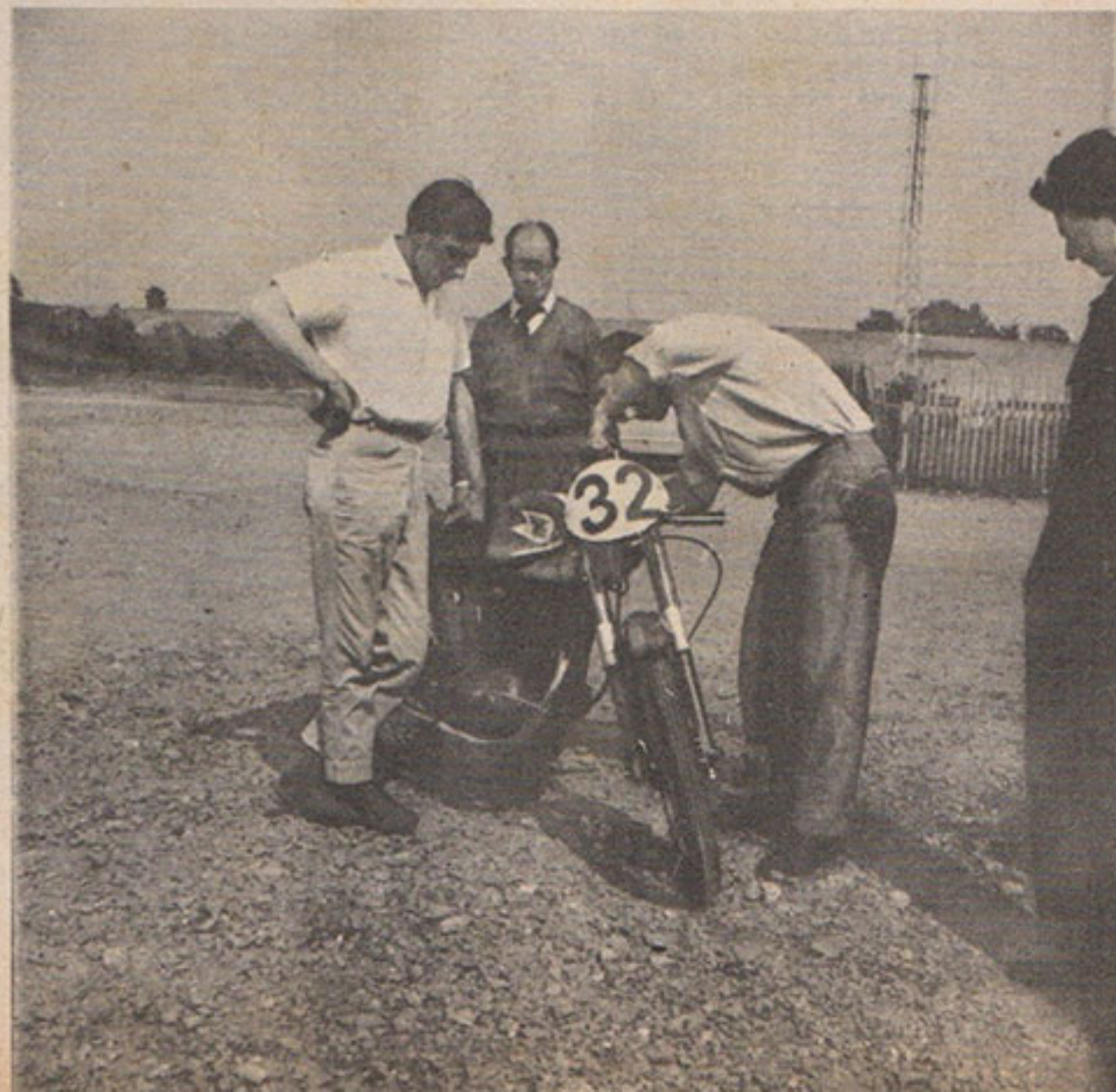
La montée en régimes est extraordinaire et il est prudent de ne pas perdre le compte-tours de vue car les 9 000 t/m sont vite atteints. Le virage des Deux-Ponts est proche; nous rentrons les vitesses à la file et pour la première fois, nous sommes obligés de compter pour

savoir où nous en sommes. Le freinage est sensationnel : un coup d'œil sur les freins suffit comme explication. Les Deux-Ponts sont négociés en première en faisant cirer l'embrayage. La machine se balance avec aisance et c'est un vrai plaisir de virer avec un pareil engin. Deuxième... la Ferme est là... nous entrons en « ouvrant »... troisième à la sortie... l'accélération est formidable pour une 175... quatrième... 9 000... cinquième sous la passerelle... et nous coupons pour négocier le Faye... 5°, 4°, 3°, 2°, 1° le Faye passe sans cirer et nous remontons les cinq rapports avant l'entrée de l'anneau... 9 000... nous coupons pour ne pas dépasser ce régime prescrit par Couturier et l'anneau défile à travers le petit saute vent tandis que nous passons en trombe les Settebello qui évoluent sur le circuit.

Quelques tours suffisent pour se mettre la machine en mains et avec un peu d'habitude la négociation des Deux-Ponts de la Ferme et du Faye devient un vrai régal tant la machine est sûre. La puissance exceptionnelle du freinage permet de couper « au dernier carat » sans avoir l'impression particulière de prendre des risques. Au bout de quelques tours, on peut prendre les Deux-Ponts sans cirer et sans laisser tomber le régime ce qui en dit long sur l'aptitude en virage de cette machine où la seule limite est la prudence du pilote.

Encore quelques tours et nous réintégréons le stand sous l'œil attentif de Couturier guettant notre réaction; les mots commencent à manquer et les mains parlent; la Rebello? une 175 sensationnelle.

J.-C. BARGETZI.



AVANT LES VACANCES

PRÉPAREZ VOTRE MACHINE

CHAQUE année, la période qui précède le départ en vacances devient l'époque où le possesseur d'un deux-roues se découvre une âme de mécano. Quel que soit l'engin dont nous disposons, cyclomoteur ou puissante bicylindre, si nous voulons éviter déboires ou désillusions, sans compter les souvenirs entachés de cambouis, la vérification de la machine avant le départ pour la grande randonnée des vacances est une opération payante.

A chacun ses possibilités

LORSQU'ON parle de grand parcours, ou de randonnées, certains pensent que les grands itinéraires ne sont autorisés qu'aux grosses cylindrées. Heureusement il n'en est rien et le cyclomotoriste peut, si sa machine est bien au point, avaler allègrement 1 500 ou 2 000 km. Il suffit de savoir concilier la vitesse de croisière et le kilométrage quotidien. En outre, l'arrimage des bagages et leur poids auront une influence considérable sur la conduite.

Suivant les types de cyclomoteurs, les opérations à effectuer avant le départ varient. Mais elles peuvent se résumer à quelques points particuliers que nous allons étudier ici. Cependant, avant d'entreprendre la « revision », il nous faut préciser que chacun doit modérer son ardeur de mécano occasionnel à ses connaissances en mécanique. En aucun cas n'envisagez le démontage d'une partie de votre machine si vous ne possédez pas l'expérience nécessaire et au moins un manuel détaillé contenant les réglages particuliers à votre moteur. Et ceci est vrai pour toute les catégories de deux-roues. Dans le doute d'un résultat effectif, mieux vaut confier sa machine à un spécialiste compétent.

Pour bien des usagers, le cyclomoteur utilisé chaque jour pour se rendre au travail va se transformer en véhicule de tourisme.

La première opération qui s'impose est un décalaminage sérieux, accompagné d'un ramonage du tuyau et du silencieux d'échappement.

LE DÉCALAMINAGE

Sur le cyclomoteur, pas de difficultés pour le démontage, il suffit de retirer le boulon de fixation de la culasse sur la patte d'attache du cadre et de débloquer les boulons qui maintiennent le carter du moteur. En appuyant sur le cylindre le moteur glissera dans sa position la plus basse et il sera alors aisé de retirer culasse et cylindre, après avoir déposé le tuyau d'échappement et le silencieux.

Le décalaminage, que beaucoup de néophytes effectuent en ne retirant que la culasse, sans enlever le cylindre, est un travail ridicule et incomplet. Il ne peut, par la suite, qu'amener des complications, si ce n'est la détérioration même du cylindre.

La calamine s'enlève à l'aide d'un grattoir de métal tendre. Éviter l'emploi d'un tournevis dont la principale propriété est de tracer de profonds sillons dans la chambre de combustion ou sur la calotte du piston.

Si les segments jouent librement dans leurs gorges il est absolument inutile de les déposer. S'ils sont gommés, inutile de poursuivre et consultez votre motoriste, il sait, lui, ce qu'il convient de faire.

Les lumières d'échappement seront alors débarrassées de la calamine qui les obstruent à l'aide d'un grattoir en métal dur. Prendre toutefois la précaution de ne pas faire de bavure du côté de la paroi du cylindre.

Au remontage, remplacer le joint d'embase et le joint de culasse, et surtout vérifier la position des segments par rapport aux ergots.

Le serrage de la culasse ou des écrous de cylindre s'effectue toujours à froid et en croix.

LA COURROIE DE TRANSMISSION PRIMAIRE

Sur de nombreux modèles, la transmission primaire s'effectuant par courroie, la meilleure des précautions consiste à la remplacer. Profiter de la position du moteur pendant le décalaminage pour enlever la courroie usagée et la remplacer par une courroie neuve.

LA PARTIE CYCLE

La poulie-relai ne doit pas accuser de jeu latéral excessif, et il est facile, à l'aide de quelques rondelles d'épaisseur d'obtenir un roulement libre mais sans jeu.

Ne pas omettre de graisser la portée sur

l'axe avec une graisse spéciale. Exclure toute huile, même épaisse, qui ne pourrait, en s'échauffant, que s'écouler dans la gorge de la poulie et provoquer un désagréable patinage.

APRES UNE LONGUE IMMOBILISATION D'UN QUATRE-TEMPS

Avec un bloc-moteur 4-temps à graissage incorporé (A.M.C. ou Motobécane) il n'y a que peu de précautions à prendre à la suite d'une longue immobilisation. Vérifier toutefois le niveau d'huile dans le carter avant de tenter la première mise en route du moteur.

Dans le cas d'un graissage séparé il est important de vérifier si la circulation d'huile se fait normalement, et la plupart du temps il faut « amorcer la pompe ».

Sur un moteur graissage séparé la vidange s'effectue en deux opérations successives :
1° Vidanger l'huile du réservoir après avoir retiré le bouchon qui ferme l'orifice de remplissage.

2° Vidanger ensuite l'huile du moteur : enlever le bouchon en forme de losange, retirer le filtre et incliner la machine.

— Après les nettoyages des filtres (comme nous l'avons indiquée plus haut), reboucher les orifices en ayant soin de vérifier le bon état du joint du bouchon et refaire le plein normal.

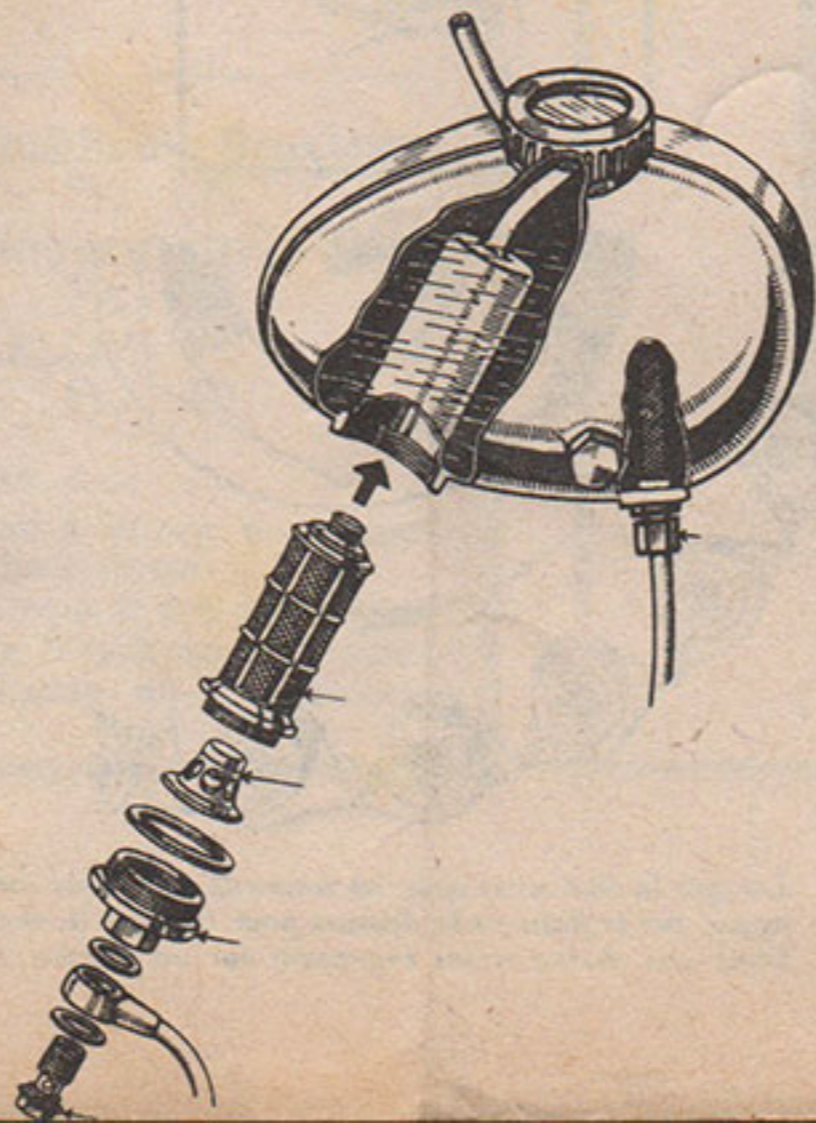
Après une longue immobilisation, de même qu'après une utilisation particulièrement « poussée » du moteur, il est de bonne précaution de procéder à un rinçage du circuit de graissage. Utiliser pour cela de l'huile très fluide (Castrol Z ou Castrolite, par exemple). Faire tourner le moteur quelques moments et vidanger.

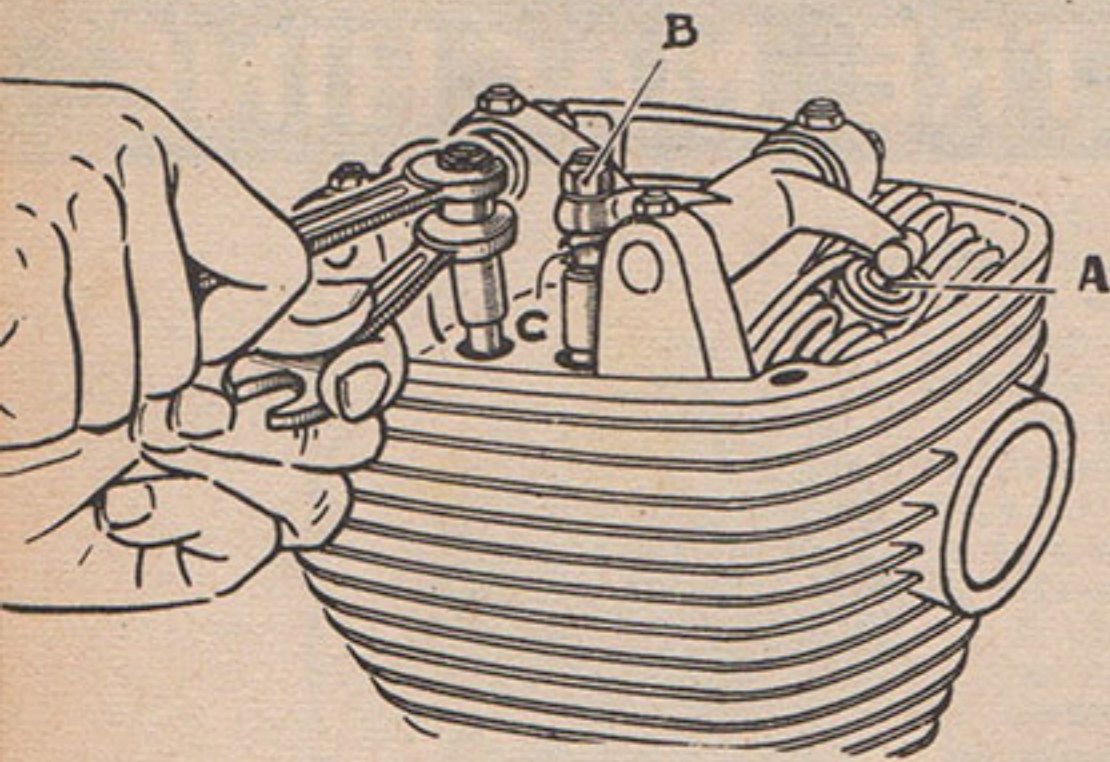
LE RÉGLAGE DES CULBUTEURS

Le réglage des culbuteurs est également un travail que l'usager peut exécuter lui-même, à condition toutefois de posséder deux clés plates (de bonne qualité) et une jauge d'épaisseur que l'on appelle plus communément « jeu de cales ».

Sur chaque moteur il y aura cependant lieu d'observer les prescriptions relatives au « jeu » à laisser entre le culbuteur et la queue de soupape. Cependant, pour la plupart des moteurs, l'on procède de la manière suivante :

— Déposer le réservoir, si le couvercle de culbuteurs ne peut s'enlever, en le glissant sur le côté lorsque le réservoir est en place ;

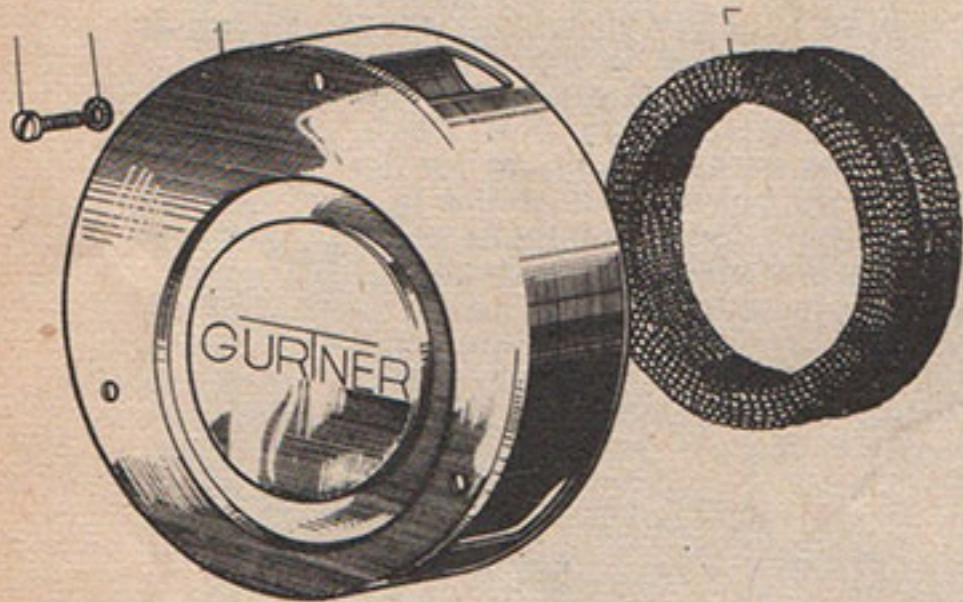
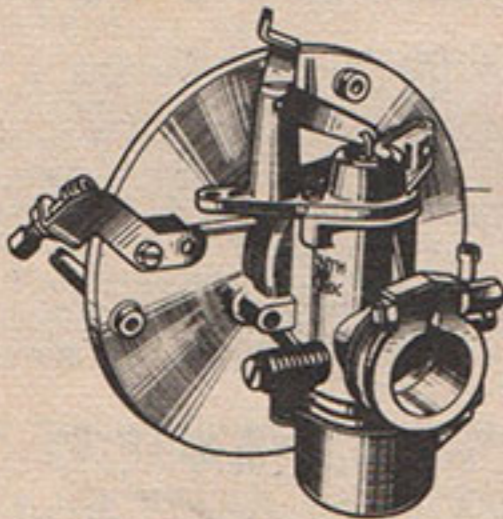




- Amener le piston à sa position la plus haute, les deux soupapes étant fermées (pour cela, sentir le piston avec une tige passée par le trou de la bougie et placer les queues de soupapes à leur position haute);
- Desserrer les contre-écrous supérieurs des embouts de culbuteurs (B);
- Placer la cale qui convient entre les culbuteurs et les queues de soupapes en A;
- Agir sur l'écrou de l'embout C;
- Bloquer les contre-écrous des embouts;
- Replacer le couvercle en ayant soin de remplacer le joint s'il est détérioré;
- Reposer éventuellement le réservoir.

NETTOYAGE DU ROBINET D'ESSENCE

Sur les machines à moteur deux temps, en particulier, le robinet du réservoir de carburant s'encrasse après un certain temps. Donc, avant d'entreprendre une longue randonnée, un nettoyage s'impose.



Dans la plupart des cas, il n'est pas indispensable de déposer le réservoir, et il suffit de dévisser le robinet pour en nettoyer les filtres.

Laver alors les filtres à l'essence pure pour les débarrasser des saletés qui les obstruent. Nettoyer également les conduits (marche normale et réserve) du robinet à l'air comprimé. A défaut utiliser la pompe à pneus. Au remontage vérifier l'état des joints.

LE FILTRE A AIR

Après une assez longue immobilisation le filtre à air doit également faire l'objet d'une vérification. Le nettoyage d'un filtre à air n'apporte pas de complications. On le plonge dans de l'essence propre. Pour les filtres à huile, se reporter à la notice du constructeur, la manière d'opérer pouvant être différente d'un modèle à l'autre.

CONTROLE DE L'ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

Les vérifications concernant l'équipement électrique que l'on peut réaliser soi-même sont assez nombreuses. Elles concernent : la bougie, le câble d'allumage, le point d'allumage, le réglage du rupteur.

La bougie.

Sur un moteur bien au point la bougie doit assurer un service de plusieurs milliers de kilomètres. C'est par l'observation de la teinte du culot que l'on peut déterminer, soit l'usure des segments (pointes encrassées), soit une mauvaise combustion (électrodes trop sèches ou couvertes de calamine).

Le nettoyage du culot de la bougie s'effectue avec une brosse métallique spéciale (brosse à bougie). Après avoir été nettoyées, les électrodes seront réglées à 0,40 mm d'écartement. Il existe cependant une tolérance assez large pour l'écartement des électrodes (de 0,38 à 0,45 mm).

Le câble d'allumage.

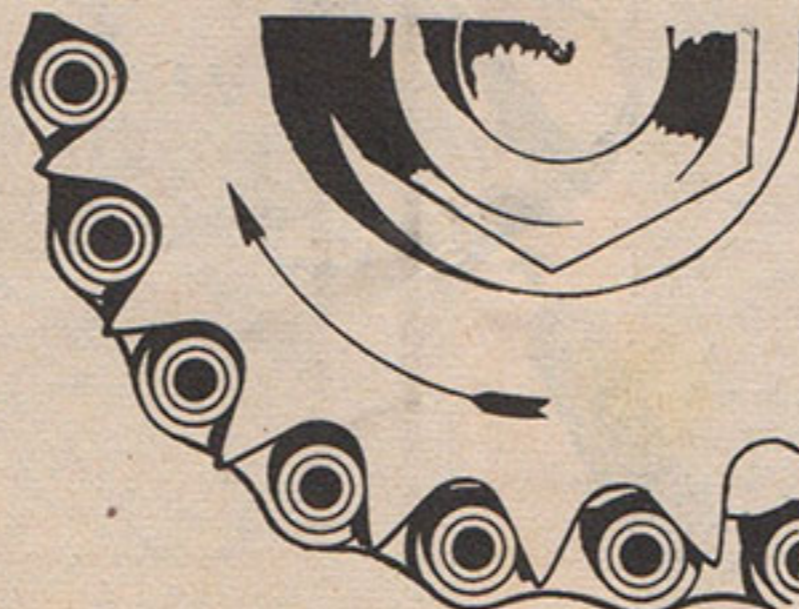
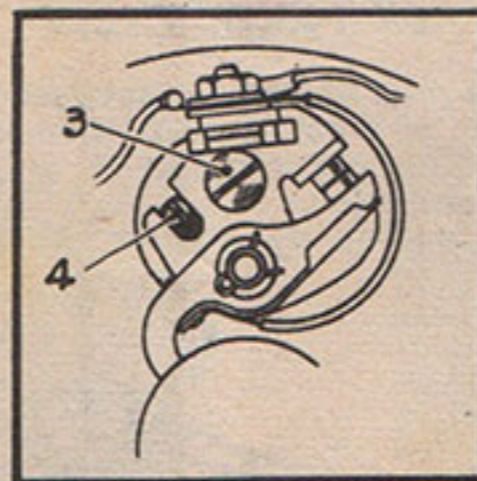
Le câble d'allumage, plus communément appelé « fil de bougie », est parfois la source d'ennuis assez sérieux, particulièrement par temps humide. Il conduit le courant haute tension depuis l'appareil d'allumage jusqu'à la bougie. Si le long du fil de bougie l'on décèle des fissures ou un durcissement anormal, il faut le remplacer.

Vérification du point d'allumage.

Nous savons que l'étincelle produite par l'allumeur doit jaillir entre les électrodes de la bougie à l'instant précis où le piston occupe dans le cylindre une position déterminée et qu'elle doit enflammer le mélange gazeux formé de carburant et d'air.

Cette position du piston a été déterminée par le constructeur et elle est indiquée en millimètres ou degrés calculés avant le P.M.H. Pour vérifier le point d'allumage, et quel que soit le type d'allumeur, il suffit :

- 1° De placer le piston dans sa course ascendante, suivant le nombre de millimètres ou de degrés indiqués sur le manuel d'entretien.
- 2° De rechercher le point d'écartement des contacts du rupteur.
- 3° De contrôler l'écartement des contacts qui, initialement, doit être de 0,40 mm. Cependant il est important de savoir que généralement



Lorsque la chaîne est usée, les rouleaux engrènent sur un diamètre primitif plus grand, mais ils prennent toujours appui sur le flanc de la denture pour répartir la charge de la même manière que lorsque la chaîne est neuve. Dans une chaîne neuve engrenant sur un pignon neuf, tous les rouleaux viennent se poser au fond des dents.

cet écartement peut varier de 0,40 mm à 0,50 mm sans diminuer la qualité de l'étincelle.

4° D'utiliser une « pige » ou une règle graduée que l'on introduit par le trou de la bougie afin de vérifier si le point d'ouverture des contacts coïncide avec le nombre de millimètres indiqué par le constructeur.

- Sur un deux-temps observer soigneusement le sens de rotation du moteur;
- Sur un quatre temps se baser sur la position des soupapes. L'explosion doit en effet se produire en fin de compression.

Réglage des contacts du rupteur.

Actuellement, la plupart des rupteurs sont montés sur un excentrique, et pour régler l'écartement des contacts il faut dévisser très légèrement la vis de blocage et agir sur la tête de l'excentrique.

Utiliser une cale d'épaisseur de 0,4 mm pour obtenir l'écartement optimum.

L'ENTRETIEN DE LA CHAÎNE

En matière d'entretien des chaînes de transmission, ce qui est vrai pour les motocyclettes l'est aussi pour les cyclomoteurs et en particulier pour les modèles français dotés dans la plupart des cas (les moteurs à pédalier incorporé exceptés) de deux chaînes : l'une pour la transmission secondaire (pignon de poulie relai-roue arrière), l'autre, dont le rôle est d'assurer la « marche en vélo », la mise en route et parfois le lancement de la machine.

Les motocyclettes sont généralement équipées d'un système de graissage automatique alimenté soit par des vapeurs d'huile en provenance du moteur, soit, sur les « deux-temps », par un récupérateur de vapeurs d'huile disposé sous le carburateur.

La ligne de chaîne.

Afin d'éviter une usure prématurée des pignons ceux-ci doivent être parfaitement alignés. Pour vérifier la ligne de chaîne : placer le long des faces des pignons une règle qui doit avoir au moins deux points de contact. Répéter plusieurs fois l'opération après avoir fait, au préalable, tourner légèrement les pignons.

Des pignons bien alignés occasionnent un léger polissage, semblable sur les deux faces intérieures des plaques de la chaîne, et ceci n'est pas nuisible à la transmission. Mais si l'une des faces est beaucoup plus usée que l'autre, c'est que les arbres ne sont pas parallèles, ou qu'ils ne se trouvent pas dans un même plan. Si les plaques intérieures de la chaîne sont exagérément usées après un court kilométrage, c'est que l'un des pignons s'étant déplacé sur son arbre, est sorti de l'alignement.

Réglage de la tension de chaîne.

Pour vérifier la tension de la chaîne, abaisser et soulever, au maximum, le maillon situé au centre de la partie inférieure. La distance relevée entre les deux points limites doit être de 20 mm. Répéter l'opération en faisant tourner les pignons.

Les barillets de tension sont fixés dans une position qui laisse un léger flottement.

Sur les machines équipées d'une suspension arrière effectuer la vérification au point de la course où la chaîne se présente tendue au maximum.

(Un flottement excessif est encore préférable à un excès de tension.)

Nettoyage d'une chaîne.

Plonger la chaîne dans un bac contenant du pétrole et la brosser énergiquement à l'aide d'une brosse métallique.

Comment reconnaître une chaîne usée.
 — Poser la chaîne sur une surface plane en l'étirant au maximum;
 — A l'aide d'une règle plate graduée, mesurer 24 maillons entre les centres des axes extrêmes;
 — Disposer parallèlement à la chaîne usagée, une chaîne neuve.
 Si la chaîne usagée présente un allongement supérieur à 2 %, elle doit être remplacée (cette vérification doit être faite après le nettoyage et avant le graissage).

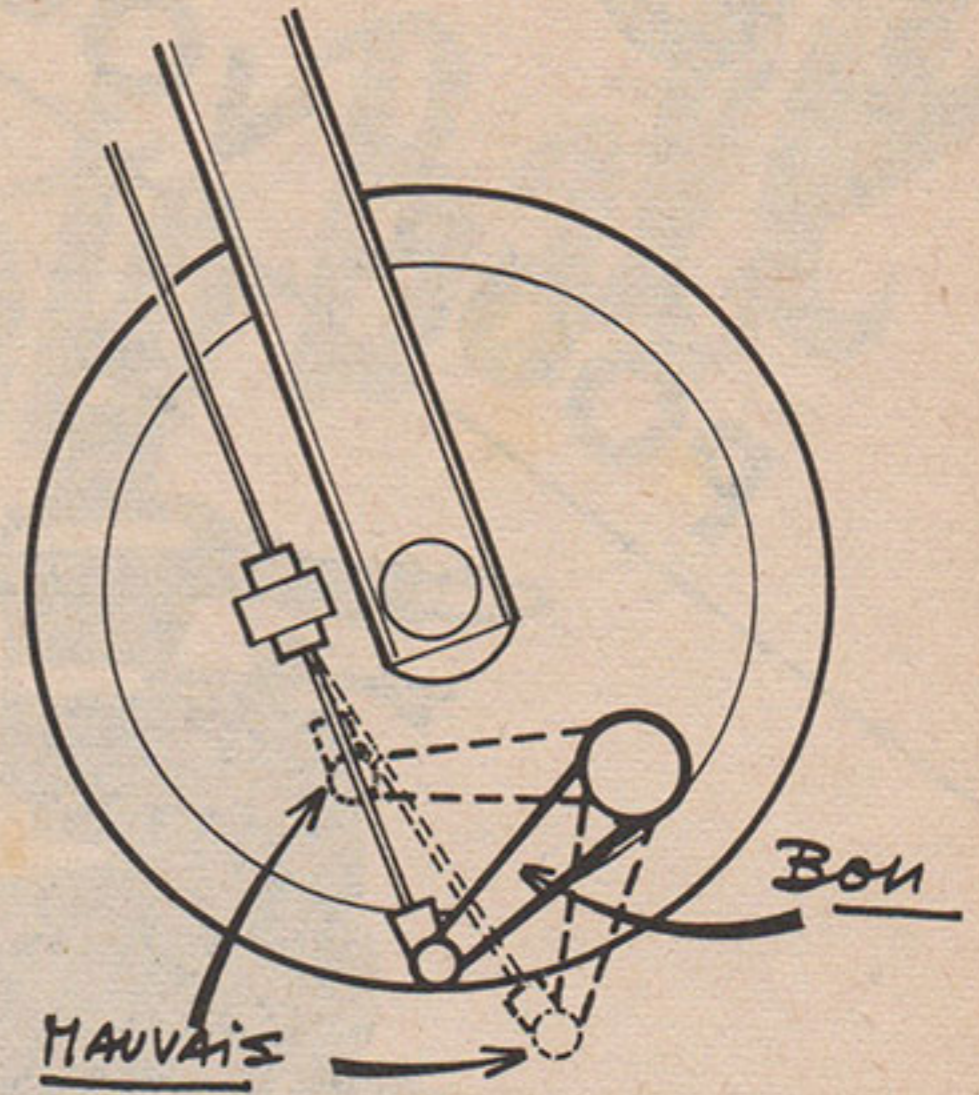
état ou qui présente des fissures doit être remplacé.
 Au montage, le câble neuf est largement trempé dans l'huile, et l'on profite de ce démontage pour graisser les axes d'articulations des leviers ainsi que le curseur de la poignée des gaz.
 Le graissage et la longévité des câbles peuvent être longuement améliorés en utilisant des barillets-graisseurs que l'on intercale sur la longueur de la gaine. Ce système assure un graissage constant et plus de précision dans le réglage.

UN COUP D'ŒIL SUR LES ROUES

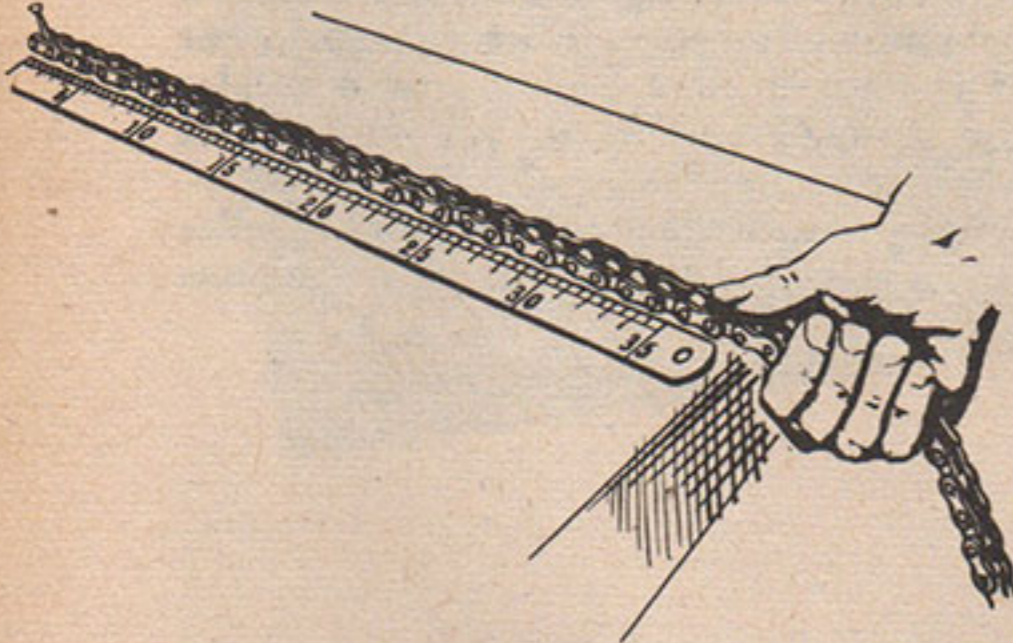
L'état des roues influe considérablement sur la tenue de route. Aussi ne négligeons aucun détail de cette partie de la machine.
 — Vérifier le rayonnage, l'excentration, le voile et la tension des rayons. Si l'une des roues « ne tourne pas rond », il faut la déposer. Le rayonnage ou le dévoilage des roues étant une spécialité, en aucun cas l'usager ne doit lui-même se charger de ce travail. En effet, si l'on agit sur les écrous de rayons, le bout de la partie filetée pénètre dans la mèche ou la bande de protection en caoutchouc. A la longue la partie métallique perce même la chambre à air, provoquant parfois l'éclatement avec toutes ses conséquences désastreuses...
 Une chambre à air de secours, que l'on place dans l'une des sacoches, doit faire partie de l'équipement à prévoir pour un grand voyage. En cas de crevaison prévoir également trois démonte-pneus et l'indispensable « nécessaire de réparations », en boîte métallique de préférence. Notons ici que la technique de la réparation à froid a fait de gros progrès et que l'application des pièces à bords amincis constitue bien souvent mieux qu'un dépannage provisoire si l'on respecte fidèlement les instructions relatives à la réparation des chambres à air.

LES FREINS

Nous allons profiter du démontage des roues pour effectuer une vérification et un nettoyage des freins.
 Bien souvent l'axe de commande des mâchoires de frein grippe dans son logement.



Quelques modèles comportent des graisseurs, mais pas tous.
 Si un graisseur assume la lubrification de l'axe de commande, il ne faut utiliser que de la graisse assez épaisse. L'huile fluide, en effet, pénétrerait dans le tambour, ce qui n'est pas souhaitable.
 Un axe démuné de graisseur doit être démonté, lavé à l'essence, poli si besoin est, et enduit de graisse avant le remontage.
 Le remontage de la biellette de commande doit s'entourer d'une grande précaution. En effet, la position de la biellette influe considérablement sur l'efficacité du freinage.



Graissage de la chaîne.

Tandis que l'on procède au nettoyage des pignons (au pétrole) la chaîne est immergée dans un bain de lubrifiant épais, fondu au préalable dans un bac spécial.
 En faisant manœuvrer les maillons, le lubrifiant s'écoule entre les rouleaux, les axes et les articulations.
 Dix minutes d'immersion suffisent. Laisser refroidir, sortir la chaîne du bac, et l'essuyer pour enlever l'excédent de lubrifiant.

LES CABLES DE COMMANDE

Une machine se conduit aisément lorsque les câbles de commande coulisent facilement à l'intérieur des gaines. Un câble en mauvais

Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, rue Brunel - PARIS-17^e

12 NUMÉROS PAR AN

UN AN... 750 fr.

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

Payable par virement au C.C.P. Paris 2834-83, par mandat-carte, mandat-poste, chèque bancaire —

NOM :

ADRESSE :

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, r. des Comédiens, Bruxelles
 C.C.P. 3-86 - 1 anFr. 100
 Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle
 C.C.P. V. 10.442 - 1 anFr. 10
 Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. 950
 Changement d'adresseFr. 60

L'abonnement partira du numéro

L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.
 « Au cas où, par décision ministérielle ou syndicale, le prix du présent abonnement subirait une modification, sa durée s'en trouverait modifiée proportionnellement. » (Décision syndicale du 19 novembre 1945.)

DYNAMIC-SPORT

149, rue Montmartre, Paris-2^e
 Métro Bourse GUT 19-30

Concessionnaire des marques :
 JAWA, BSA, NSU, TERROT,
 PUCH, HOREX, LAMBRETTA,
 MANURHIN, RUMI, VESPA,
 VELOSOLEX, Cyclos sport NSU,
 VICTORIA, BIANCHI

OCCASIONS RÉCENTES :
 Garantie totale (pièces et main-d'œuvre gratuites).
 Peinture et moteur neufs.)

Choix de Lambretta, Vespa, Rumi, Manurhin et motos françaises et étrangères toutes marques.

CRÉDIT : 2 à 15 mois
 Expéditions en province

TOUTES RÉPARATIONS
 Achat ferme moto scooter
 Liste occasions contre 3 timbres

VU POUR VOUS



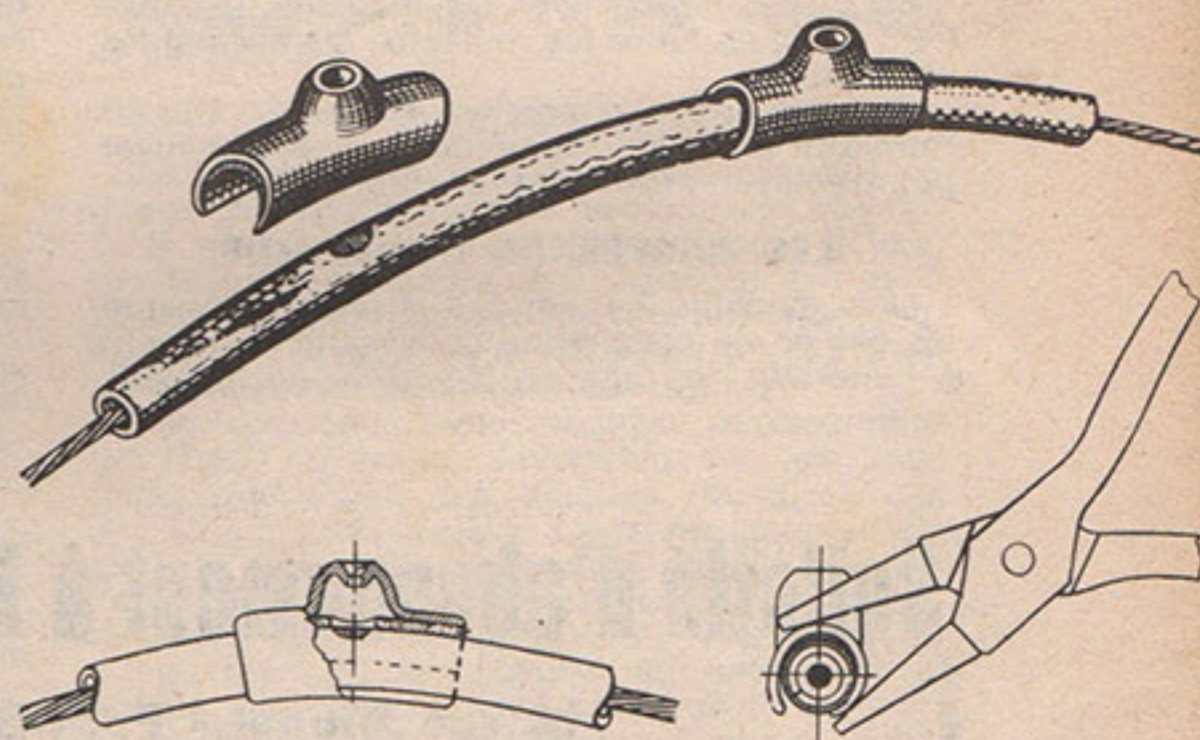
POUR ÊTRE VISIBLE LA NUIT

L'éclairage peut être défaillant, le catadioptre rendu opaque par la poussière ou la boue, les bandes de protection flash-sécurité vous signaleront néanmoins à l'attention des autres conducteurs par leur phosphorescence. Elles se composent d'un élément réflecteur d'intense luminosité et d'un élément brillant aux multiples facettes renvoyant sous des angles divers les rayons lumineux qui les ont frappées et cela à plusieurs dizaines de mètres de distance.

Ces bandes amovibles se fixent par de simples anneaux en tresse élastique ; elles sont donc faciles à mettre en place, à retirer et à loger, le jour, dans la poche ou dans la sacoche.

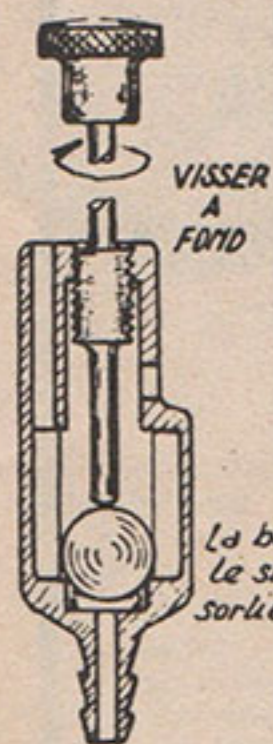
LE GRAISSEUR DE CABLES AMAL

Le bon fonctionnement et la durée des câbles de commandes et, partant, la sécurité du pilote sont fonction d'une bonne lubrification qui, tout en évitant leur rouille, leur permet de coulisser aisément dans leur gaine. Quelques machines de classe sont d'origine pourvues de graisseurs, mais ce n'est qu'une exception ; mais il est aisé, à chacun, sans rien démonter et sans outillage spécial, de remédier à cette omission grâce au graisseur de câbles Amal qui est distribué en France par Amac et ses détaillants. Pour le poser, il suffit de dénuder la gaine de quelques millimètres à l'endroit choisi, de mettre à cheval le graisseur sur la gaine, l'ouverture en face de la partie dénudée et de le serrer autour de ladite gaine à l'aide d'une simple pince universelle. Le trou du graisseur correspond à la pompe à graisse de l'outillage de bord.



LE NOUVEAU ROBINET A RÉSERVE POUR MOBYLETTE

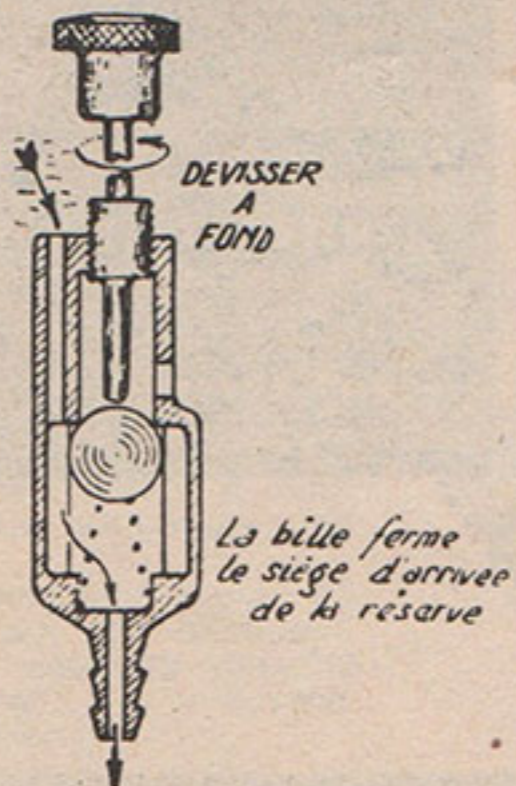
FERME



VISSER
À FOND

La bille ferme
le siège de
sortie du robinet

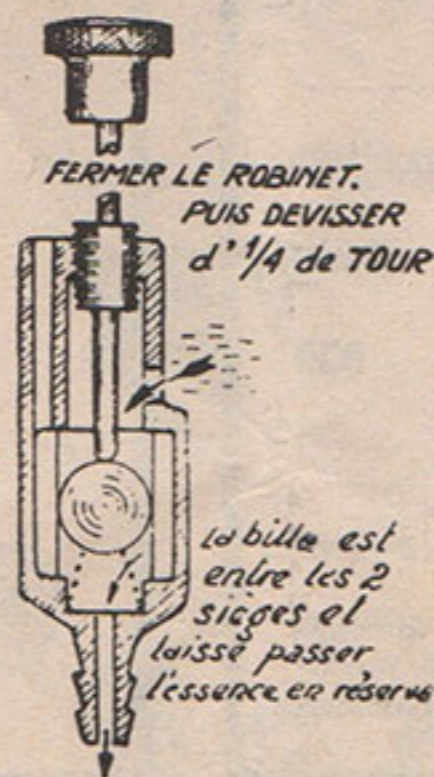
OUVERT



DEVISSER
À FOND

La bille ferme
le siège d'arrivée
de la réserve

RÉSERVE



FERMER LE ROBINET.
PUIS DEVISSER
d'1/4 de TOUR

La bille est
entre les 2
sièges et
laisse passer
l'essence en réserve

Le manque de jauge, électrique ou non, fait que les cyclomotoristes risquent la panne de mélange, s'ils ne s'astreignent pas à des vérifications fréquentes et peu commodes.

Pour remédier à cet inconvénient, Gurtner, qui est, rappelons-le en passant, le grand spécialiste du carburateur pour deux temps, a imaginé un bouchon réserve de robinet d'essence spécialement prévu pour la mobylette à cadre tubulaire.

Le dessin ci-contre en explique le fonctionnement. Comme on le voit, c'est le jeu d'une bille qui permet de constituer, puis de libérer, lorsque le besoin s'en fait sentir, une réserve de carburant pouvant permettre un parcours de 7 à 8 km.

Le montage est très simple : le robinet étant en place, visser le bouton moleté à fond, le tenir avec une clé de 14 et serrer l'écrou borgne avec une clé de 8.



Moto-Ball

TOUT comme pour la vitesse et le moto-cross, le printemps apporte avec les beaux jours la reprise d'activité du moto-ball. Indépendamment des multiples matches comptant pour le championnat et la Coupe de France, les clubs se rencontrent fréquemment pour des matches amicaux et de ce fait il n'est guère de dimanches où l'on ne puisse enregistrer une épreuve de moto-ball tant en zone Nord qu'en zone Sud.

La qualité du jeu s'est constamment accrue grâce aux révisions successives du règlement et du fait que les clubs possèdent maintenant un matériel mieux entretenu. Les matches sont ainsi devenus plus agréables et plus intéressants à suivre.

Les clubs vont en se multipliant et les machines, qui leur appartiennent en propre, constituent déjà un parc de quelques trois cents motos pour une valeur de quatre-vingt millions environ.

Cette intense activité, l'Union Française des Clubs de moto-ball (U.F.C.M.B.) dont M. Rion est le président voudrait bien la faire se propager aux autres pays européens. On se souvient qu'il y a quelques années un club de la région parisienne avait organisé une rencontre avec une équipe allemande mais il ne semble pas qu'une suite tangible ait été donnée à ce premier contact. En mars dernier, le M.C.B. de Courbevoie-Sport invitait l'équipe anglaise de Staines à venir se mesurer chez nous : l'Angleterre commence en effet à s'intéresser à cette spécialité motocycliste, et le journaliste Wilson de la presse spécialisée « moto » est lui-même venu suivre ce match amical.

Ces rencontres internationales, certes très rares, font néanmoins apparaître la nécessité impérieuse d'aligner les différents règlements nationaux afin de parvenir à mettre sur pieds un véritable règlement international. Nous ne sommes certainement pas à la veille de voir un tel travail terminé mais pour la première fois, il fut question de moto-ball au dernier congrès de printemps de la F.I.M. Timide premier pas vers l'internationalisation du moto-ball que les congressistes français se doivent de faire suivre de beaucoup d'autres en reposant le problème à chaque congrès.

C'est avec la Belgique que nos rapports internationaux ont été jusqu'alors les plus fréquents, mais à ce jour, sans pouvoir parler d'une intense activité dans de nombreux pays d'Europe on peut toutefois remarquer que l'Allemagne, la Bulgarie, la Hollande, la Pologne et l'U.R.S.S. pratiquent déjà ce sport ; de plus l'Espagne,

l'Italie, la Suisse et la Suède ont l'intention de créer plusieurs équipes et ce dernier pays a même déjà demandé un ballon à la France.

Si la réglementation du jeu pose un problème lors des rencontres internationales, les machines par voie de conséquence, ne sont pas toujours adaptées, mais ceci est une autre question et nous reparlerons de cet aspect technique du moto-ball.

Mais revenons en France où les équipes sont surtout préoccupées par leur participation, d'une part au Championnat de France première division qui débuta en mars, d'autre part, et parallèlement à la Coupe de France puisque toute équipe qui s'engage pour le premier doit obligatoirement participer à la seconde. Pour le championnat, qui se joue par matches aller et retour avec addition des points, huit équipes se disputent actuellement dans chaque zone les deux premières places afin d'accéder à la poule finale qui oppose les deux équipes de la zone Nord ayant obtenu le plus de points aux deux premières équipes de la zone Sud. C'est donc cent-douze matches qui se joueront avant de parvenir à cette phase finale, chaque équipe ayant à disputer quatorze matches. Le décompte des points est le suivant : trois pour une partie gagnée, deux si elle est nulle et un si elle est perdue. L'application du goal average permettra éventuellement de départager les ex-aequo.

La compétition est déjà avancée et le tableau ci-dessous, bien que partiel et officieux donnera une idée de la lutte que se livrent les clubs. Championnat de France — 1^{re} division.

CHAMPIONNAT DE FRANCE

ZONE NORD

	Points	Gagné	Nul	Perdu	Matches
1 ^{er} Orly	10	2	1	2	5
2 ^e Châlons	9	3	—	—	3
Vitry	9	3	—	—	3
4 ^e Houlgate....	5	1	1	—	2
5 ^e S.U.M.A. (Troyes) ...	4	1	—	1	2
6 ^e St-Denis....	3	—	—	3	3
7 ^e Courbevoie .	2	—	—	2	2
Villefranche	2	—	—	2	2

ZONE SUD

1 ^{er} Camaret	14	4	1	—	5
Valreas	14	4	1	—	5
3 ^e La Seyne....	13	4	—	1	5
4 ^e Marignagne	8	2	—	2	4
5 ^e Carpentras .	6	1	—	3	4
6 ^e Bollène.....	5	—	1	3	4
7 ^e Monteux....	4	—	1	2	3
Cavaillon....	4	—	—	4	4

La comparaison des points acquis par les différents clubs ne peut se faire d'une façon absolue puisque le nombre de matches joués n'est pas le même pour tous ; cependant on peut noter les beaux résultats obtenus en zone Nord par Châlons et Vitry (trois matches joués trois matches gagnés) et en zone Sud par Camaret et Valreas (quatre matches gagnés et un nul sur cinq joués), ainsi que par La Seyne. Sans doute verrons-nous en finale un ou plusieurs de ces clubs qui ont si bien débuté, et plus particulièrement Camaret qui, tenant du titre depuis 1956 aura à cœur de le conserver cette année. Mais il est à penser que ceci ne sera pas l'unique objectif de cette brillante équipe qui souhaite certainement reconquérir cette année la Coupe de France qu'elle avait conservée quatre ans de suite avant d'en être dépossédée l'année dernière par le S.U.M.A. de Troyes, après une bataille acharnée qui nécessita une prolongation avant de se terminer sur le score de quatre à trois.

La Coupe de France est organisée par l'U.F.C.M.B. et comme le championnat, pour des raisons financières de déplacements, se déroule dans la limite de chacune des deux zones jusqu'aux quarts de finale et se terminera sur le plan national à partir des demi-finales. Toutefois son règlement est tout à fait différent de celui du championnat puisqu'elle se dispute en effet par matches éliminatoires avec tirage au sort pour le terrain. Afin que la finale puisse se jouer en septembre ou octobre les rencontres ont théoriquement lieu le premier dimanche de chaque mois.

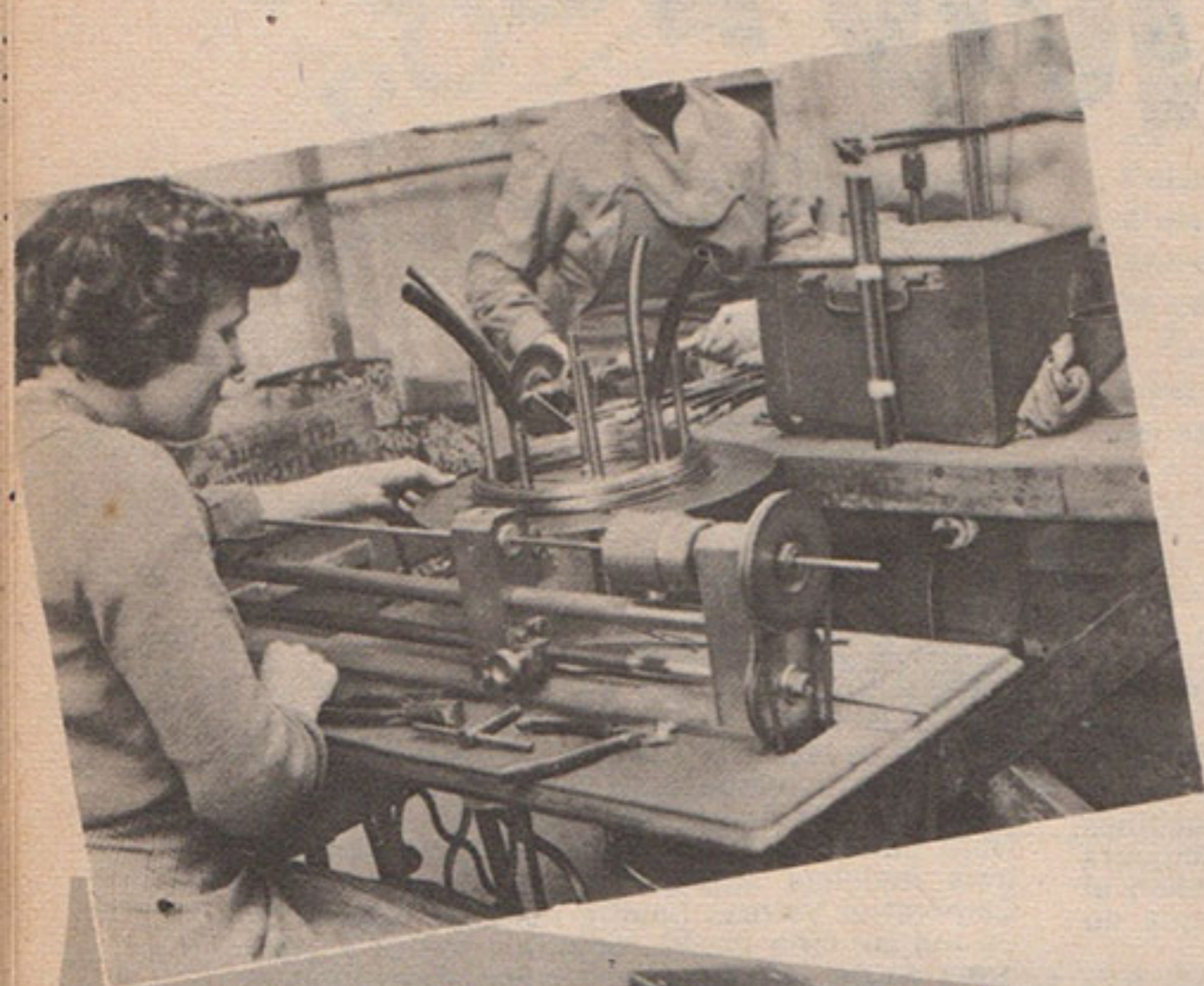
Déjà plusieurs équipes ont subi la dure loi de l'élimination mais cette compétition est encore à ses débuts et il est trop tôt pour faire le point de la situation. Afin de permettre la comparaison des résultats et de faciliter leurs calculs aux amateurs de pronostics nous rappelons ici les vainqueurs des années précédentes.

1947, Avignon ; 1948, Carpentras ; 1949, Avignon ; 1950, Carpentras ; 1951, Carpentras ; 1952, Camaret ; 1953, S.U.M.A. (Troyes) ; 1954, Camaret ; 1955, Camaret ; 1956, Camaret ; 1957, Camaret ; 1958, S.U.M.A. (Troyes).

Les deux grandes compétitions que nous venons de voir éclipsent évidemment un peu la Coupe de Paris et le Challenge Georges Landais, en deuxième division, uniquement disputé en zone Nord, mais nous aurons l'occasion de reparler prochainement de ces deux épreuves.

Jacques BART.

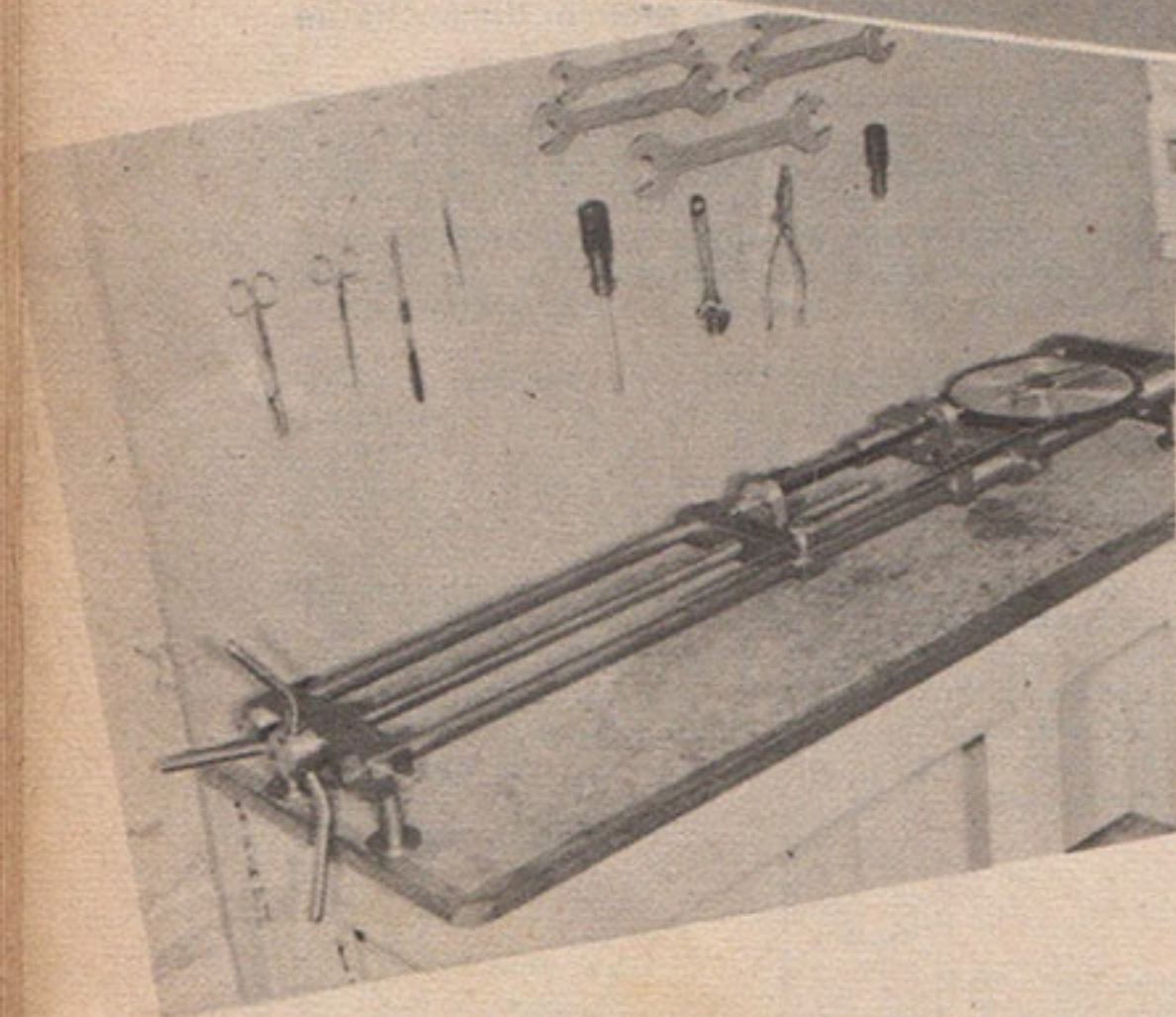
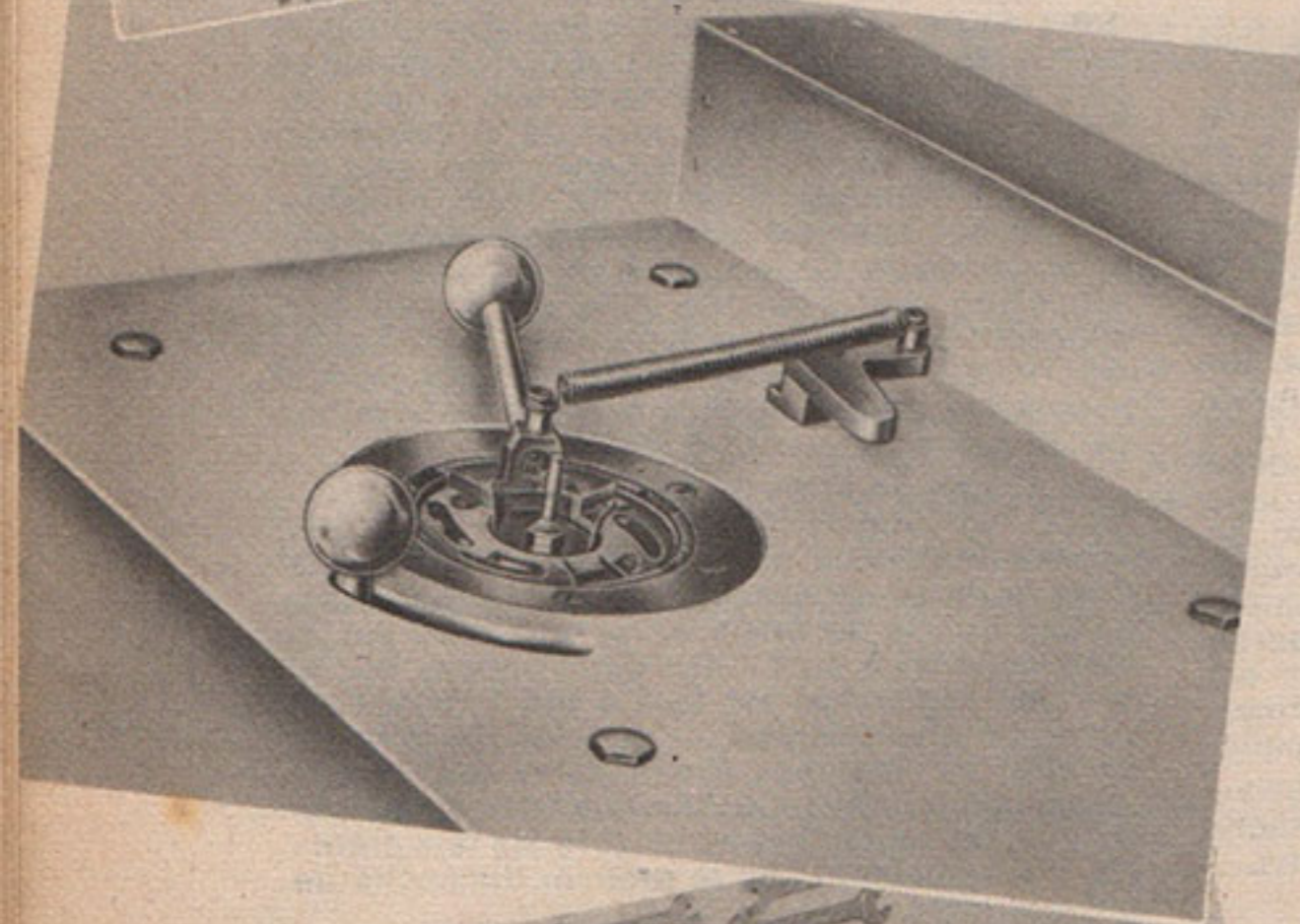
EN PASSANT CHEZ OTOM



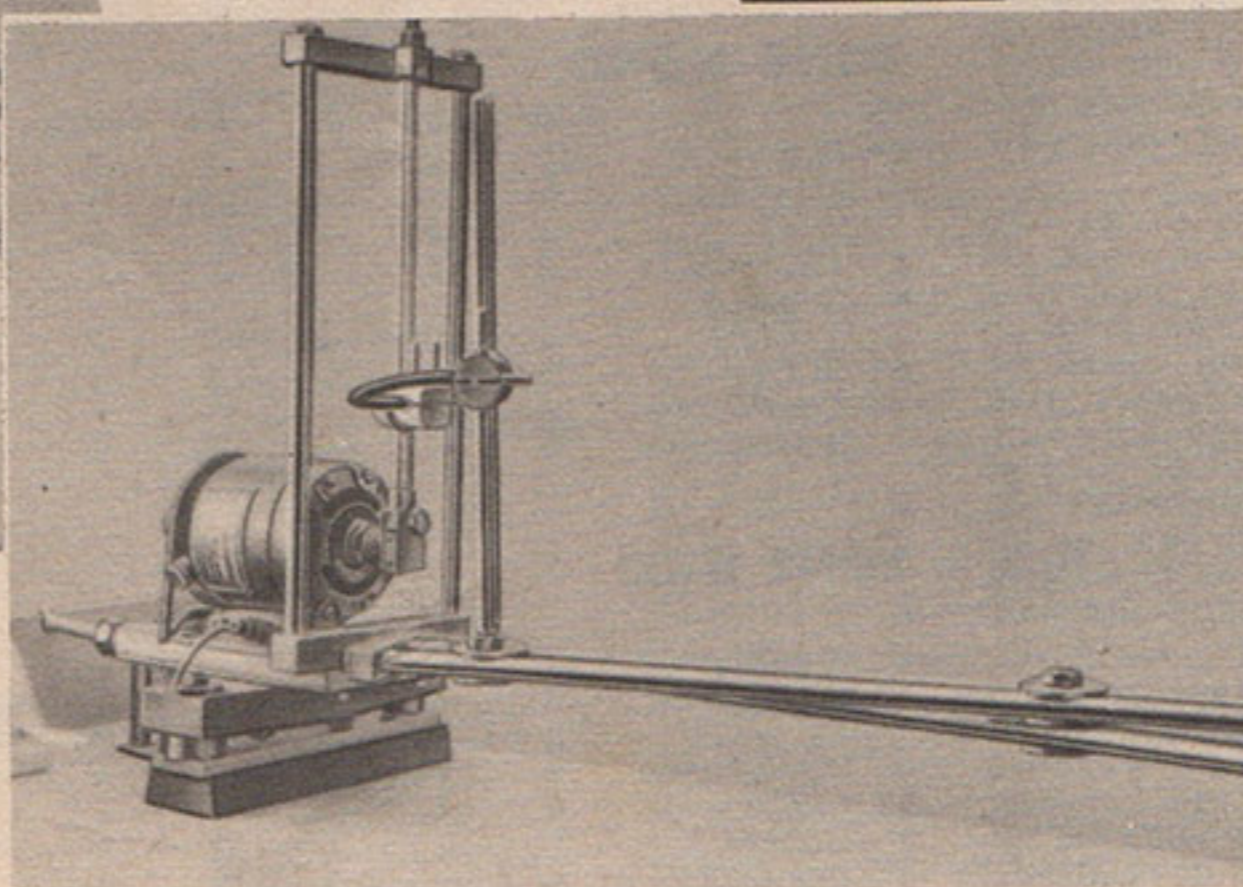
LA FABRICATION

Cette machine « maison » transforme le fil d'acier qui figure sur le plateau sous forme de couronne en ressort à boudins qui servira d'armature intérieure de la future canalisation.

« La main de fer dans un gant de velours » pour employer l'expression de notre directeur. Cette machine également « maison » assure le sertissage des embouts sans déformer d'aucune manière le métal des raccords.



Cet « extracteur » maison permet de vérifier la résistance à l'arrachement.



LE CONTROLE !

Cet appareil permet de mesurer la résistance des canalisations à des pressions allant jusqu'à 500 kg/cm².

Dernier test, ce « vibreur » reproduit les conditions de fonctionnement d'une tuyauterie soumise aux vibrations.

S'IL est un accessoire indispensable sur nos motocyclettes mais dont on parle peu, c'est bien des canalisations et raccords divers qui assurent l'alimentation en huile, essence et éventuellement en eau.

Le nom d'OTOM ou Tubotom est intimement lié à l'évolution de la motocyclette depuis 1934, époque à laquelle la Société OTOM se consacra plus particulièrement à la production des tuyauteries de tous types.

Qu'il s'agisse de canalisations d'essence, d'huile ou de gas-oil OTOM a résolu de nombreux problèmes sans accepter aveuglément certaines solutions plus avantageuses sans doute quant au prix de revient mais qui s'avèrent à l'usage comme une source de déboires pour les futurs utilisateurs.

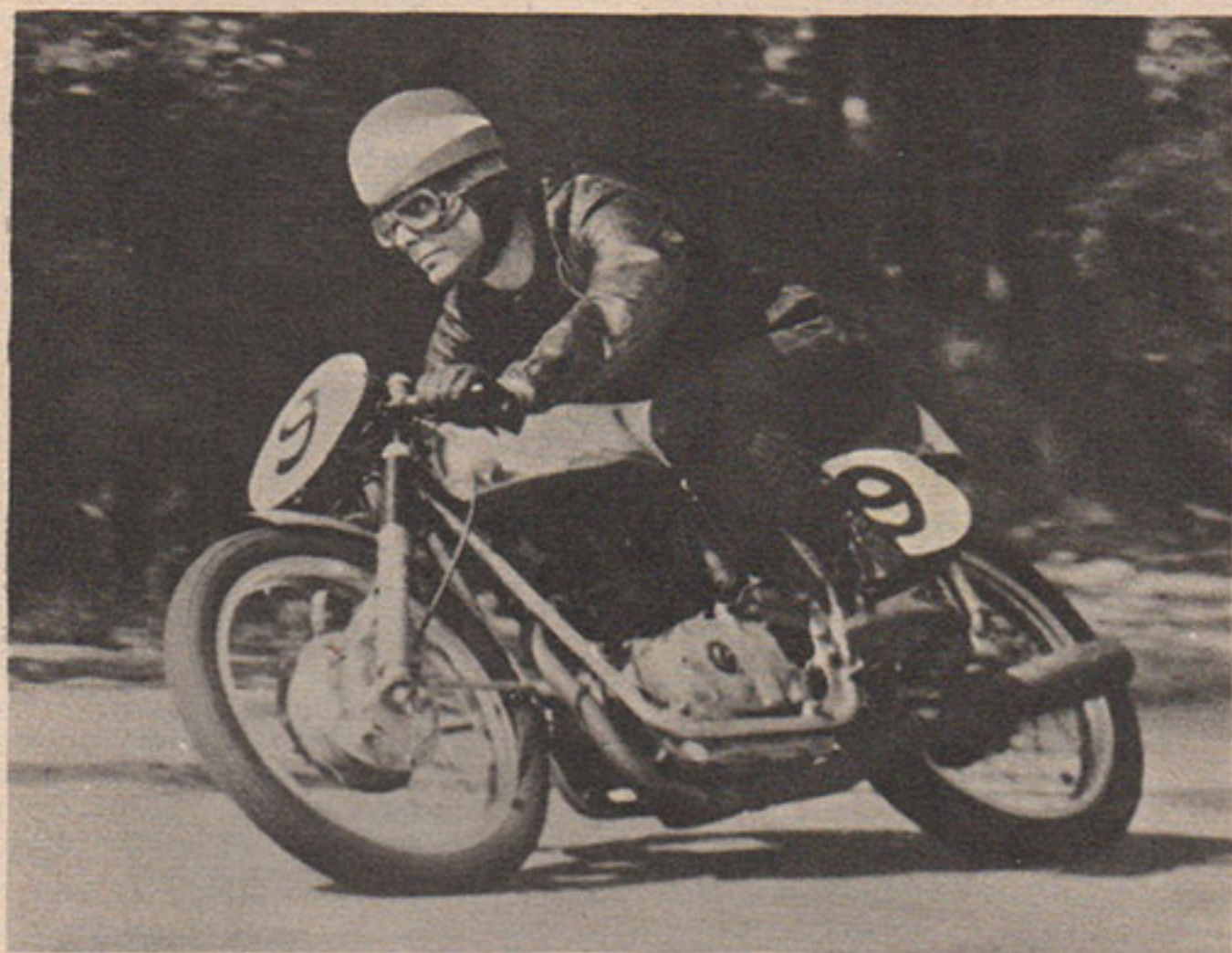
Si simplicité et qualité peuvent aller de pair, il faut se souvenir que la construction d'une tuyauterie quelle qu'elle soit doit s'accompagner d'un contrôle sévère.

Dans ce domaine, on peut faire confiance à la Société OTOM qui dispose d'un laboratoire de contrôle où les divers modèles prélevés en cours de série peuvent subir des tests rigoureux portant sur la résistance à l'arrachement, à la pression (ceci étant primordial dans les canalisations des circuits hydrauliques de freinage) ou encore aux vibrations.

Ce contrôle rigoureux permet de commercialiser des produits de qualité tandis que la simplicité des solutions employées pour la fabrication se traduit par un prix très étudié.

La qualité des produits OTOM est reconnue par les principaux constructeurs qui l'utilisent dans leur production de série.

Bourg-en-Bresse



Jacky Onda, montant une nouvelle Patton 2 A.C.T. 5 vitesses, devait remporter avec facilité l'épreuve des 175 cm³, tandis que Klager s'adjugeait la course des 250 cm³ suivi de Barone et de Baviera.

LES cinq courses du septième circuit international de vitesse de Bourg-en-Bresse bénéficièrent d'un temps splendide ; réellement ce que les Anglais appellent un « glorious weather ». Les victoires revinrent à Onda en 125-175 cm³, à Klager en 250 cm³, à Trow en 350 cm³, à Driver en 500 cm³ et à Camathias dans la catégorie sidecars. On voit donc que Français, Allemands, Anglais, hommes des Dominions et Suisses furent tour à tour à l'honneur et que les victoires furent bien réparties par nationalité.

125-175 cm³.

La course des 125 cm³ et 175 cm³ groupées qui se déroula le matin rassemblait 17 partants, dont la majorité étaient des pilotes français puisque l'on ne comptait que trois étrangers : deux Anglais, Friend et Keys et le Suisse Lambert. Sur la première ligne, Touzalin, crédité du meilleur temps aux entraînements aux côtés de Burggraf, Jacquier-Bret, Roubaud et Aimar.

Dès le départ, Jacquier-Bret prit la tête, suivi de Burggraf. Touzalin tenait l'avant-dernière place et devait abandonner à mi-course pour fuite d'huile. Onda, placé en dernière ligne pour ne pas avoir effectué les entraînements, eut quelques difficultés à faire partir sa toute nouvelle Patton. Au premier tour, il passait septième, puis troisième au troisième tour. Remontant toujours très rapidement, il prenait le commandement au septième, position de leader qu'il ne devait plus quitter jusqu'au trentième et dernier tour. Mieux, sa très rapide Patton à boîte 5 vitesses devait lui permettre de battre le record du tour et d'augmenter considérablement son avance sur Jacquier-Bret et Burggraf, qui se livraient un duel pour la deuxième place que ce dernier devait remporter en sautant Jacquier-Bret dans le dernier tour. Derrière ces trois hommes, Sfacos et Roubaud roulaient de concert pour la quatrième place et Sfacos ne fut plus inquiété par son adversaire lorsque celui-ci chuta. Un autre attrait de cette course fut la remontée incessante de Savoye qui, parti dans les derniers, accéda finalement à la cinquième place après avoir passé Barone.

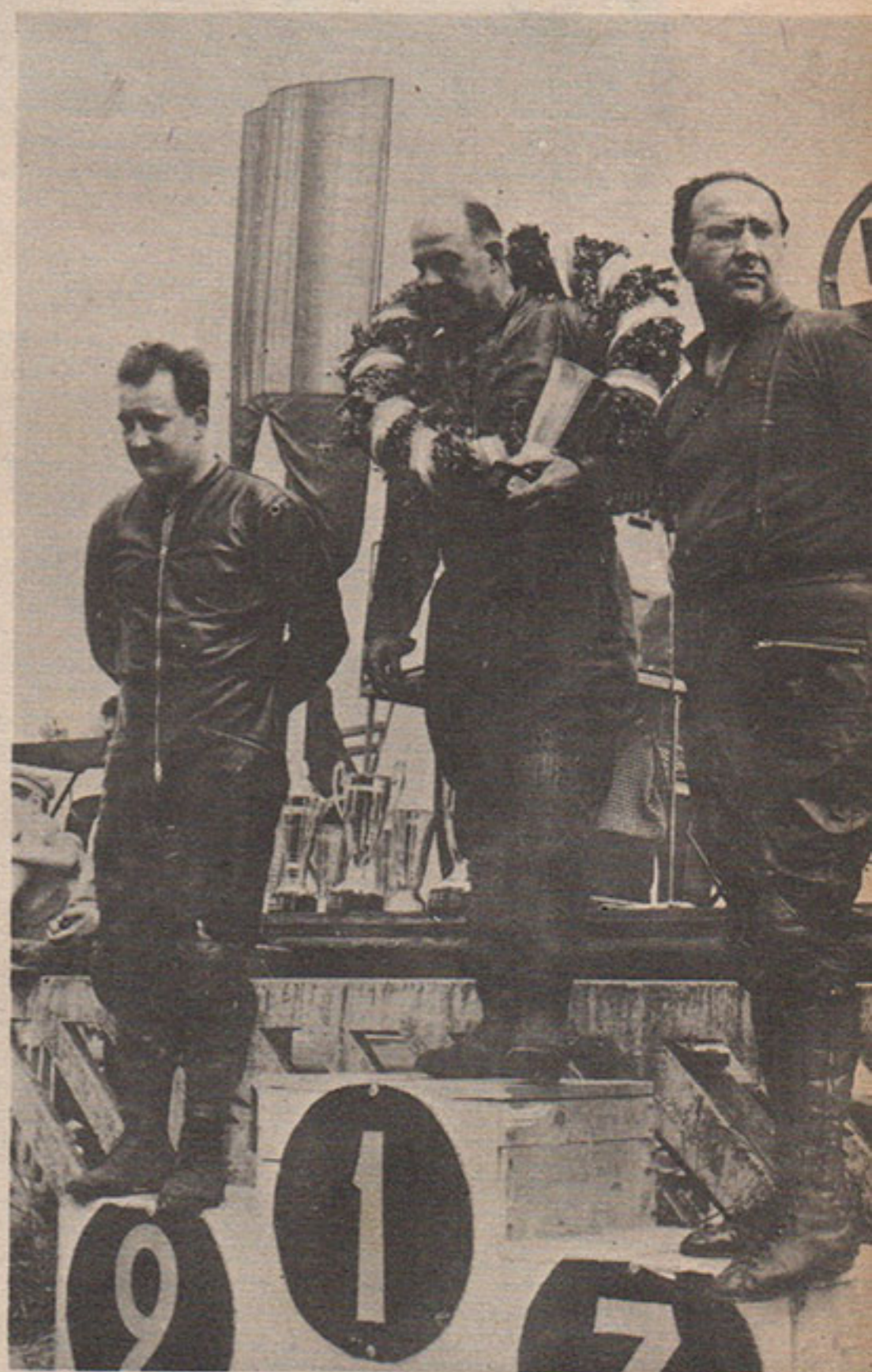
En bref, cette course nous révéla la rapidité de la Patton que Onda mena à la victoire. Seuls, Burggraf et Jacquier-Bret purent terminer dans le tour du vainqueur, réélus toutefois à 28" de celui-ci.

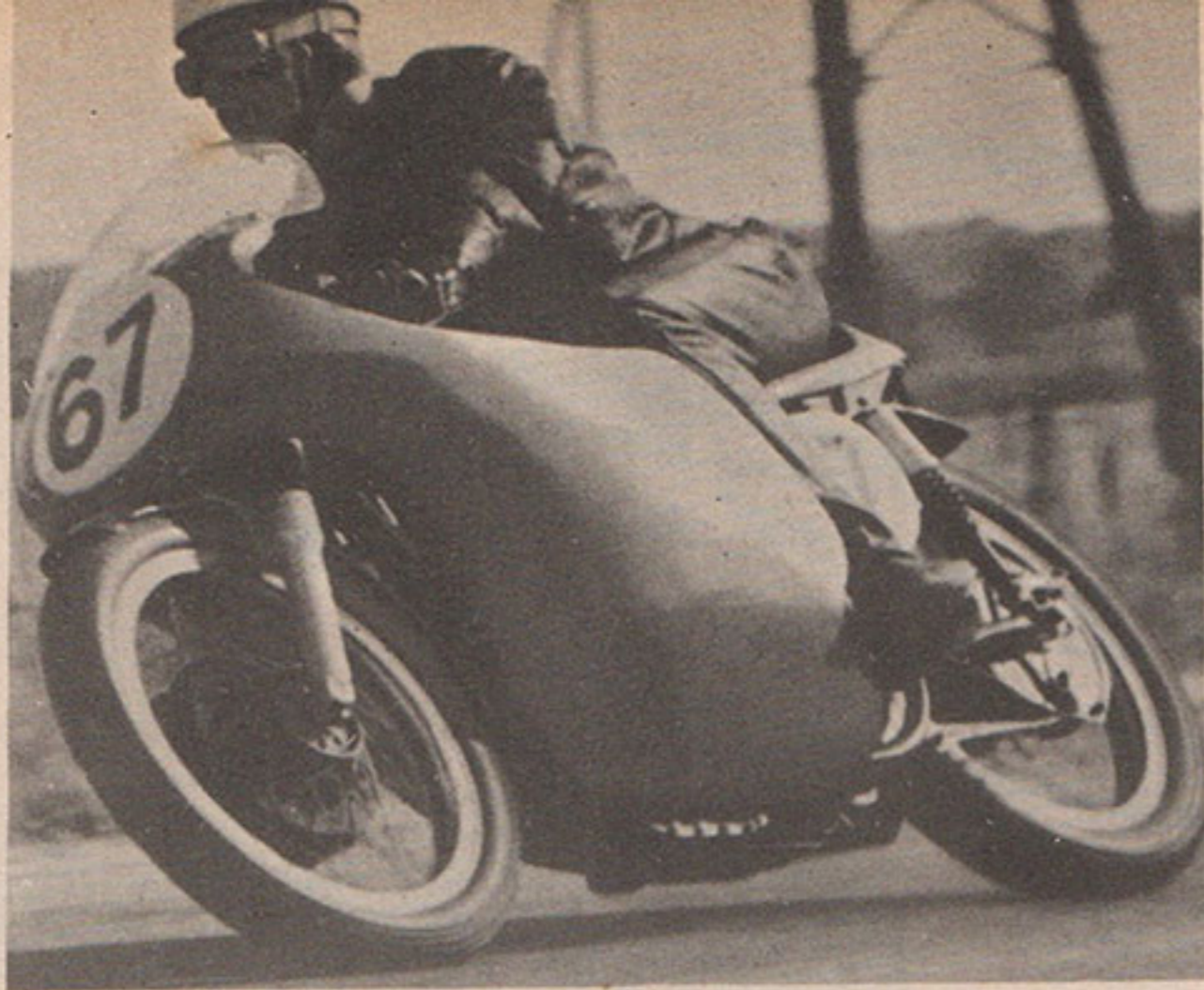
250 cm³

Neuf pilotes prirent le départ de la course des 250 cm³. Dès le premier passage de cette course qui va se dérouler sur 30 tours, Jacquier-Bret (Mondial) a pris la tête, suivi de l'Allemand Klager (N.S.U.), Savoye (Mondial), Scheifel (Adler), Barone (M.V.), Valentin (M.V.), Baviera, Guérin et Zigioli, tous trois sur Guzzi.

De suite, un groupe de trois pilotes se détache du reste des concurrents. Il est formé des trois premiers. La course se joue sur ce trio, tandis que bientôt Valentin et Guérin multiplient leurs arrêts pour tenter vainement de régler leur embrayage qui patine.

Au troisième tour, Savoye prend la tête, suivi de Klager, alors que Jacquier-Bret rétrograde à la troisième place. Puis quelques tours après, les trois pilotes de tête se distancent les uns des autres. Savoye est parvenu à décrocher Klager, Jacquier-Bret est distancé. Au tiers de la course, Klager est à 10" de Savoye, Jacquier-Bret à 17", Scheifel à 54", Barone à 56", Baviera à un tour.





Bob Anderson, malgré une chute lors des entraînements, participa aux courses 350 et 500 cm³. Malchanceux dans la première épreuve, il se classa second dans la deuxième après un chassé-croisé incessant avec Driver.



Alan Trow, vainqueur des 350 cm³, savoure sa victoire. A sa gauche, Jacques Collot, qui termine troisième et premier des Français.

Pendant que Savoye augmente toujours son avance, Barone remonte sur Scheifel, dont l'Adler commence à donner des signes de défaillance. L'Allemand s'arrête pour changer de bougies et remettre de l'eau dans le radiateur. Barone passe alors à la quatrième position, que Scheifel ne pourra plus lui disputer, son Adler l'obligeant à des arrêts répétés, puis à l'abandon. Et c'est au tour de Jacquier-Bret de passer en roue libre et à mi-course, Savoye a porté son avance à 14" sur Klager, suivi de très loin par Barone. C'est alors que Klager tente une remontée et réduit de moitié son retard. Savoye semble malgré tout difficilement approchable lorsque, victime de son frein, il chute, laissant le champ libre à Klager. A dix tours de la fin, la course est jouée, Barone à un tour ne pouvant rien contre Klager, qui passe la ligne en vainqueur.

350 cm³.

Il était évident que dans l'épreuve des 350 cm³, nos pilotes Collot, Insermini, De Polo, Bayle, Valentin, Montagne, Touzalin, Bouillard et Besse auraient la partie difficile contre Klager (Horex) et surtout face aux Fitton, Driver, Bob Anderson, Trow, Hempleman et Tanner sans compter le Belge Dauwe, tous sur Norton à l'exception de Driver, qui montait une A.J.S. 7R.

Anderson et Hempleman ne furent pas les plus gênants, puisqu'ils rentrèrent rapidement au parc. Collot se plaça assez aisément devant Fitton. Quant à Tanner, il ne fut pas particulièrement brillant dans cette course. La coalition britannique se résumait donc à Trow et Driver. Trow fut constamment le leader et enleva la victoire, tandis que Driver prenait la deuxième place après plusieurs tentatives de remontée sur Trow. Derrière eux, Dauwe s'accrochait à la troisième position que Collot lui disputait quelques tours plus tard — un chassé-croisé s'ensuivit ; Dauwe chutait dans un freinage, entraînant Collot à terre qui ne put l'éviter. Tous deux repartirent, Collot avec un carénage désaxé bloquant sa direction et Dauwe avec un carénage brisé. Notre champion de France put malgré cela conserver sa troisième position et c'est avec soulagement qu'il vit s'abaisser le drapeau à damiers, car Fitton, tour après tour, se rapprochait dangereusement de lui et terminait quatrième. Dauwe, après sa chute, dut s'arrêter à son stand et termina malgré tout sixième derrière Insermini, privé de son compte-tours qu'il retrouva dans le bas de son carénage. Klager, bien parti, ne termina qu'à trois tours, sa 350 cm³ Horex bicylindre habituellement très rapide l'obligeant dans la seconde moitié de cette course à baisser la cadence.

500 cm³.

Remplacez Klager par un autre Allemand, Jaeger pilotant une B.M.W. R.S. ; ajoutez Maubert et Ligier tous deux sur Norton à tous les concurrents de la catégorie 350 cm³, et vous aurez constitué le plateau de la course des 500 cm³ qui se déroula comme la précédente sur 33 tours.

Dans les premières rondes Tanner, Trow, Driver suivis par Jaeger prennent la tête et font le trou. Insermini est déjà stoppé par des ennuis de distribution. Alors que Tanner disparaît Anderson rejoint ses compatriotes de tête. Collot se mêle à ce groupe pendant quelques tours et est ensuite rapidement contraint à l'abandon au tiers de la course. A ce moment, Driver a pris le commandement, suivi d'Anderson et de Trow. Ce trio a fait le trou ; Jaeger, qui d'abord avait été distancé mais conservait la quatrième place, a pris un important retard en manquant un freinage. Ligier, qui n'a cessé de remonter, est maintenant quatrième après avoir sauté successivement Bayle, Valentin, De Polo, Fitton et Hempleman, dont l'embrayage commence à dégager une odeur désagréable pour le Néo-Zélandais qui sera finalement obligé de rétrograder. Valentin est rentré au parc ainsi que Dauwe. Au vingtième tour, le trio britannique est toujours en tête, les trois hommes roulant très groupés et le commandement revenant tout à tour à Anderson ou à Driver. Derrière Ligier dispute la quatrième place à Hempleman puis très détachés arrivent Jaeger, De Polo, Fitton et Bayle qui dut s'arrêter un très court instant. A huit tours de la fin, alors que les positions semblent bien acquises Ligier, passe Hempleman dont l'embrayage lui permet tout juste de terminer et Trow s'arrête. Ligier passe alors troisième. Le chassé-croisé entre Anderson et Driver continue jusqu'au dernier tour, et c'est finalement ce dernier qui passe le premier devant le drapeau à damiers. Ligier arrive troisième devant Jaeger qui ne put refaire un retard trop important. A cause de son arrêt, Trow dut se contenter de la cinquième place.

Sidecars.

N'ayant pris part aux entraînements, Camathias prit le départ sur la dernière ligne, ce qui ne l'empêcha pas de remporter cette course. Devant lui, nous trouvons au départ les Français Rogliardo (B.M.W.), Beauvais (Norton), Duhem (B.M.W.) qui avaient, dans l'ordre, réalisé les meilleurs temps ; puis Verd (Norton), les Allemands Bütcher et Ritter, tous deux sur B.M.W., l'Anglais Beevers (B.M.W.) et les Français Claisse, Vivier-Merle, Fourcade tous sur Norton.

Dès le départ donné par Jean Murit, Rogliardo prend la tête suivi de Beauvais. Au troisième tour, Camathias a déjà doublé tout le monde et au sixième il a fait le trou devant Rogliardo qui précède Beauvais, Bütcher, Duhem, Verd, Beevers, Ritter, Claisse, Fourcade et Vivier-Merle. A moins d'incident mécanique, il est impensable que la victoire puisse échapper à Camathias dont la classe est ici dominante. Au douzième tour de cette course qui en compte 25, nous pointons Rogliardo à 17" de Camathias qui est parvenu à faire le trou devant Beauvais, Duhem amorce une remontée qui lui permet de passer Bütcher, lui-même doublé par Ritter. Tandis que Rogliardo se rapproche de Camathias sans pour autant espérer l'atteindre, Duhem continuant sur sa lancée se rapproche de Beauvais, le double et finalement le distance de 19" à l'issue du dernier tour. Pendant cette remontée qui fut l'intérêt de cette course Bütcher était rentré au parc ainsi que Vivier-Merle. A cinq tours de la fin, Camathias accéléra et c'est avec une confortable avance sur Rogliardo que l'équipage suisse termina en vainqueur cette course qui clôturait le septième circuit international de Bourg-en-Bresse.

Henri BIEL.

NOUS vous avons dit que les courses de Bourg-en-Bresse bénéficièrent d'un temps splendide. Il est un fait que le soleil est toujours au rendez-vous de nos premières courses internationales de la saison, et ce n'est pas nous qui nous rendîmes à moto à Bourg qui nous en plaindrions mais quelques tours du circuit de 3,100 km avec notre machine de tourisme nous permirent de constater que rares étaient les endroits où nous n'entendions pas les graviers crépiter dans les garde-boue, ce qui suffit à démontrer que le revêtement déjà critiquable l'an passé l'est encore davantage cette année.

Il en va de la vie du circuit de Bourg, car pour le Service des Ponts et Chaussées, aux dires des organisateurs, il n'y aura pas de demi-mesure : ou le revêtement sera entièrement refait ou le circuit n'aura pas lieu ; comme tous, nous préférons évidemment la première solution.

Au cours de ces cinq courses, plusieurs records (moyenne et au tour) ont été battus.

175 cm³ : Ancienne moyenne, Onda (Mondial), 100,52 km/h en 1957 contre 102,425 km/h par Onda (Patton) cette année. Ancien record du Tour, Onda (Mondial), 102,414 km/h en 1958 contre 107,720 km/h, cette année toujours par Onda.

250 cm³ : ancienne moyenne, Camathias (N.S.U.), 104,072 km/h en 1957 contre 105,280 km/h cette année par Klager sur N.S.U. Ancien record du tour, Camathias (N.S.U.), 107,700 km/h en 1957 contre 108,562 km/h par Savoye sur Mondial cette année.

350 cm³ : Les anciens records, moyenne et tour, demeurent imbattus cette année puisqu'en 1957, Murphy (A.J.S.) réalisa 113,278 et 116,600 km/h contre 112,250 et 115,290 km/h cette année.

500 cm³: Il en est de même dans la catégorie des demi-litres ou, en 1957, Pierre Monneret avec, il est vrai, une Gilera 4 cylindres, réalisa 119,962 et 122,911 km/h contre 115,810 et 119,735 km/h cette année.

Sidecars: Bien qu'ayant réalisé 106,680 et 111,155 km/h cette année, Camathias n'a pu battre ses propres records qu'il établit pour la moyenne à 107,546 km/h en 1957 et pour le tour à 111,380 km/h en 1958.

Ce circuit donnait lieu à la première rencontre pour le Championnat de France catégorie internationale. Le classement provisoire est donc le suivant:

175 cm³: 1^{er} Onda, 8 points; 2^e Burggraf, 6; 3^e Jacquier-Bret, 4; 4^e Sfacos, 3; 5^e Savoie, 2; 6^e Barone, 1.

250 cm³: 1^{er} Barone, 8 points; 2^e Guérin, 6; 3^e Savoie, 4.

350 cm³: 1^{er} Collot, 8 points; 2^e Insermini, 6; 3^e De Polo, 4; 4^e Montagne, 3; 5^e Bouillard, 2; 6^e Touzalin, 1.

500 cm³: 1^{er} Ligier, 8 points; 2^e De Polo, 6; 3^e Bayle, 4; 4^e Montagne, 3; 5^e Bouillard, 2.

Sidecars: 1^{er} Rogliardo, 8 points; 2^e Duhem, 6; 3^e Beauvais, 4; 4^e Clisse, 3; 5^e Fourcade, 2.

Certains pilotes ayant participé à la course des 125-175 cm³ avec une 125 cm³ seront probablement étonnés que nous leur attribuons un nombre de points dans un classement 175 cm³. Nous avons tout simplement respecté le classement officiel fourni par les organisateurs, classement dans lequel les 125 cm³ n'étaient pas différenciées des 175 cm³ et où donc les premières sont assimilées aux secondes. Nous ne pouvons présumer de ce que fera la Commission sportive, mais si le classement lui est fourni tel qu'il nous a été donné, nous avons tout lieu de croire que notre classement de Championnat sera celui adopté par la C.S. Si un reproche est à formuler, il s'adresse aux organisateurs qui auraient dû ou fournir un classement séparé ou avertir les concurrents des 125 cm³ qu'ils seraient assimilés aux 175 cm³.

Rappelons que Lesage, avec ses 8 points acquis aux 2 heures, est toujours seul et en tête du classement provisoire des 125 cm³.

Les entraînements furent émaillés de quelques chutes, notamment celles de Zigioli et de Anderson, qui furent sans gravité. Ces deux pilotes prirent le départ, Zigioli avec une main bandée. La plus spectaculaire fut celle du sidecariste Butcher qui à la sortie d'un virage qu'il négociait en survirant mit l'attelage en travers et se retourna. Le passager eut une épaule luxée mais nous retrouvions néanmoins cet équipage au départ.

Onda ne participa pas aux entraînements. Revenant directement de chez Patton où sa 175 cm³ à 5 vitesses, très inspirée des Mondial, avait été montée la nuit précédente, Onda arriva trop tard et fut autorisé exceptionnellement à faire quelques tours d'entraînement le matin. Mais qui est Patton qui construit de si rapides machines? Patton est un ancien mécanicien du service course de chez Mondial, qui possède garage et



Paddy Driver s'est tourné vers Ligier, premier des Français dans la course des 500 cm³, tandis que Bob Anderson semble perdu dans un abîme de réflexions...

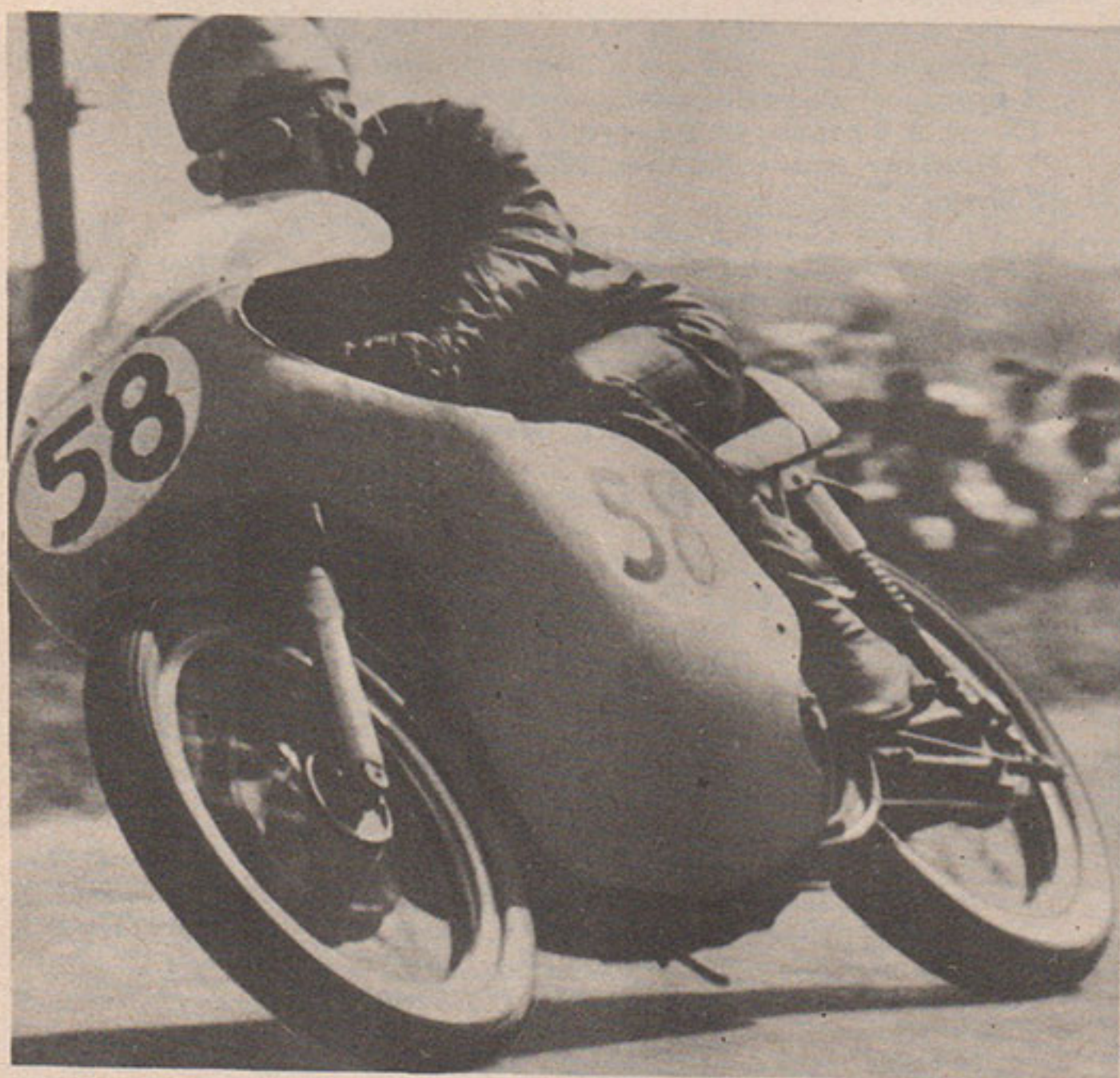
atelier de réparations et qui, piqué par le virus de la compétition, ne peut s'empêcher de construire des machines de course.

Camathias n'arriva que le dimanche matin et enregistre en ce moment une série de déveines. A Mettet, sa fourche se brise à 160 km/h et il fait trois tonneaux. Les cicatrices font foi des nombreuses contusions que le champion suisse et son passager Cecco reçurent. Venant à Bourg, Camathias brise l'essieu arrière de sa voiture-fourgonnette, sous le capot de laquelle l'actif et excellent mécanicien qu'est Camathias a monté un moteur Mercedes 220 S. Il repart et rallie Bourg dans les temps pour faire comme Onda quelques tours le dimanche matin avant de renouer avec la victoire. Soyez rassurés pour Camathias, nous avons remarqué sur la tête de fourche de la B.M.W. un Saint-Christophe!

Mauvaise journée pour Valentin, qui prit le départ en 250, 350 et 500 cm³. L'embrayage de sa 203 cm³ M.V. patina. L'embellage de sa 350 cm³ Norton céda, et le tuyau d'échappement quitta la culasse de sa 500 cm³ Norton dont l'alésage a été porté à 90 mm et dont le moteur peut tourner à 8 000/8 200 t/m.

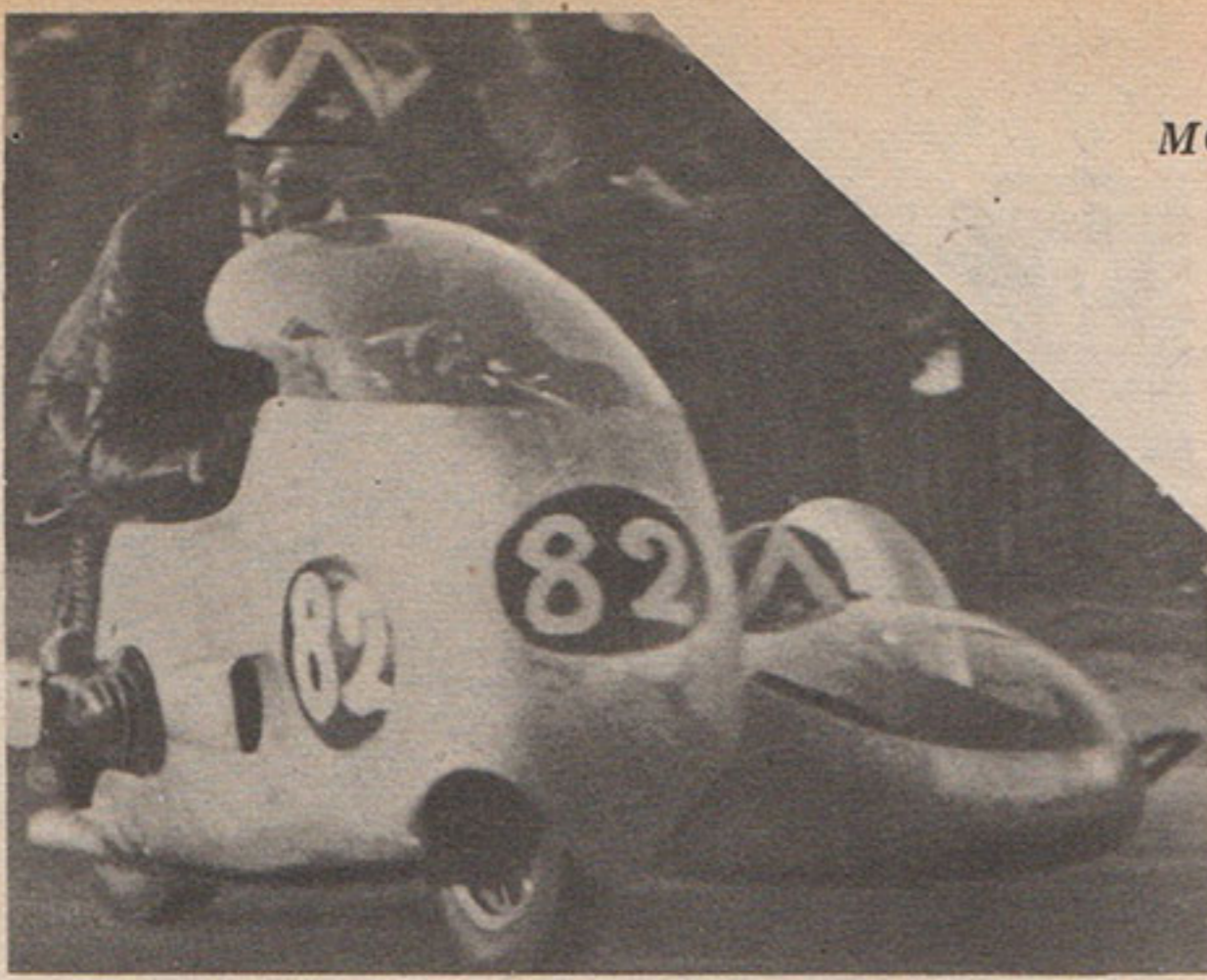
Mauvaise journée également pour les frères Nougier et leur pilote Schaad, qui ne put terminer ni en 175 cm³ ni en 250 cm³, ce que nous déplorons, ces machines étant les seules de fabrication française à s'aligner dans cette épreuve.

Si De Polo a conservé son ancienne Norton 350 cm³, il a renouvelé son matériel en 500 cm³ et c'est avec une Manx 1959



Paddy Driver, au nom prédestiné (driver signifiant conducteur), dans une courbe rapide. Ci-dessous, Rogliardo, premier des Français dans l'épreuve sidecars, prend la tête du classement provisoire du Championnat de France Inter.





Camathias-Cecco se sont révélés une fois de plus imbattables dans la catégorie sidecars.

caractérisée par la nouvelle distribution que le Lyonnais fit 6^e.

Ligier, qui fit une belle saison l'an passé malgré une casse importante, a décidé de se consacrer uniquement à la catégorie 500 cm³. Bourg était sa première course au guidon d'une nouvelle Manx 59, avec laquelle il prend provisoirement la tête du Championnat. Modestement, Ligier nous disait: « Ma place de 1^{er} Français devait logiquement revenir à Collot s'il n'avait pas cassé. » Peut-être, probablement, mais la casse fait partie de la course et si Collot reste un des meilleurs Français, Ligier a fait l'an passé de sérieux progrès qui, avec une nouvelle machine, devraient être payants cette saison.

Le champion de France Savoye ne fut réellement pas récompensé de son effort, qu'il fournit dans la course des 250 cm³ alors qu'il était en tête. Il fut victime du même accident qui causa la chute de Jacquier-Bret l'an passé sur ce même circuit; son frein avant se bloqua. Courageux, Savoye repartit mais dut finalement abandonner.

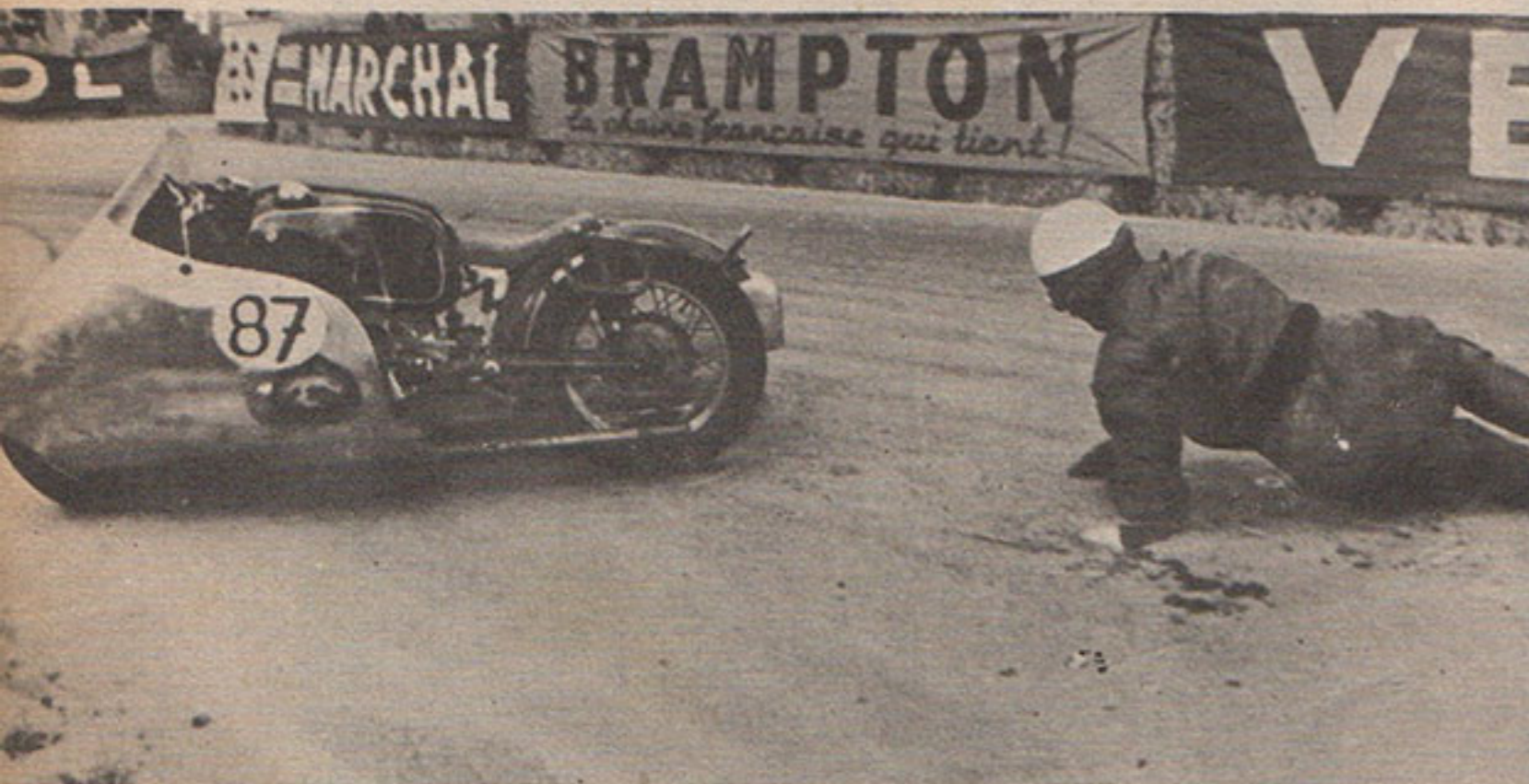
L'Allemand Scheifel, qui pilotait une Adler 250 cm³ à refroidissement à eau, était assisté de Meier qui, avec cette même machine, remporta en 1958 la course des 250 cm³ à Bourg. Meier, qui est entré dans la cinquantaine, a rattrapé et à Scheifel, il a pu dire: « De mon temps, on gagnait à Bourg avec une Adler! »

Qu'importe, Klager, de la même classe à peu de chose près, a relevé l'honneur.

Malchance pour Bayle qui, en 350 cm³ abandonna avec un réservoir d'huile crevé, pour Insermini, qui fit de même en 500 cm³ avec un bruit caractéristique dans la distribution et pour Collot, dont l'embrayage lâcha très rapidement.

Qui dira encore que le carénage est inutile lorsque vous saurez que, grâce à celui-ci, Insermini récupéra son compteur qui avait quitté son support.

Butcher fit un spectaculaire carambolage au cours des entraînements; fort heureusement, il n'y a pas eu de dommages. Sur notre document, l'attelage est déjà retombé sur ses roues et se dirige vers le bord de la piste, tandis que le pilote se relève.



La course des 500 cm³ marquait l'entrée de Maubert, champion de France national 500 cm³, dans les rangs des inters. Une chute dans les premiers tours l'empêcha de figurer au classement. Nous le reverrons avec cette Manx, celle de Onda, à moins qu'il ne préfère revenir à la Triumph.

Sur la 350 cm³ Norton de Bob Anderson, à ne pas confondre avec John Anderson que l'on vit en 1958 à Moulins et qui ne court plus cette année, on pouvait remarquer un tube de gros diamètre apportant de l'air frais près du pavillon du carburateur, ainsi qu'un moyeu arrière très ajouré, et une commande de frein arrière par câble. Mais les deux Norton les plus particulières visibles à Bourg étaient celles qui ne prirent pas le départ et qui appartiennent à Bob Brown, venu là espérant secrètement la défaillance d'un autre concurrent puisqu'il n'était pas engagé. Les Norton de Brown sont celles que Duke possédait en 1958. Leur cadre en tubes Reynolds est d'un dessin particulier, le tube supérieur fait office de réservoir d'huile, la fourche avant est à balancier et le poids de la machine est nettement inférieur à celui des Manx standard. Notons également que les ressorts de soupapes en épingle sont remplacés par des ressorts à boudins. Bob Brown nous confirma que Duke était en possession d'un 250 cm³ Renn Max N.S.U. avec lequel il prit le départ du G.P. d'Autriche, mais dut s'arrêter avec de l'eau dans le système d'allumage.

Le sidecariste Allemand Ritter nous a lui-même annoncé qu'il se retirait de la course. Une fois de plus, nous avons admiré à quelle gymnastique doit se livrer l'unijambiste Ritter pour changer de vitesses et freiner avec le même pied.

Le sidecariste anglais Beevers, que nous voyons pour la première fois et, fait rare, au guidon d'une B.M.W. 4 vitesses, ne nous a pas fait forte impression. On ne peut toutefois pas porter un jugement définitif sur un pilote que l'on n'a vu qu'une fois.

Rogliardo démontra qu'entre Bourg 58 et Bourg 59 et après avoir transformé sa B.M.W., il avait fait de considérables progrès. Quant à Duhem, à l'observer aux entraînements nous ne l'aurions pas cru susceptible de battre le vétéran Beauvais. Il est vrai que la carburation de l'ancienne B.M.W. de Murit n'était pas très au point mais, après être passée dans les mains de son ancien propriétaire, la R.S. retrouva ses chevaux que Duhem sut utiliser pour le plus grand de plaisir de Murit qui suivit et signala ses deux équipiers.

Henri BIEL.

Résultats

125 cm³ - 175 cm³.

1^{er} Onda (F.), Patton, moy. 102,425 km/h (record); 2^e Burggraf (F.), M.V.; 3^e Jacquier-Bret (F.), Mondial; 4^e Sfacos (F.), M.V., à 1 tour; 5^e Savoye (F.), M.V., à 2 tours; 6^e Barone (F.) M.V., à 3 tours; 7^e Friend (G.-B.), M.V., à 4 tours; 8^e Jimbert (F.), Mondial, à 5 tours; 9^e Vivier-Merle (F.), M.V., à 6 tours; 10^e Keys (G.-B.), Ducati, à 7 tours.

Meilleur tour: Onda, 107,720 km/h (record).

250 cm³

1^{er} Klager, (All.), N.S.U., moy. 105,280 km/h (record); 2^e Barone (F.), M.V., à 1 tour; 3^e Baviera (Ital.), Guzzi, à 2 tours; 4^e Scheifel (All.), Adler, à 6 tours; 5^e Guérin (F.), Guzzi, à 9 tours; 6^e Savoye (F.), Mondial, à 10 tours.

Meilleur tour: Savoye, 108,562 km/h (record).

350 cm³

1^{er} Trow (G.-B.), Norton, Moy. 112,250 km/h; 2^e Driver (Sud-Afr.), A.J.S.; 3^e Collot (F.), Norton; 4^e Fitton (G.-B.), Norton; 5^e Insermini (F.), Norton, à 1 tour; 6^e Dauwe (Belg.), Norton, à 1 tour; 7^e Tanner (G.-B.), Norton, à 1 tour; 8^e De Polo (F.), Norton, à 2 tours; 9^e Montagne (F.), Norton, à 2 tours; 10^e Bouillard (F.), Norton, à 2 tours; 11^e Touzalin (F.), Norton, à 2 tours; 12^e Klager (All.), Horex, à 3 tours; 13^e Besse (F.), Norton, à 3 tours.

Meilleur tour: Paddy Driver, 115,290 km/h.

500 cm³.

1^{er} Driver (Sud-Afr.), Norton, moy. 115,810 km/h; 2^e Anderson (G.-B.), Norton; 3^e Ligier (F.), Norton, à 1 tour; 4^e Jaeger (All.), B.M.W., à 1 tour; 5^e Trow (G.-B.), Norton, à 1 tour; 6^e De Polo (F.), Norton, à 1 tour; 7^e Fitton (F.), Norton, à 1 tour; 8^e Bayle (F.), Norton, à 2 tours; 9^e Hempleman (N-Zél.), Norton, à 2 tours; 10^e Montagne (F.), Norton, à 3 tours; 11^e Bouillard (F.), Norton, à 6 tours.

Meilleur tour: Driver, 119,735 km/h.

Sidecars.

1^{er} Camathias (Suisse), B.M.W., moy. 106,680 km/h; 2^e Rogliardo (F.), B.M.W.; 3^e Duhem (F.), B.M.W.; 4^e Beauvais (F.), Norton; 5^e Ritter (All.), B.M.W., à 1 tour; 6^e Beevers (G.-B.), B.M.W., à 1 tour; 7^e Claisse (F.), Norton, à 2 tours; 8^e Fourcade (F.), Norton, à 3 tours; 9^e Butcher (All.), B.M.W., à 7 tours.

Meilleur tour: Camathias, 111,155 km/h.

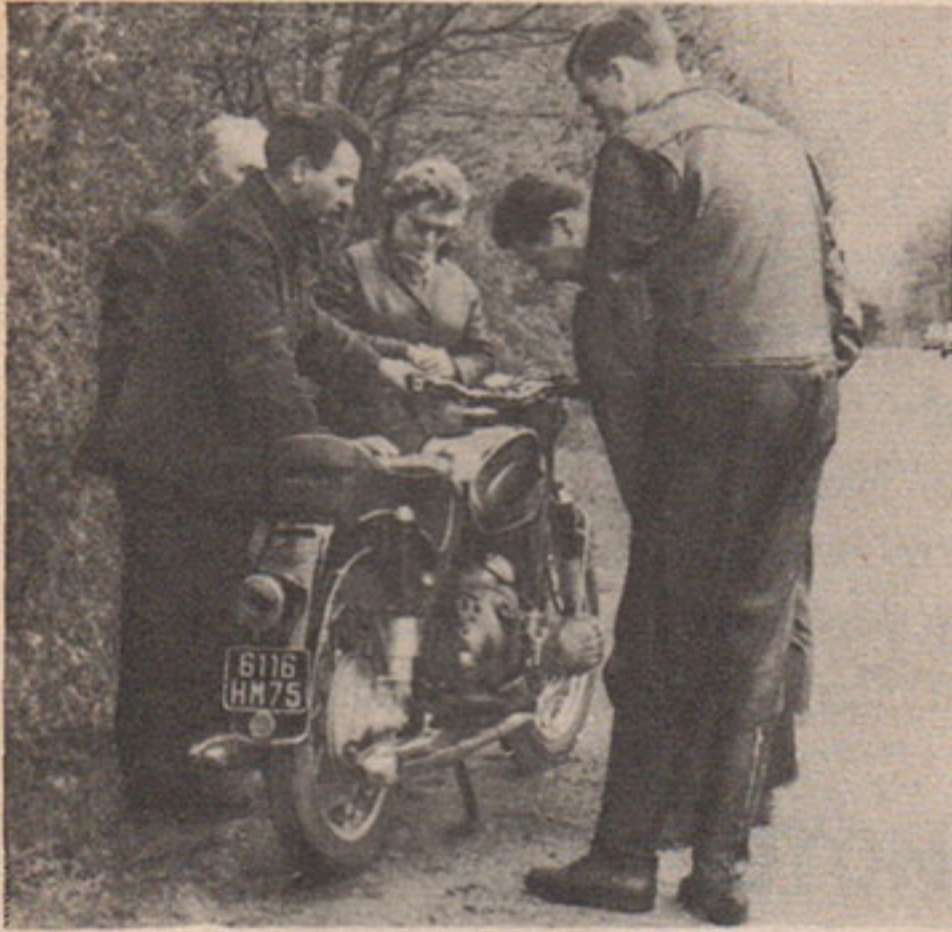


B.M.W.-CLUB



Bientôt le Bol d'Or! Pour la 31^e épreuve du nom, la participation B.M.W. sera importante. Les membres du B.M.W.-Club, et plus précisément de l'écurie Jean Murit, ont procédé dernièrement à la mise au point des machines qui prendront part à la grande épreuve.

Notre document montre Jean Murit et Maucherat, après l'essai de la R 50 de Vasseur, dont les premiers essais se sont avérés très prometteurs, mais chut!



LAMBRETTA-CLUB DE REIMS-CHAMPAGNE

Le « Lambretta-Club de Reims-Champagne » organise les 13 et 14 juin un Rallye international. Les inscriptions seront closes le 3 juin inclus. SAMEDI 13 JUIN 1959

15 h à 20 h. — Contrôle au Siège; après 20 h au Palais des Fêtes.

21 h. — Grand Bal de nuit au Palais des Fêtes de Reims.

DIMANCHE 14 JUIN 1959

8 h à 11 h. — Visite de la ville (cathédrale, cave à champagne, etc.).

11 h. — Défilé.

12 h. — Apéritif d'honneur.

12 h 30. — Repas en commun. Déjeuner facultatif (550 F service compris, sans boisson; pique-nique pour ceux ayant apporté leur repas).

15 h. — Remise des coupes.

16 h. — Séparation pour ceux le désirant; pour les autres, après-midi dansante.

SNECMA-SPORTS

1^o SNECMA-Sports organise, le dimanche 14 juin 1959, le 2^e Rallye touristique, ouvert aux automobiles, vélomoteurs, motos, scooters, cyclomoteurs (pouvant atteindre une vitesse horaire de 30 km minimum).

2^o Cette épreuve sera ouverte à tous les membres du personnel de la SNECMA et leur famille, aux licenciés de SNECMA-Sports, aux adhérents de clubs ou d'associations touristiques, sportives ou de plein air, sans distinction.

Il n'est pas nécessaire que le conducteur appartienne aux catégories sus-désignées, pourvu que l'engagement soit pris par une personne remplissant ces conditions.

3^o Le classement de ce rallye sera effectué de la façon suivante :

a) Un classement individuel, sans distinction de véhicules, de cylindrées, suivant le nombre de points de bonification et de pénalisation obtenus par le concurrent (pour départager les ex aequo, une épreuve de conduite se déroulera éventuellement au lieu d'arrivée);

b) Un classement inter-club, réservé aux clubs affiliés à la F.S.G.T., effectué par l'addition des places obtenues par les trois premiers de chaque club. En cas d'ex aequo, la place du meilleur troisième départagera.

La coupe sera attribuée définitivement au club vainqueur trois années consécutives ou non.

Vainqueur en 1958 : SNECMA-Sports.

4^o Les engagements seront clos le mardi 9 juin 1959 au soir. Ils devront être faits obligatoirement à l'aide du bulletin réglementaire et adressés au siège du Club, 53, boulevard de la Gare, Paris-13^e.

DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

1^o La formule réside en un circuit touristique à découvrir au moyen d'un questionnaire dont les réponses permettront de trouver l'itinéraire, les villes-contrôles. Diverses questions amusantes seront posées.

2^o Ce rallye, d'un parcours de 104 km, a été préparé avec la carte Michelin n^o 96. Elle est indispensable.

3^o Le contrôle de départ est fixé au siège SNECMA-Sports Kellermann, 15, rue d'Arcueil, Paris-14^e (les concurrents devront garer leurs véhicules sur le boulevard extérieur).

Il sera ouvert de :

— 7 h 30 à 9 h. — Pour les vélomoteurs, cyclomoteurs, scooters, motos.

— 8 h à 9 h. — Pour les automobiles et side-cars.

4^o Le contrôle d'arrivée sera fermé à 15 h. Il est prévu dans une région touristique qui vous permettra de finir agréablement cette journée.

Une enveloppe de secours contiendra le lieu exact d'arrivée. Ouverte, elle entraînera une pénalisation de points importante.

5^o Les classements seront publiés et les prix distribués à 15 h 30. Coupes, plaquettes, médailles, breloques récompenseront les mieux classés.

6^o Les décisions des Commissaires seront sans appel.

SNECMA-Sports distribuera au contrôle de départ des repas froids au prix de 400 F. Les commandes, payables à l'inscription, sont à mentionner sur le bulletin d'engagement. Payable à SNECMA-Sports, C.C.P. PARIS 12 225-39 ou au responsable aux Sports du Comité d'établissement de votre Centre.

LAMBRETTA-CLUB NICE COTE-D'AZUR ÉCURIE " CIEL-BLEU "

MOIS DE MARS 1959

Dimanche 1^{er} mars. — Sortie au Mont Agel : 23 participants.

L'après-midi : Sortie à Tourrette-sur-Loup : 19 participants.

Ce même jour avait lieu à Brignoles (Var) une réunion de la Ligue motocycliste de Provence à laquelle prirent part M. Dauche, président du Club et vice-président de la Ligue, et M. Gauthier, membre de la Ligue motocycliste de Provence.

Dimanche 8 mars. — Sortie à Gourdon : 24 participants.

Dimanche 15 mars. — Concentration du Centaure-Club : 43 participants.

Notre club remporte une coupe en tant que Premier Club des Alpes-Maritimes.

Dimanche 22 mars. — Concentration à Grasse : 34 participants.

Là encore, le Scooter-Club de Nice remporte une magnifique coupe : 1^{er} Club des Alpes-Maritimes.

L'après-midi, divers membres du club participèrent à un gymkhana très bien conçu et se classèrent comme suit :

6^o : Chianea;

9^o : Andreotti, etc.

Dimanche 29 mars. — Concentration à Saint-Raphaël : 10 participants.

Une coupe : club ayant amené le plus grand nombre de scooters.

Lundi 30 mars. — Sortie à Cassis : 18 participants.

MOIS D'AVRIL 1959

Dimanche 5 avril — Rallye des Neiges à Aix-en-Provence : 8 participants.

Ce rallye comportant un parcours routier sélectif et deux circuits chronométrés. Notre ami Porion, récidivant sa victoire du Rallye de la Foire, remporta la catégorie 125 cm³ moto et termina 2^o du classement général. Gagna se classa 4^o de la catégorie moto 125 cm³.

En catégorie scooters, Redonnet se classa 6^o, Andreotti 7^o.

Nous regrettons que notre président Dauche, qui était en tête après la 1^{re} étape, avec 0 point de pénalisation, perdit du temps dans la 2^e boucle chronométrée pour aider un concurrent accidenté.

S'il perd une bonne place, félicitons-le pour son geste sportif.

Le même jour. — Concentration à Toulon : 12 participants.

Notre club remporta à la Concentration du Mont Faron le challenge, 1^{er} Prix du classement général, ainsi qu'une magnifique coupe récompensant le plus long déplacement.

Dimanche 12 avril. — Sortie à la route forestière de l'Esterel : 14 participants.

Dimanche 19 avril. — Sortie à Grasse (Moto-Cross) : 22 participants.

Dimanche 26 avril. — Sortie à Pernes-les-Fontaines (Vaucluse).

Quatorze membres du club se déplacèrent pour assister au Moto-Cross international de Pernes-les-Fontaines où une coupe offerte par le Scooter-Club de Nice fut remise à l'un des gagnants.

Le même jour. — Ce même jour, notre club recevait le Moto-Club de Loano (Italie), qui avait organisé à Nice, en souvenir du centenaire de la mort de M^{me} Rosa Raimondi, mère du général Garibaldi, une manifestation au cimetière du Château.

A la suite de la cérémonie, un apéritif fut offert au siège du Club, où le président du Moto-Club de Loano nous remit, en souvenir de cette journée, une médaille d'or et une boîte en marquetterie avec les insignes du Moto-Club de la Cité de Loano.

MOTO-CLUB DE PARIS

Le 21 mars 1959, le Moto-Club de Paris a eu le plaisir de se retrouver nombreux à l'église Saint-Denis-de-la-Chapelle pour assister à la célébration du mariage de M^{lle} Colette Dartois, sa secrétaire, avec M. Robert Ravassard, son trésorier. Les jeunes époux, qui ont apporté pendant de nombreuses années un concours efficace et un dévouement infatigable au Moto-Club de Paris, se sont vus gratifiés à la sortie de la cérémonie d'une escorte motocycliste composée de tous leurs amis du Club. Le convoi ainsi formé s'est rendu à la Brasserie de l'Entracte, boulevard de la Chapelle, où un apéritif d'honneur était offert par les familles des jeunes mariés. Le jeune couple a bien voulu poser pour la postérité sur une moto qu'ils ne renieront point malgré leur nouvel état.



POMPES MISTRAL



POUR
MOTORISÉS
SCOOTERS
MOTOS

Dimensions de
300x24 à 300x28
et 400x24 à 400x28

Pompe LUXE n° 991
Pour motos

Tout en laiton chromé sur nickel brillant

PIÈCES BERNARDET NEUF ET OCCASION

Suspensions NEIMAN et moyeux pour REMORQUES

AUTO-BARBÈS, 22, Rue Léon - PARIS-18^e - MON 94-07



*Pneu sans Souillures
Galet sans bavures*

En écrivant aux annonceurs, recommandez-vous
de : **MOTOCYCLES et SCOOTERS**

Tous les scooters
MOTOBÉCANE & MOTOCONFORT
sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC
et L'ANTIVOL
NEIMAN

OCCASION EXCEPTIONNELLE A SAISIR

Renouvelant notre matériel, cédon :

AGIFLEX III, format 6 × 6, appareil reflex mono-objectif, f. 2,8; optique interchangeable, obturateur à rideau du 1/25^e au 500^e de seconde, vitesses lentes et pose, mise au point précise et visée par l'objectif de prise de vue; prise de flash, levier d'armement rapide, protection contre les doubles expositions, etc., convient pour toutes photos. Sports, portraits, paysages. Etat neuf. Prix intéressants, s'adresser à :

MOTOCYCLES



AGENCE OFFICIELLE :

28-30, rue de
Picpus
Tél. NAT 11-75



PARIS
XII^e

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
Embiellage - Réalésage - Échange standard moteurs

Les bonnes adresses de MOTOCYCLES et Scooters

MOTOBÉCANE

VANVES - SERVICE

1, boul. Brune, Paris-14^e
LEC 50-95

Robert ADNET

Agent et Spécialiste

TERROT - ARIEL - TRIUMPH
TOUS SIDE-CARS

45, cours de Vincennes, 45
PARIS-20^e - DID 12-16

Agent direct

TERROT - PEUGEOT - LAMBRETTA
ARIEL - VELOGETTE

Pièces anglaises - Pièces Terrot
accessoires - réparations
reprise et crédit 3 à 15 mois

MOTO - HALL HABERT

78, avenue des Ternes - PARIS-17^e
TÉLÉPHONE : GALVANI 78-95

MURIT Jean

AGENCE OFFICIELLE BMW

GRAND CHOIX DE MOTOS
D'OCCASION, GARANTIE TOTALE

CRÉDIT - REPRISE

44, RUE PAUL BARRUEL
LEC. 60-53

Jean MURIT

4 fois champion de France
10 fois recordman du Monde

Le plus grand choix de Paris de machines très récentes garanties : B.S.A., ARIEL, TRIUMPH, B.M.W. (agent officiel), MATCHLESS, PUCH, NORTON, RUMI, machines de course et side-car. ACHAT. - VENTE. - CREDIT
44, rue Paul-Barruel (15^e). Tél. LEC 60-53

DYNAMIC SPORT

149, r. Montmartre, Paris (2^e). GUT 19-30. Concessionnaire LAMBRETTA, RUMI, VESPA, PUCH, B.S.A., JAWA, N.S.U., HOREX, TERROT et OCCASIONS RECENTES REVISEES, vendues avec GARANTIE TOTALE (pièces et main-d'œuvre gratuite). Crédit 15 mois. Reprise ferme toutes machines. Liste Occasions contre 3 timbres.

Vends ou échange CAMERA E.T.M. de 16 mm à tourelles. Tél. de 100 mm contre CONTAX ou LEICA dédouané. JAFFRE, 39, rue des Sorrieres, Antony (Seine).

ON DEMANDE MÉCANICIEN MOTOCYCLISTE COMPÉTENT. HAUT SALAIRE

Lisez les journaux corporatifs : ces annonces foisonnent. Mais

Attention! seul, le mécanicien ayant de solides connaissances techniques sera retenu. Voulez-vous être candidat avec toutes chances de succès ?

SUIVEZ NOS COURS SUR LES MOTOCYCLES

chez vous, sans quitter votre emploi actuel. En quelques mois d'études faciles, nous ferons de vous le **SPÉCIALISTE RECHERCHÉ** et surtout **BIEN PAYÉ**
Préparation C.A.P. Mécanicien

Demandez **AUJOURD'HUI** même notre documentation gratuite N° 14. Grandes facilités de paiement accordées.

ECRIVEZ :
COURS TECHNIQUES AUTOS
Pour la France : SAINT-QUENTIN (AISNE)

Pour la Belgique : 41, bd Jamar, BRUXELLES-MIDI

D.K.W. 500 S.B. bicycl. ent. revisée. Px. à débat. GASSER, Douanes, Sotern (Sarre).

Vends ou échange contre B.M.W. Gold Star 500, cross B. 34. HAZARD, Beaumont-les-Loges (P.-de-D.).

Vends ou éch. 3 cv PANHARD 1949 contre moto 4 t. Prix Argus. GARNON, Autry-le-Chatel (Loiret).

Side-car canadien B.M.W. R. 12 en bon état général 55 000 F.
Side-car BERNARDET peinture et coussins refaits à neuf.
Moto TERROT RDA 30 000 F. DUMUR 233, rue de la Croix-Nivert, Paris (15^e). Tél. VAU 57-61.

Le Directeur : J. LEGRAS.

PETITES

ANNONCES



La ligne de 39 lettres,
signes ou espaces :

200 francs

payable à la commande

L'abonnement donne droit à 6 lignes à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

F.N. Trial disponib. neuves 250 000, 350 000, 450 000 F. Occas. 175 cm³ Trial équip. ville. HEUQUEVILLE, 81, rue Saint-Maur, Paris.

CREDIT de 6 à 15 mois.
Neuf : Horex résident, B.S.A. 350 cm³, Ariel, Norton, Motobécane tous modèles. 175 cm³ Alma, Ydral, Guiller A.M.C., 250 B.S.A., 125 cm³ Rumi, Follis, Monet-Goyon, 49 cm³ Cucciolo, etc.
100 Occasions : 750 cm³ Harley D., Zundapp, B.M.W., 500 cm³ Norton, N.S.U., B.S.A., Zundapp, Motobécane, Dresch à cardan, 350 D.K.W., Horex, Motobécane, Gillet-Herstal, Terrot, Peugeot, etc. 250 cm³ Zundapp, Monet-Goyon, Jap culbuté, Motobécane, etc. 175 cm³ Motobécane, Terrot, D.S., A.M.C., etc. 125 cm³ Motoconfort, Terrot, Gnome-Rhône, etc. Cyclomoteurs Vap, Cucciolo, Mobyette, Poney. Lot de Motos à Solder bas prix. Divers side-car, de 10 à 40 000 F. Précision cyclecar sport, voiture camionnette à échanger contre moto. Lot de moteurs, boîtes, roues, pièces diverses, etc. BIANCO, 92, avenue V.-Cresson, Issy (Seine). MIC 22-39.

Renouvelant notre matériel, cé-dons :

AGIFLEX III, format 6 x 6, appareil reflex mono-objecif, f. 2,8; optique interchangeable, obturateur à rideau du 1/25^e au 500^e de sec., vitesses lentes et pose, mise au point précise et visée par l'objectif de prise de vue; prise de flash, levier d'armement rapide, protection contre les doubles expositions, etc., convient pour ttes photos. Sports, portraits, paysages. Etat neuf, Prix intérés., s'adresser à **MOTOCYCLES**.

Vends GNOME-RHONE, type super-Major 350 cm³ au plus offrant. FRESLON, 6, rue Laplace, Colombes (Seine).

Vends TERROT 125 cm³ E.T.M. 56, état neuf, équipée 10 000 km. MARVILLE 98, av. Stalingrad, Saint-Denis. PLA 11-12.

Vends ATELIER MAGASIN VENTE REPARATION MOTOS SANS CONCURRENCE, Côte-d'Ivoire, avec ou sans outillage et stock. Ecr. BERGERON, B.P. 4164, Abidjan (Côte-d'Ivoire).

ASSURANCES MOTOS SCOOTERS

TARIF RÉDUIT POUR ASSURANCE OBLIGATOIRE
CONTRAT CONFORME A LA LOI

Tous conducteurs, tous usagers, passager assuré
Contentieux récupère frais de réparation

Écrire service "Motocycles"

CABINET ADAM

Assureur-conseil agréé

181, rue La Fayette — PARIS (X^e) — Tél. NOR. 55-56.

PRIX IMBATTABLES

Scooters neufs à moitié prix.
Motos 125 cm³ neuves rabais 25 %.
150 cm³ motos, vélomot. depuis. 15 000
175 cm³ Puch sport, 2 carbur. 75 000
250 cm³ Terrot, B.S.A., Puch. 75 000
350 cm³ Jawa, Royal, B.S.A. 95 000
500 cm³ B.S.A., 1955, comme n. 90 000
600 cm³ B.M.W., flat win 90 000
Renault 4 cv, 203, Aronde, 403, reprise motos, scooters, crédit 1 an garantie.
Les meilleures affaires de Paris :
B.F. 10, av. de Saint-Ouen, Paris. Métro : La Fourche.

Ristourne 80 000 F sur moto ALCYON 3 cv neuve, pas immatriculée. Garantie 6 mois, dernier modèle et 40 000 F sur 125 cm³ neuve RENE GILLET, nouv modèle. Crédit 15 mois immédiat avec 20 000 F comptant. 17, rue Pajol.

Part. vd side Précision droit très bon état, peu roulé. DAUBIAN, 45, rue Klock, à Clichy (Seine).

Vends 80.000 LAMBRETTA 125 D non caréné. Etat neuf 17 500 km. CHALLIE, 13, rue Curie à Méry-sur-Oise (S.-et-O.).

Roger SCEAUX
33, rue des Panoyaux. MEN 98-81.
Tous les twins angl. et allem. Ariel, B.S.A., Norton, Royal-Météor, Zündapp, B.M.W., 500-600-750, Sides Précisions.
30 autos série et sport et 100 tonnes pièces détachées de récupération ttes marques. Expéditions Province.

MOTOB. 175 cm³ 1956, 13 000 km, très bon état. DAUBIAN, 45, rue Klock, à Clichy (Seine).

MATCHLESS

MATCHLESS 250 cm³ à 650 cm³, route et sport; 250 cm³, 350 cm³ cross. Prix très raisonnables.

Importateur Sté ARIS
11, rue Labie, Paris (17^e). (ETO 08-66)
Catalogue détaillé 50 fr timb.

DYNAMIC SPORT demande MECANICIEN Scooter qualifié connaissant TOLERIE PEINTURE. GUT. 19-30.

Chez ALAZARD Super-Crédit Garantie. Reprise 100 motos c. neuves 55-56-57 + 30 vélomot. récents à solder + 20 scooters divers à ts prix + 50 motos de reprise à liquid. 47 bis, av. de Clichy (17^e). (Fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour.) LAB 44-65.

Vends MA 250 FRANCIS BARNETT. Excel. état. oscill. 28 000 km. 70 000 fr. Jean MIGINIAC, 12, rue Charles-Tellier, Paris-16^e.

NORTON 600 Armée. État impeccable. Bas p-ix. PASCAULT, 20, rue Compans, Paris-19^e.

Vends 150 numéros Motocycles. GATI-GNOL, Loupiac, par Payrac (Lot).

Très belle BLACK SHADOW d'origine. Prix : 250.000. 23, bd Gambetta, Colombes.

Vends cause se v. militaire, 150 PUCH, 38.000 km. Bon état. Prix : 40.000 fr. ROY, 15, rue Jacques-Boyceau, à Versailles. Tél. VER 44-96.

Vends side léger, attaches et suspensions : 5.000 fr. DIDIER Ch., 2, rue des Bons-Enfants, Marseille (B.-du-R.).

Officier mécanicien marine marchand act. militaire achète 500 ou 650 twin récente, payable dans 18 mois + intér. F. HAMON, Chemin de la Jalinière, à Donville-les-Bains (Manche).

En écrivant
à nos annonceurs
recommandez-vous
de
**MOTOCYCLES
et SCOOTERS**



Clinique des cadres. Réser-voirs et Roues tél. PER. 20-68

MARCHAND Frères

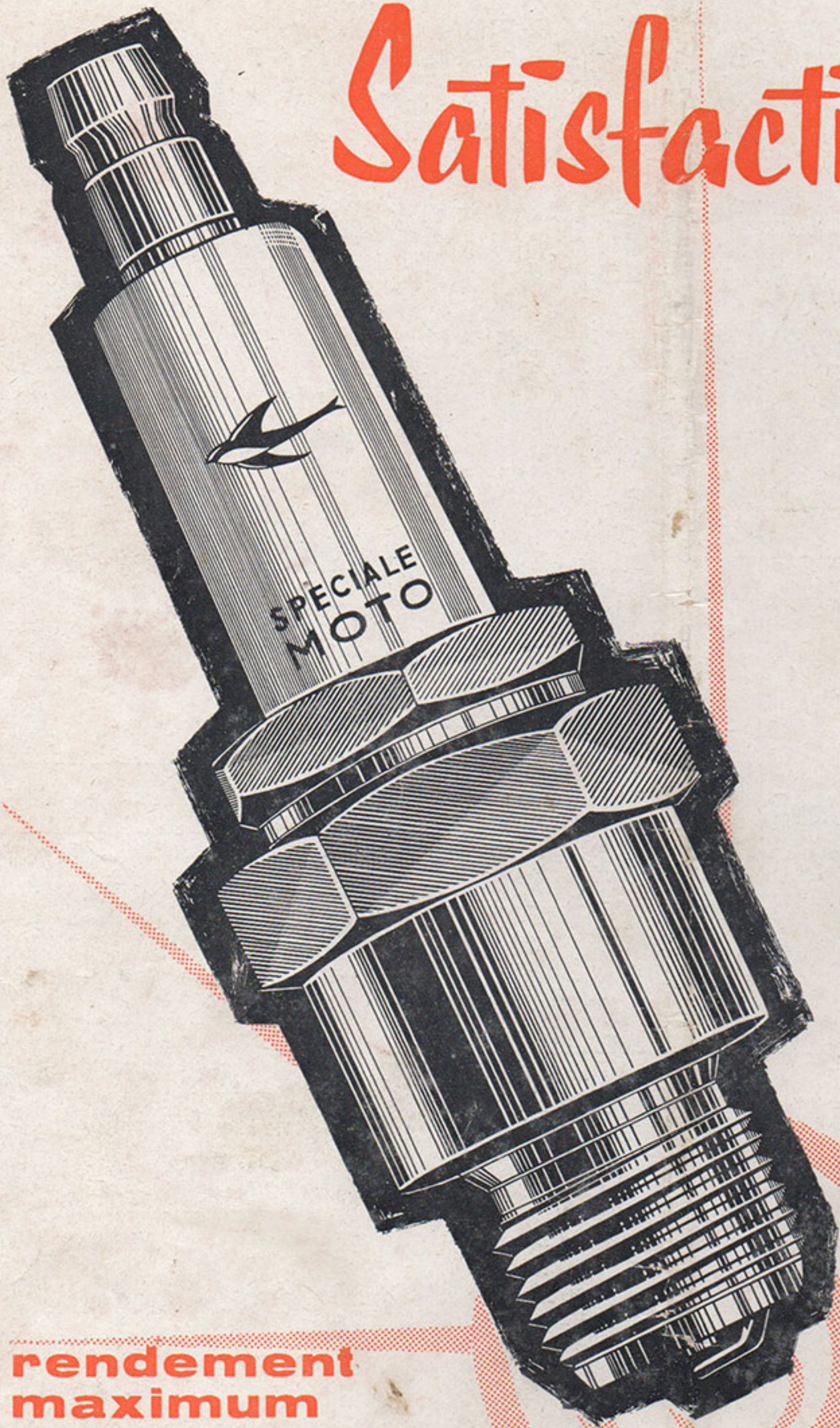
16, rue Danton - LEVALLOIS

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

CHAIX-PARIS. — 1323-J 31-5-59.

Imprimé en France.

Satisfaction totale!



**rendement
maximum**

**un type de bougie
pour chaque
type de moteur**

EXTRAIT DU GUIDE D'ALLUMAGE

★

CYCLOMOTEURS

Mobyette	118
Peugeot (Service dur)	113
Peugeot	112
Velosolex	112

CYCLOS avec MOTEURS :

Aubier-Dunne	112
Briban-Zurcher	112
Cucciolo - Itom	113
Lavalette - Motobloc	113
Sachs - Ser - Vap 49 cc	113

SCOOTERS

Lambretta	113
Manurhin	113
Motobécane	125
Vespa	113

VÉLOMOTEURS

Motobécane 125 cc lat.	112
Peugeot 2 tps 125 cc	113
Terrot 125 cc culbut... ..	115

VÉLOMOTEURS avec MOTEURS :

A.M.C. - Villiers	113
Ydral	113
Vap 100	116

MOTOS :

Peugeot 250 cc	116
» autres mod.	113
» culasse épais	129
Motobécane : culbut.	113
» culasse ép. 125 ou 129	113

EYQUEM