

MOTOCYCLES *et Scooters*

N° 166 - 1^{er} MARS 1956

9^e ANNÉE

REVUE BIMENSUELLE

DIR. : MAX ENDERS

AD^r : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS



40^F

ESSAIS "MOTOCYCLES" 1953-54-55

.....

N^{os}

- 92 Scooter Bernardet 125.
- 93 500 Norton « Dominator ».
- 94 Scooter Lambretta.
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne.
- 96 350 Jawa.
- 97 125 Gnome-et-Rhône R.4.
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet.
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « G.S. ».
- 107 350 B.S.A. « Cross ».
- 108 250 A.M.C.
- 112 700 Royal-Enfield « Meteor ».
- 114 100 Automoto.
- 115 125 Ydral « Sport ».
- 119 250 Csepel.
- 121 500 Vélocette M.S.S.
- 123 250 Adler.
- 126 250 Gima.
- 128 250 Parilla.
- 129 160 Devil.
- 130 175 Motobécane Z-22-C.
- 131 250 Peugeot.
- 132 500 Norton « Daytona ».

N^{os}

- 136 Voiturette Inter ; 125 Ydral A.J.55.
- 137 500 B.M.W. R.51-3.
- 138 Edrastop.
- 139 Scooter Mors « Paris-Nice ».
- 140 100 Sterling.
- 141 250 Terrot O.S.S.D.
- 142 50 Britax.
- 143 Vespa 55.
- 144 98 Sulky-A.M.C.
- 145 250 B.M.W. R.25-3.
- 146 350 Motobécane ; Mobylette « Moby-matic ».
- 147 500 B.S.A. « Shooting-Star » ; 125 Automoto A.M.C.
- 148 350 Motobécane : essai routier, entretien.
- 149 BIMA Peugeot, 300 Gilera.
- 150 125 Terrot.
- 152 350 Maïco.
- 153 175 Magnat-Debon.
- 155 350 D.K.W.
- 159 400 Horex « Imperator ».
- 160 B.M.W. R. 50 ; Puch 250 S.G.
- 163 350 A.J.S. 7R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa » ; Essai routier B.M.W. R. 50.
- 165 175 Gnome-et-Rhône.

Le VELOMOTEUR le moins cher du marché français

AVEC

BLOC-MOTEUR ALTER CARÉNÉ
(2 vitesses et point mort)
CADRE BERCEAU MONOPOUTRE
FOURCHE TÉLESCOPIQUE
2 FREINS A TAMBOUR
CHAÎNE UNIQUE
RÉSERVOIR A L'AVANT
ÉQUIPEMENT LUXE

PRIX : 66.900 fr.



VÉLOMOTEUR 3 CV
Type VAL 2 VITESSES

VENTE A CRÉDIT
PAR NOS AGENTS



LA GAMME COMPLÈTE

« **FAVOR** »

CYCLOMOTEURS :

JUNIOR 49 cc.
ALTER 49 cc. 2 vitesses

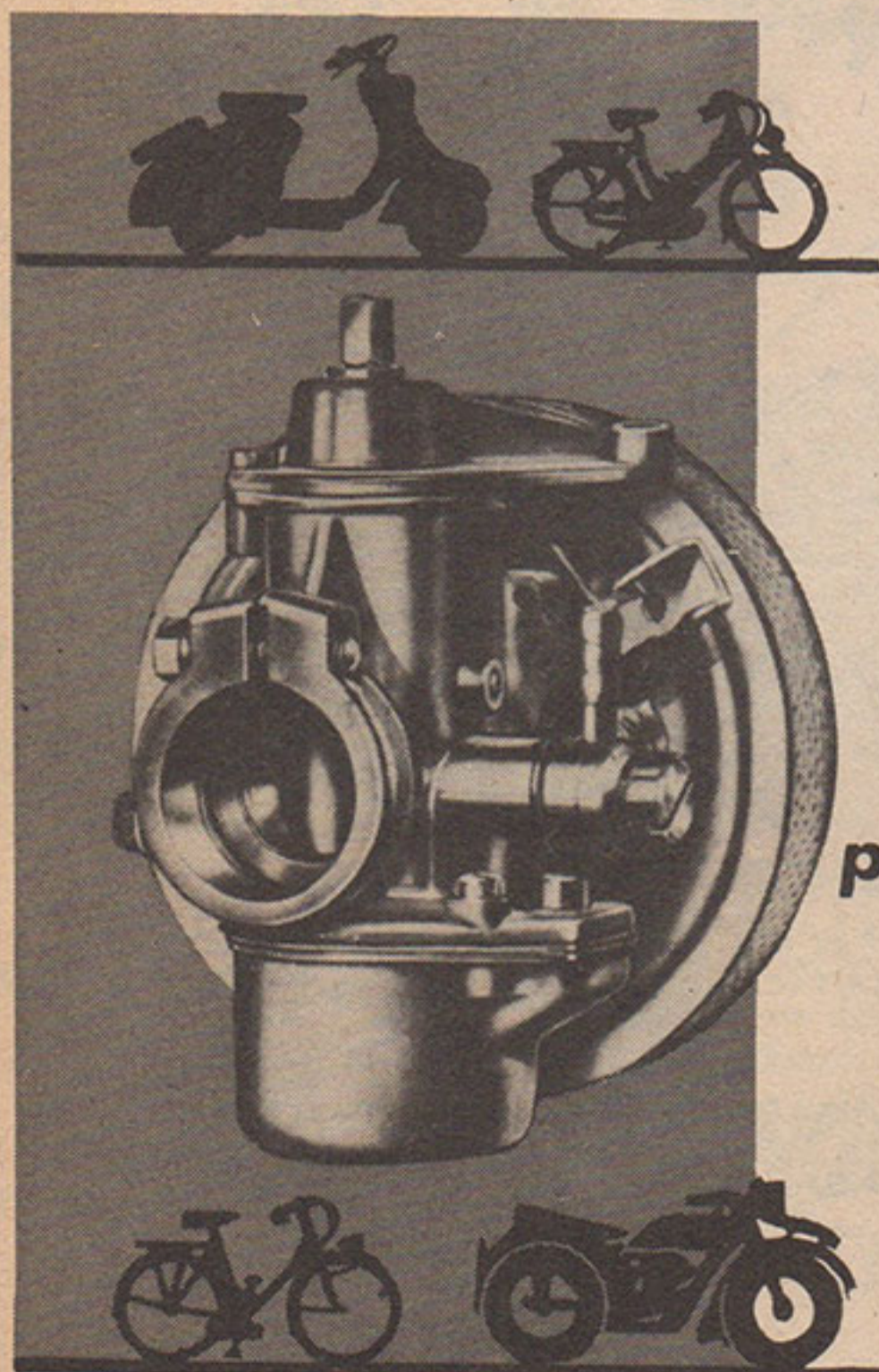
VÉLOMOTEURS :

ALTER 70 cc.
SACHS 98 cc.
A.M.C. 125 cc.
YDRAL 125 cc.

MOTOS :

A.M.C. 175 cc.

Demandez conditions d'exclusivités aux Usines à CLERMONT-FERRAND



CARBURATEUR **ZENITH** **MX**

*pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs,
cyclomoteurs.*

Étanche aux poussières.

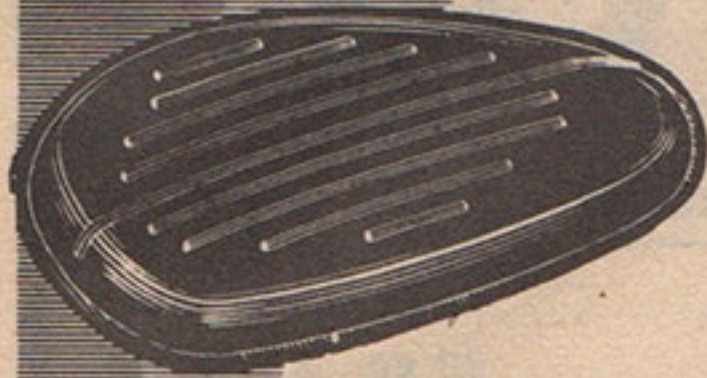
Cuve centrale à niveau stabilisé.

Sié du carburateur ZENITH, 26 à 32, rue de Villiers LEVALLOIS-PERRET
39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (Rhône)

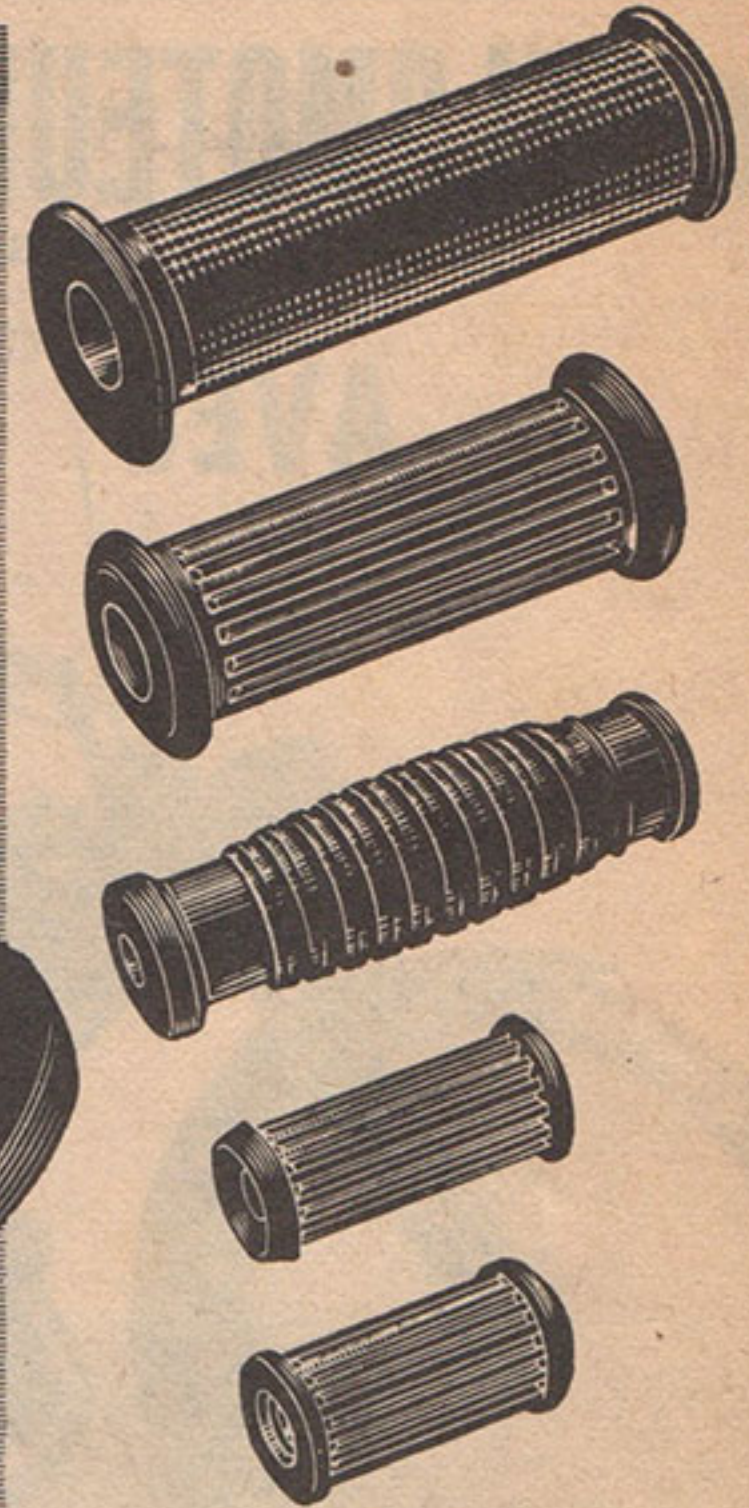
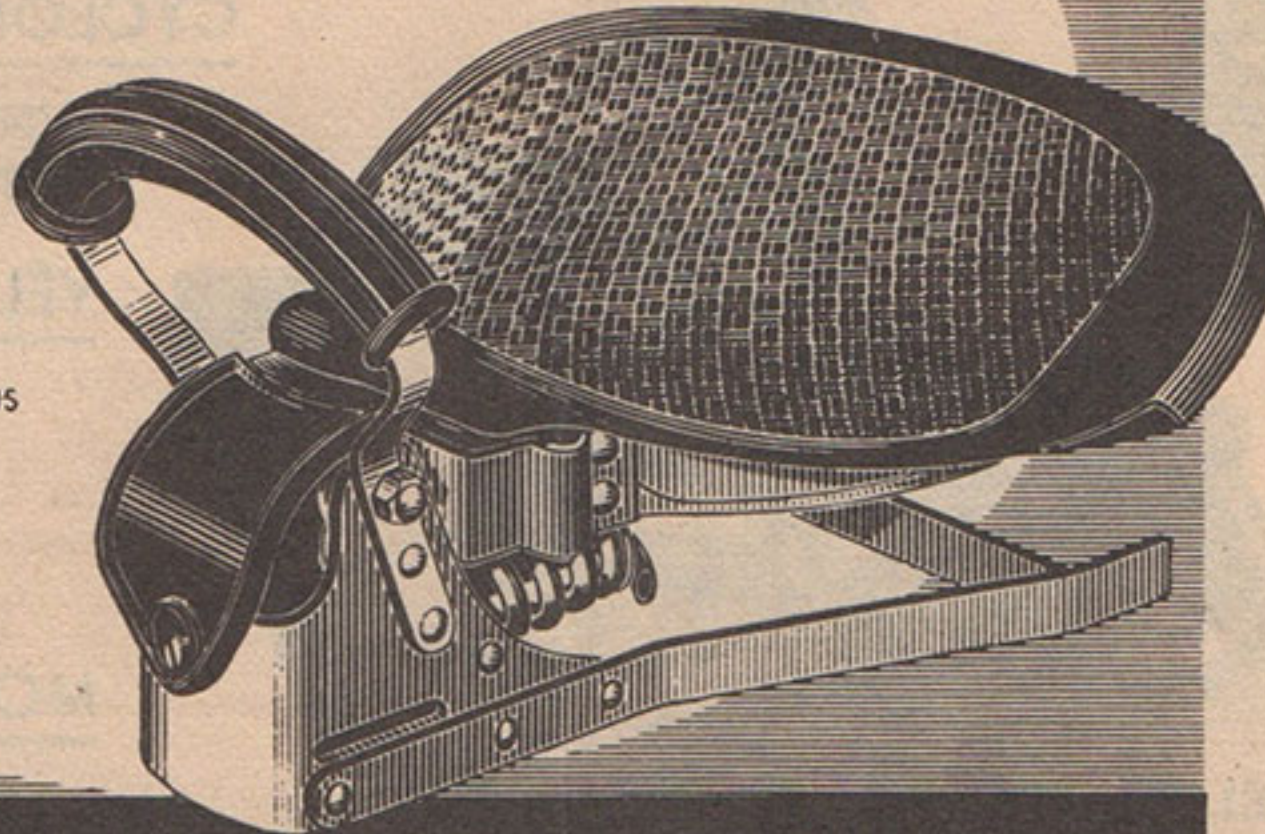
L'équipement caoutchouc

VÉLOMOTEUR, SCOOTER, MOTO...

POIGNÉES toutes broches
BLOCS REPOSE-PIEDS
GRIPPE-GENOUX
BLOCS SÉLECTEURS
BLOCS DE KICKS
SOUFFLETS DE FOURCHES TÉLESCOPIQUES



SIÈGE ARRIÈRE
ADAPTATION SUR TOUS
PORTE-BAGAGES
ADAPTATION VESPA



CONSORTIUM GENERAL D'OPTIQUE & D'INDUSTRIE - 17, Impasse Truillot - PARIS

CATALOGUE



SUR DEMANDE

S.P.P.

Si vous préférez l'original
à la copie



EXIGEZ
POUR VOTRE APPAREIL
NOVI
LA PIÈCE D'ORIGINE
NOVI

8 à 20 RUE DES VIGNES - DANTIN - SEINE
TEL. VIL. 96-30

NOVI

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES



SAKER

POIGNÉES
A TIRAGE RECTILIGNE

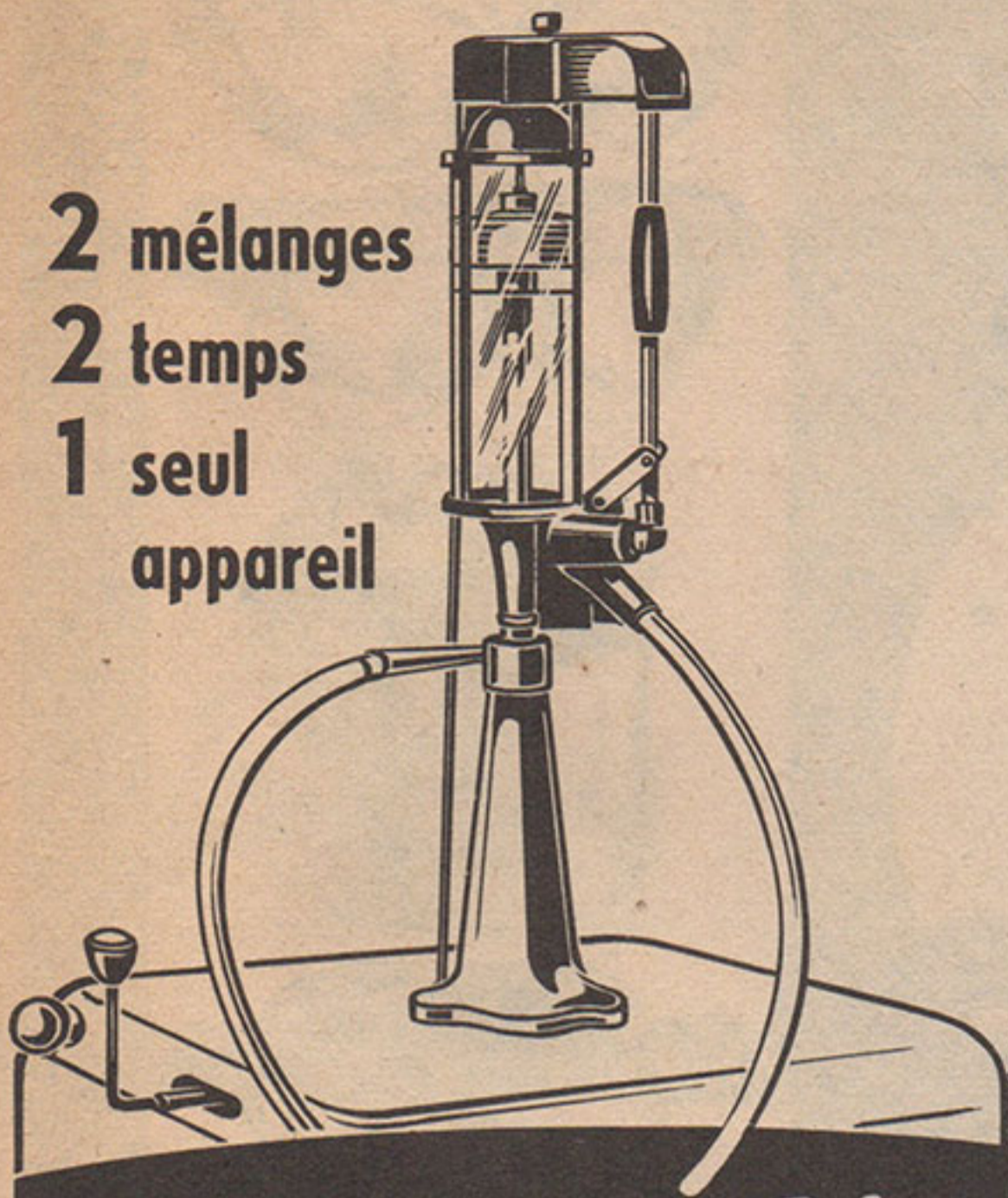
MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES
PAR VIS



**2 mélanges
2 temps
1 seul
appareil**



NOVA-flex

AGRÉÉ OFFICIELLEMENT PAR LE SERVICE DES INSTRUMENTS DE MESURE
SOUS LE N° 1945 B d 2.

- ★ Équipé d'un flexible
- ★ Travaille par dépression
- ★ Tous les mélanges en tous pourcentages, à l'aide d'un dérivateur
- ★ Tuyauterie toujours vide
- ★ Sans piston ni soupape
- ★ Désamorçage impossible
- ★ Sert 1 litre en 20 secondes

DMD 347



NOVA-FLEX
Sur cuve
NOVA-FLEX
Sur diable



32, RUE DE LA GARE
ARCUEIL (Seine) - ALE. 06-44 et 19-85

**BON N° 2
POUR:**
une documentation
complète

NOVA-flex

Par tous les temps
SUR TOUTES LES ROUTES

**MOTO DE
CLASSE**



avale les kilomètres...

**GARANTIE
TOTALE
6 MOIS**

**PIÈCES
et
MAIN-D'ŒUVRE**

250 cm³

avec double-selle et repose-pieds
arrière **219.500 fr.**

UNE VRAIE BI-CYLINDRE

350 cm³

avec double-selle et repose-pieds
arrière **239.500 fr.**

avec double-selle, repose-pieds arrière
et frein sur moyeu central **249.500 fr.**

Départ PARIS + taxe locale

CRÉDIT 18 MOIS - REPRISE

**QUELQUES AGENCES RÉGIONALES
SONT ENCORE DISPONIBLES**

AGENT GÉNÉRAL.

Établissements Jacques POCH

127, AVENUE DE NEUILLY - NEUILLY-SUR-SEINE
TÉLÉPHONE MAI. 61-70

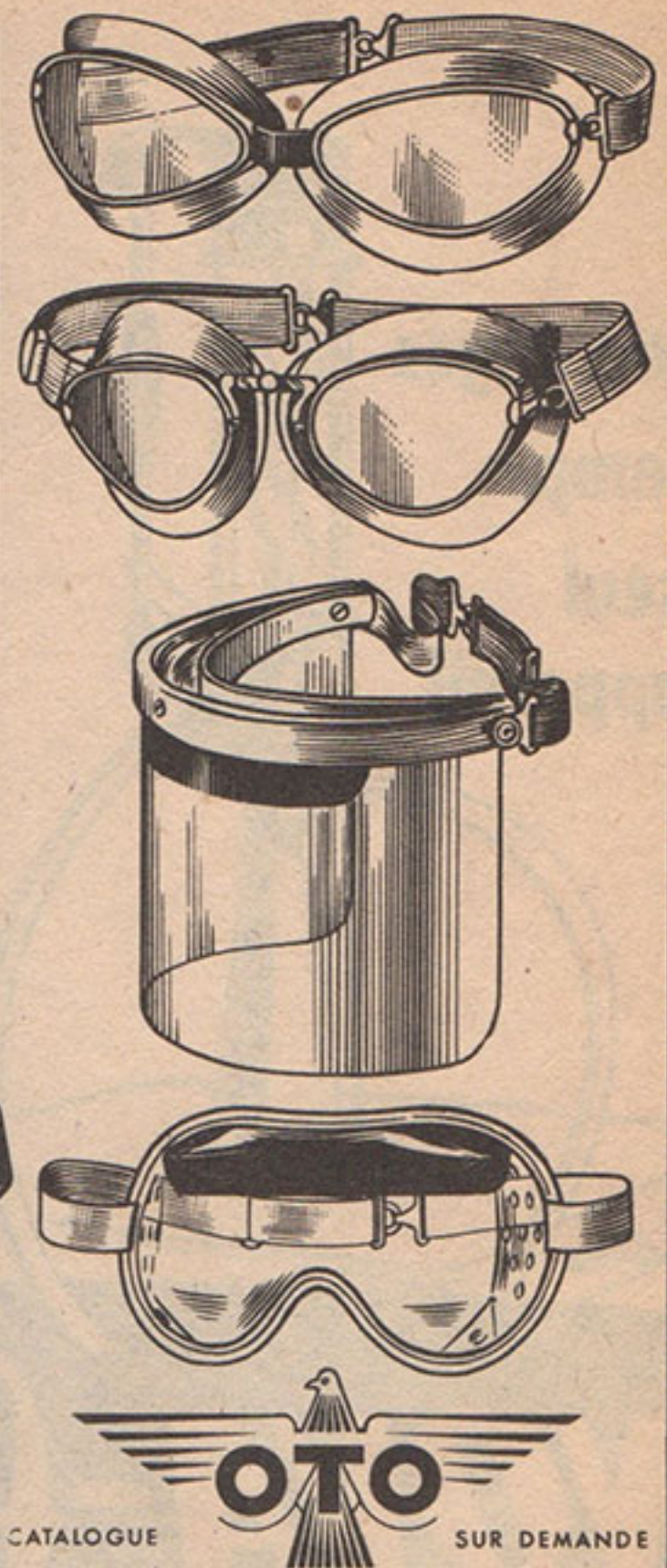


*protection et sécurité
totales*



SPÉCIALISTE EN OPTIQUE DEPUIS 1875
TOUTES NOS LUNETTES ET MASQUES
SONT ÉTUDIÉS POUR RÉPONDRE AUX
EXIGENCES DES UTILISATEURS

(Tourisme ou compétition)



CONSORTIUM GENERAL D'OPTIQUE & D'INDUSTRIE - 17, Impasse Truillot - PARIS

CATALOGUE



SUR DEMANDE

S.P.P.

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,

PRINCIPAUX AGENTS

Lons-le-Saunier : FARCAT Pierre 17, Rue Lafayette
Lorient : DEGUSSEAU 48, Rue de Carnel
Luneville : THIRION 45, Avenue Voltaire
Marseille : GANIER 156, Cours Lieutaud
» A. BELLINI 14, Bd de Dunkerque (cyclos)
Metz : MANINI 120 Rue des Allemands
Montauban : SAINT-ROMAS Rue Sapiac
Montluçon : LABRANCHE 53, Rue de la République
Moulins : DARSON 16, Place d'Allier
Nancy : P. LEFÈVRE 3, Rue Léopol-Lallement
Nantes : DUMERY 29, Route de St-Joseph
Nice : DEGIOANNI 5, Rue Dante
» BUFFA AUTO 5, Rue Verdi
Orléans : BOURNAVEAUX 98, Rue de Bourgogne
Oyonnax : BERLIOZ 15, Rue Anatole-France
Pontarlier : JACQUIN 2, Rue Sainte Anne
Perpignan : TIGNIÈRES 34^{bis} Av. Louis Torcatis
Reims : PERARD 17, Bd Pasteur
Rennes : DEBROISE 159, Rue de Paris
Rodez : GUIZARD 25, Bd Laromiguière
Roubaix : OOSTERLINCK 198, Rue de l'Ommelet
Rouen : ABRAHAM 41, Avenue Gustave-Flaubert
Saintes : BERTHELOT Place de la Prison
Saint-Claude : MOTO-SPORTS 13, Rue Carnot
Saint-Die : GEORGEL 21, Rue des Trois Villes
Saint-Dizier : SARREY 9, Place Aristide Briand
Saint-Gaudens : LASSALLE 34, Bd Charles de Gaulle
Saint-La : DUBOIS Place Ste-Croix
Saint-Quentin : THIEBAUT 87, Rue de Paris
Strasbourg Shiltigheim : DILIGENT-HIRT 27, R. de Brumath
Thionville : VOHNER 1, Rue de Verdun
Toulon : AUDEMAR 13, Place d'Armes
Toulouse : GINESTET Jeune 8, Place Dúpy
Toulouse : GINESTET Aîné 8, Pl. Lafourcade St-Michel
Tourcoing : GERARD 21, Rue de Dunkerque
Tulle : ORLIAGUET, 2, Rue du Docteur Valette
Valence : VALLA 29 Rue Faventines
Vesoul : COURTOIS 41, Rue G. Genoux
Vichy : DUMAS 65, Avenue de Gramont

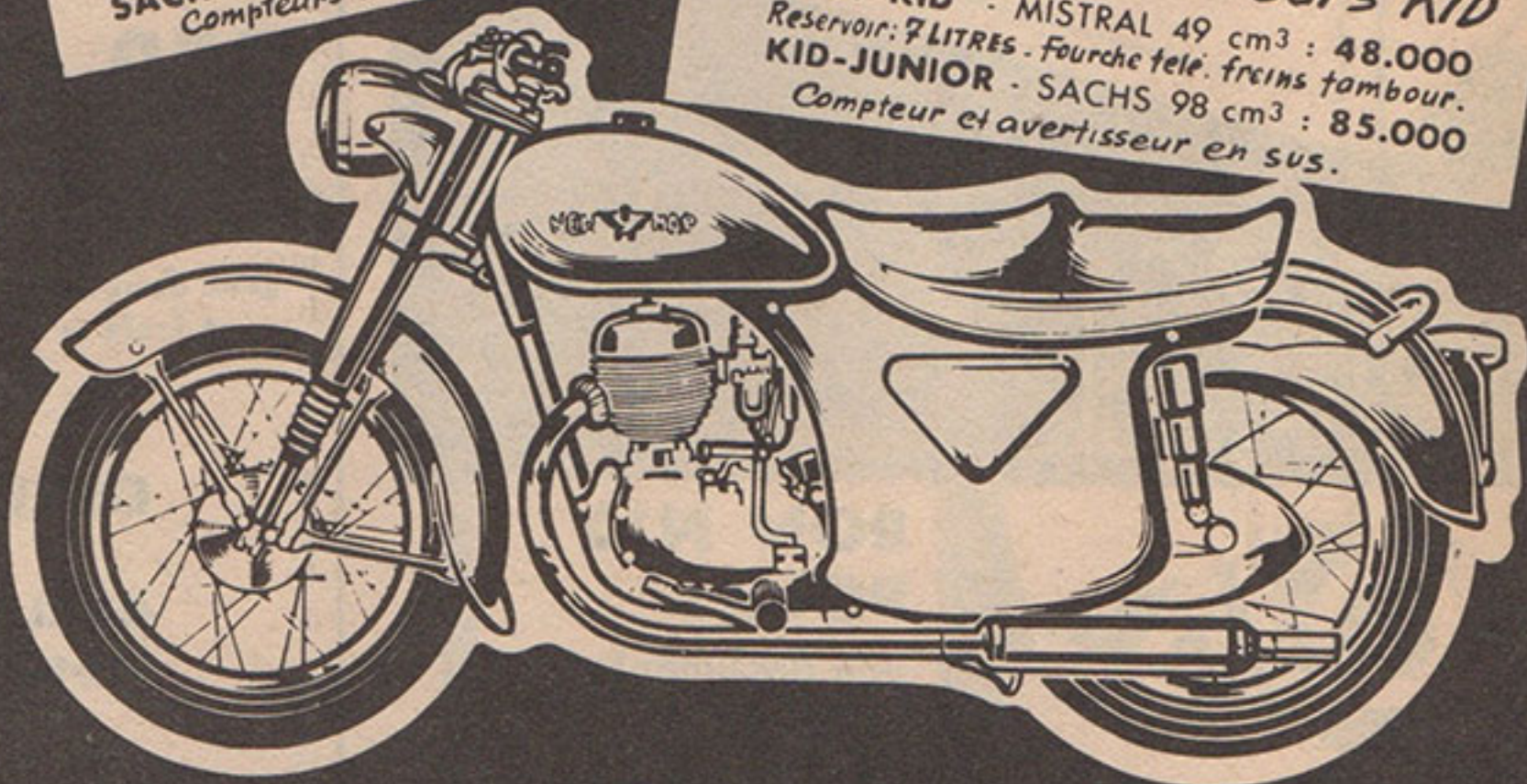
*voyez NEW-MAP: Toujours
en tête*

Ses prestigieuses "LEADER"

YDRAL 125 cm³ : 134.500 - 175 cm³ : 149.500
A.M.C. 125 cm³ : 139.500 - 175 cm³ : 149.500
SACHS 175 cm³ : 169.500 (Selle monoplace)
Compteurs et avertisseur en sus

Ses cyclomoteurs "KID"

BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ : 48.000
Réservoir: 7 LITRES - fourche télé. freins tambour.
KID-JUNIOR - SACHS 98 cm³ : 85.000
Compteur et avertisseur en sus.



NEW-MAP 124, Ave.
Lacassagne
LYON

Magasin de Paris, 30, rue de Charenton, 30, PARIS-BASTILLE

MOTOCYCLES
et Scooters



LA
NOUVELLE
VESPA
150 cm³

A U S O M M A I R E :

★ Échos	8	★ Le moteur Oméga..	16
★ Limitation de vitesse pour les 125 cm ³ ?	10	★ Évasion	22
★ Embrayages automa- tiques	14	★ Clubs	32

9^e ANNÉE

N^o 166

1^{er} MARS 1956

MOTOCYCLES

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

Loi de la jungle et coups de poignards

On ne saurait suspecter le Touring-Club de France d'être de parti pris, lui qui s'intéresse à tous les usagers de la route, piétons, cyclistes, motocyclistes et automobilistes. Cette totale impartialité ne donne que plus de valeur et d'autorité aux deux articles publiés dans le numéro de février de la Revue du T.C.F. par nos confrères Marc Eyrolles et François Toché.

Au sujet des accidents dont sont victimes les motocyclistes de toutes catégories, le premier n'hésite pas à sermonner sévèrement les automobilistes :

« Les motocyclistes, dit-il, ne sont pas des parias que l'on peut serrer, bousculer, rejeter sur les bas-côtés de la chaussée sous le prétexte qu'ils « occasionnent » des accidents (alors qu'ils en sont presque toujours les pitoyables victimes). Ce sont des usagers de la route. Et ils ne portent aucune armure protectrice, ne l'oublions pas... La loi de la jungle : le droit du plus fort, doit disparaître de nos mœurs routières. »

M. Toché, de son côté s'élève, moins contre les conducteurs, que contre certains accessoires dont nombre de voitures, surtout étrangères, sont dangereusement pourvues : motifs métalliques effilés de capot ou de pare-chocs, « armes aussi redoutables qu'un poignard ou un stylet... »

« Chaque année, précise l'auteur, des piétons, des cyclistes et des motocyclistes sont bousculés et renversés par des automobilistes. Beaucoup d'entre eux se relèveraient sans grand dommage si la malchance ne leur faisait heurter ces ornements agressifs qui les blessent cruellement et parfois même les tuent... »

Emanant d'un organe aussi réputé par sa pondération, ces arguments nous semblent difficiles à contredire.

Enders Max.

MOTOS ET CYCLES

Scholar

Le Challenge Jellow

Depuis des années les chaînes Jellow qui équipent nombre de nos motos ont créé pour les courses cyclistes un challenge annuel. En 1955, ce Challenge Jellow a été gagné pour la cinquième fois par Louison Bobet. Il lui a été remis le 3 février au cours d'une réception organisée dans les bureaux de notre confrère *L'Equipe*.

Cocymo, soudure bien faite.

La nouvelle Société Cocymo de Saint-Etienne qui, après fusion, groupe les Etablissements Besset, Ballandran, Sterling et Drevon a simplifié et normalisé les très nombreux modèles catalogués par chacune de ces marques avant leur groupement.

La production actuelle, outre la bicyclette, comprend un cyclomoteur avec Mistral, Vap ou Lavalette, un vélomoteur de 98 cm³ et une moto de 175 cm³.

Fait marquant, cette importante réorganisation n'a, assure-t-on, occasionné aucun chômage.

Ne craignez plus la crevaison.

La cartouche « Stop-fuite » a été inventée et réalisée pour réparer rapidement et efficacement sur place et sans démontage, les crevaisons des chambres à air.

Ce petit appareil se compose d'un tube qui se visse sur la valve placée en bas (et naturellement démunie de son bouchon); dans ce tube on verse alors une charge de caoutchouc liquide contenu dans une cartouche en plastique et l'on regonfle aussitôt, cette cartouche comportant à son autre extrémité un raccord de pompe normalisé. En quelques secondes le caoutchouc est pulvérisé dans la chambre et obture définitivement la perforation.

La cartouche Stop-fuite existe en plusieurs modèles adaptés aux motocycles et scooters, autos et camions.

Cet appareil a été mis au point et réalisé par « Médical-Instruments », maison spécialisée dans les instruments médicaux et de chirurgie, ce qui semble garantir le sérieux de sa fabrication et son efficace fonctionnement.

Lu chez les confrères.

de *L'Usine nouvelle* du 26 janvier 1956.

Société pour la Distribution des Productions Motobécane et Motoconfort dans les territoires français et d'Outre-Mer « MOTOTOM », S.A.R.L. Exportation, représentation, commission, notamment avec les pays de la France d'Outre-Mer, des motocycles et produits annexes, etc., 37, rue de Liège. Capital : 6.500.000 fr. Gérant : M. Jean Delplace, Villequoy, par Auffargis (Seine-et-Oise).

Les Etablissements I. et P. Soubitez ont transféré les fabrications de leur

usine de Bourganeuf dans leur établissement du Perreux.

Les éblouissants étrangers.

C'est avec un peu de retard que je viens m'entretenir avec vous d'un sujet que j'ai à cœur.

Motar comme de bien entendu, j'ai excursionné et sillonné à travers la Provence. Pour rentrer à mon port d'attache, j'ai passé l'Estérel de nuit, pour la première fois. Etant muni de lumière suffisante, je croyais ne rien craindre. Hélas, je n'avais pas compté avec les voitures étrangères et les gros camions italiens. Les lampes blanches qui ornent leurs phares vous éblouissent et rien à faire auprès des conducteurs de ces véhicules pour les mettre en lanterne. Appel sur appel avec mon phare, rien n'y fit sauf de me mettre en station pour que ces messieurs passent.

En France, nous sommes obligés de circuler avec des lampes jaunes... Ne pourrait-on pas lorsque les étrangers franchissent la frontière les obliger soit à changer de lampes, soit à mettre un écran jaune. Ou bien y a-t-il une loi que je ne connaisse pas qui les dispensent de changer leur lumière?

J.C. CAMELLE, Sèvres.

Réponse : Ce n'est pas une loi, mais une convention internationale qui les autorise à nous aveugler, dangereusement parfois. Avec vous nous souhaitons que, comme pour les vélomoteurs, cyclomoteurs et vélos, un décret les invite à adopter, tout au moins chez nous, un dispositif anti-éblouissant.

A propos du programme F.N.

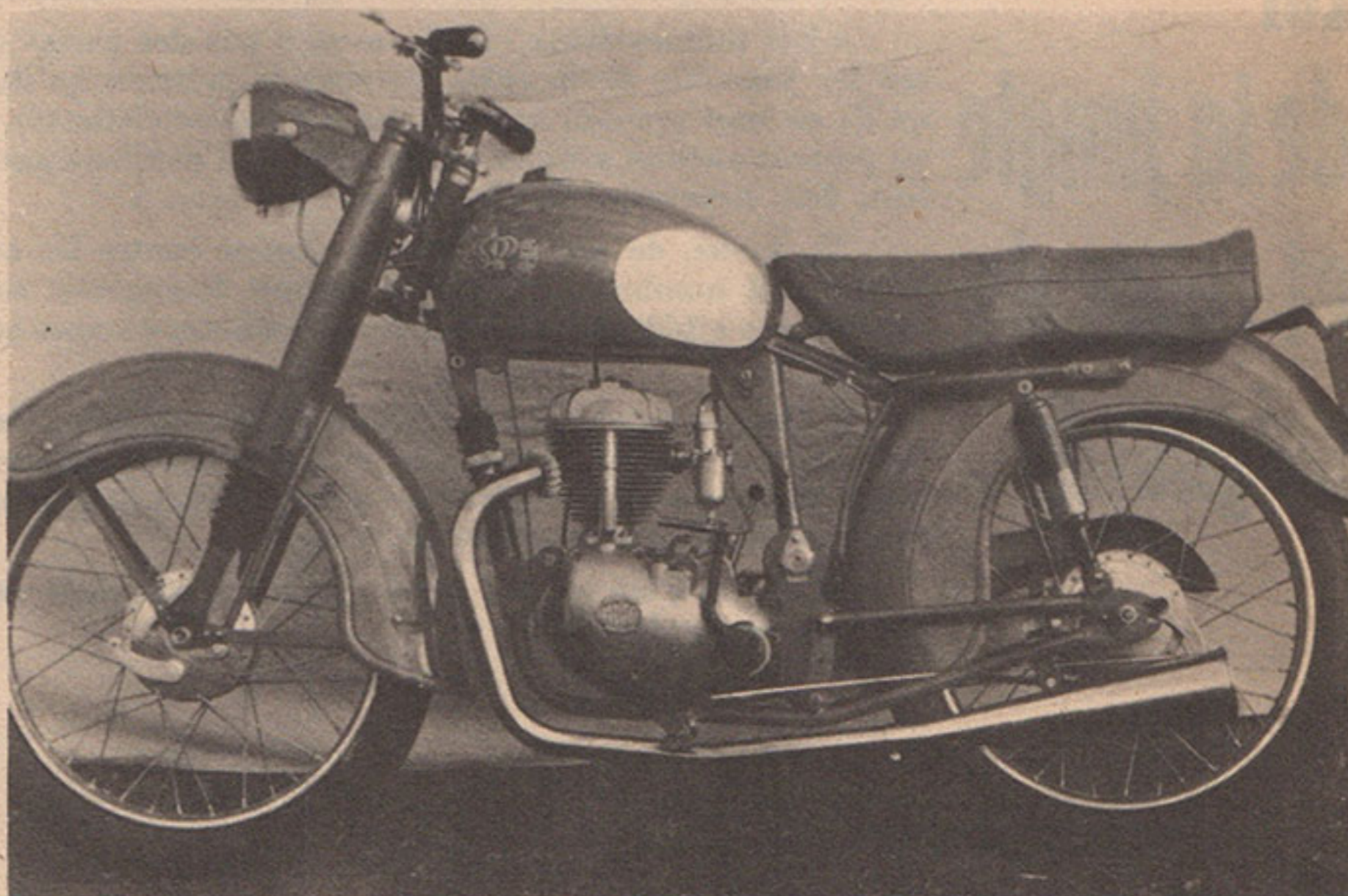
A la suite de la publication, dans notre numéro 164, du programme complet de la grande marque belge F.N., la succursale française nous demande de rappeler à nos lecteurs qu'en raison des accords sur l'importation des marques étrangère, il est impossible d'introduire en France les modèles d'une cylindrée inférieure à 175 cm³.

Cadres articulés.

La suspension de nos deux roues est à l'ordre du jour, non seulement pour une amélioration du confort, mais aussi pour un accroissement de la stabilité et de la sécurité grâce à une adhérence plus constante des roues au sol. A l'avant fourches télescopiques et à balancier, à l'arrière, suspensions coulissantes et oscillantes, rivalisent à la recherche de la meilleure solution.

Les études vont encore plus loin; nous avons vu au Salon un cadre articulé avec fourches rigides. Un autre constructeur, dont nous avons déjà parlé à l'occasion du dernier Salon, propose commercialement un châssis avec fourche avant télescopique et arrière articulée conçu de telle façon que le moteur oscille avec la roue arrière, formant lui-même balancier; ce dispositif assure en outre à la chaîne finale et sans le secours d'un tendeur, une tension constante quelle que soit l'amplitude des oscillations.

Ci-dessous la machine, baptisée « New-impéria ».



M M H H C C L L S

Scholar

Où en est l'Ondine.

Nous apprenons que la sortie en série de « l'Ondine » aura lieu ces jours prochains, les délais prévus auront donc été respectés, malgré les énormes moyens à mettre en œuvre.

De nombreuses améliorations ont été apportées qui modifient sensiblement la ligne et le confort.

a) Equipement de jantes 19 pouces avec pneus section 60 (24,5 × 2,75).

b) Fabrication d'un réservoir beaucoup plus élégant.

c) Allongement du porte-bagage.

Les cadences prévues atteindront 1 000 par mois à dater de juin.

Ci-contre, le 50 cm³ Ondine réalisé par Lucer.

Station Horex.

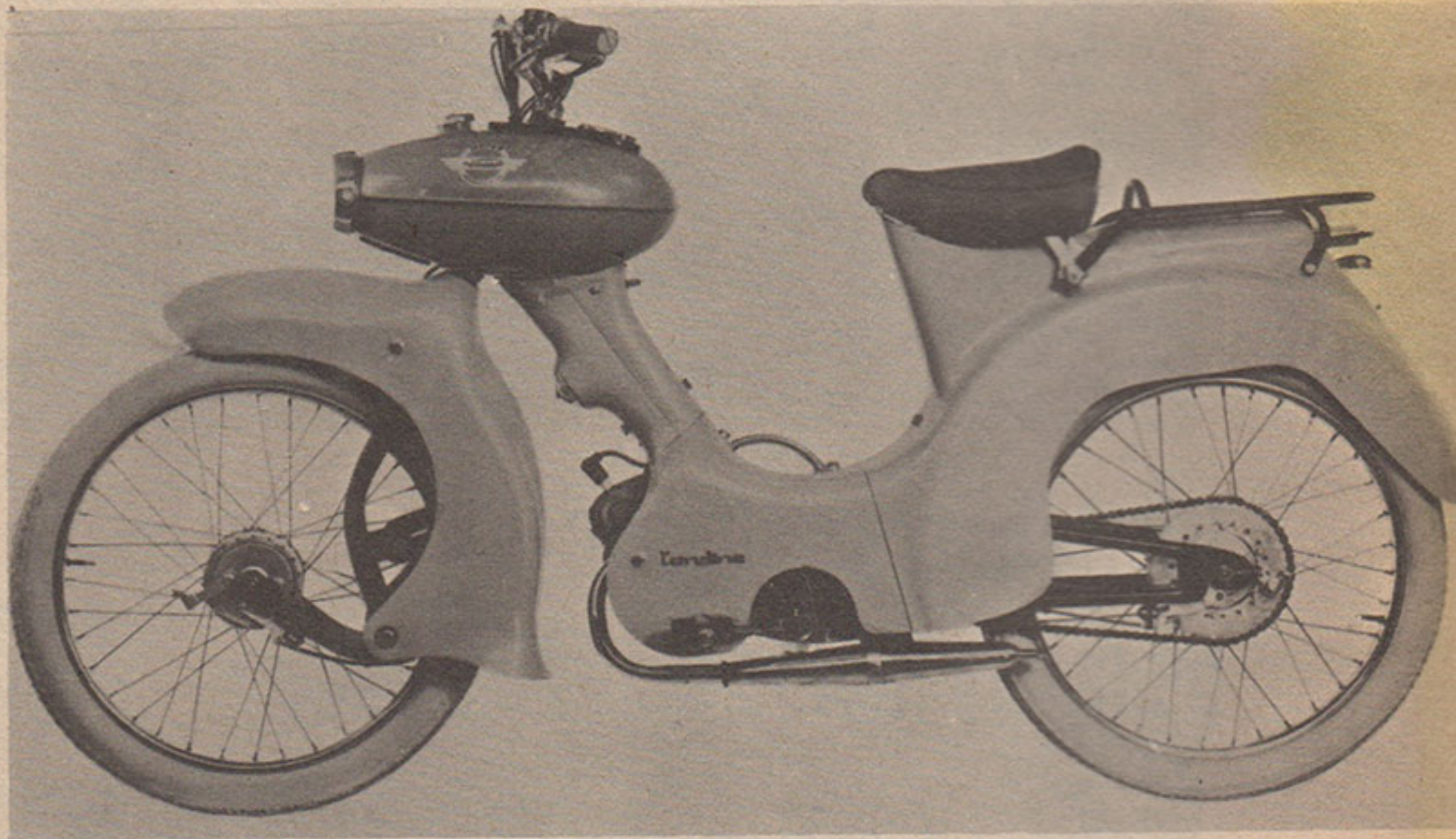
Pour les possesseurs des divers modèles de motos Horex, signalons que le coureur et metteur au point Beauvais est d'autant plus qualifié par cette marque, dont il est l'agent, qu'il a effectué un stage à l'usine et qu'il en est revenu connaissant à fond le montage, la réparation et le réglage de ces motos.

Beauvais, également agent d'Alcyon et de Motobécane est bien connu des sportifs, il est donc inutile de rappeler son palmarès.

Mais pour lui, comme pour les autres, rappelons aux intéressés qu'il est plus avantageux à tous points de vue de faire reviser leur machine pendant la période creuse d'hiver qu'en pleine saison.

Les Etablissements Humblot (Paloma) communiquent.

La Direction générale des Etablissements Michel Humblot (Paloma), a



été avisée que certains bruits couraient, selon lesquels une firme française importante fabricant des cycles et des motocycles aurait pris des intérêts dans ces dits Etablissements.

Pour la bonne règle et pour couper court à ces fausses informations, MM. Pierre et Michel Humblot déclarent qu'ils demeurent — et qu'ils entendent rester — seuls propriétaires de l'intégralité des parts de la S.A.R.L. « Etablissements Michel Humblot » uniques constructeurs des cyclomoteurs « Paloma ».

La Production 1955.

De 775 247 en 1953 la production de motocycles (deux roues seulement) est passée à 969 097 en 1954 pour atteindre 1 145 750 en 1955.

La cote des cyclomoteurs continue à monter : 830 575 pour cette dernière année ; celle des vélomoteurs, 151 229 et des motocyclettes, 28 289 a par contre quelque peu baissé, mais la montée la plus spectaculaire est celle du scooter : 84 092 en 1953 ; 100 366 en 1954 et 135 657 en 1955.

Les trimoteurs et minicars de leur côté ont peu évolué, mais les side-cars sont de plus en plus en régression ; de 407 en 1953, ils sont tombés à 178 en 1955.

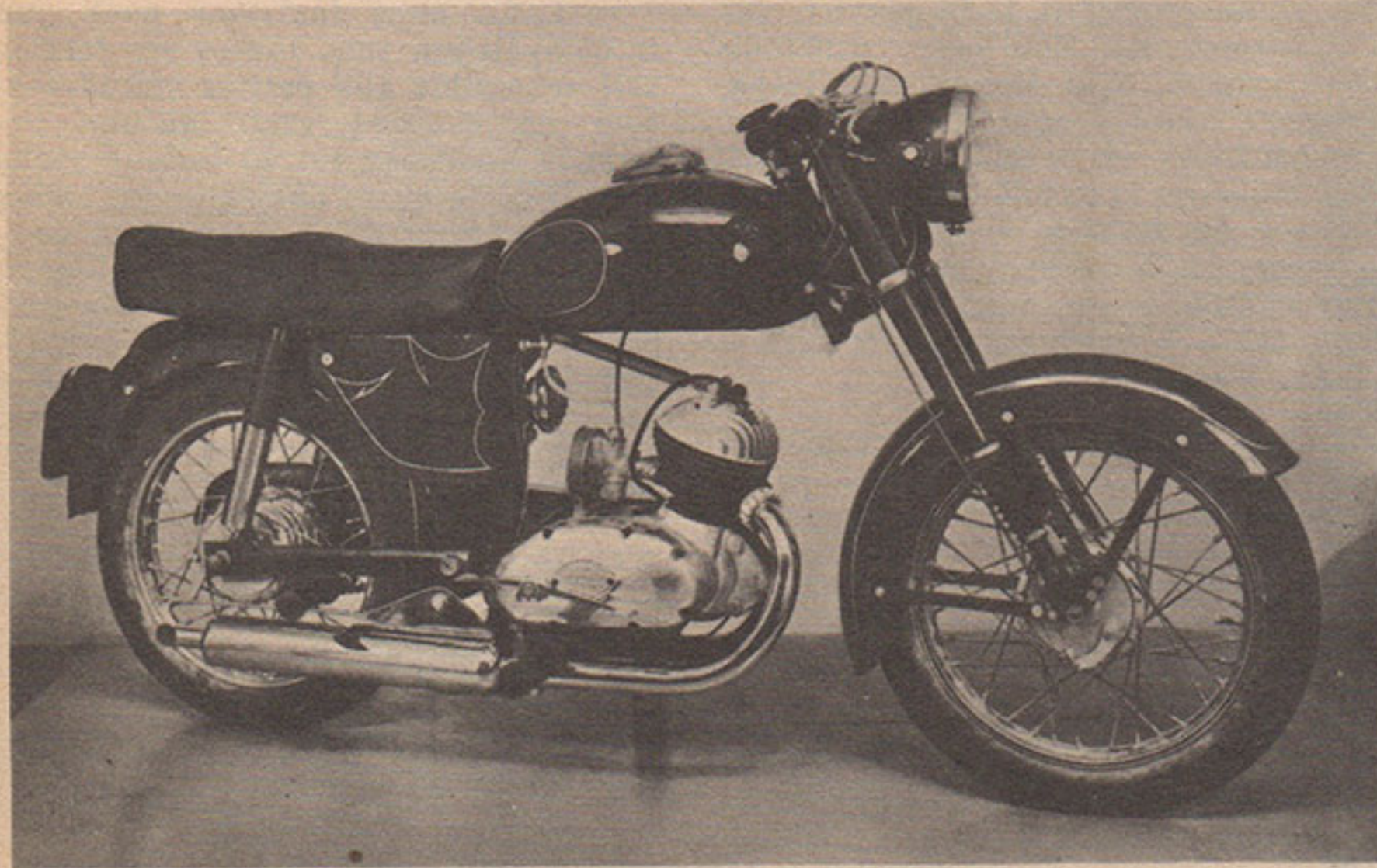
L'exportation vers nos pays d'Outre-Mer et l'Etranger a absorbé 72 085 de ces diverses machines soit : 55 636 cyclomoteurs, 5 383 vélomoteurs, 9 773 scooters et 1 273 motos.

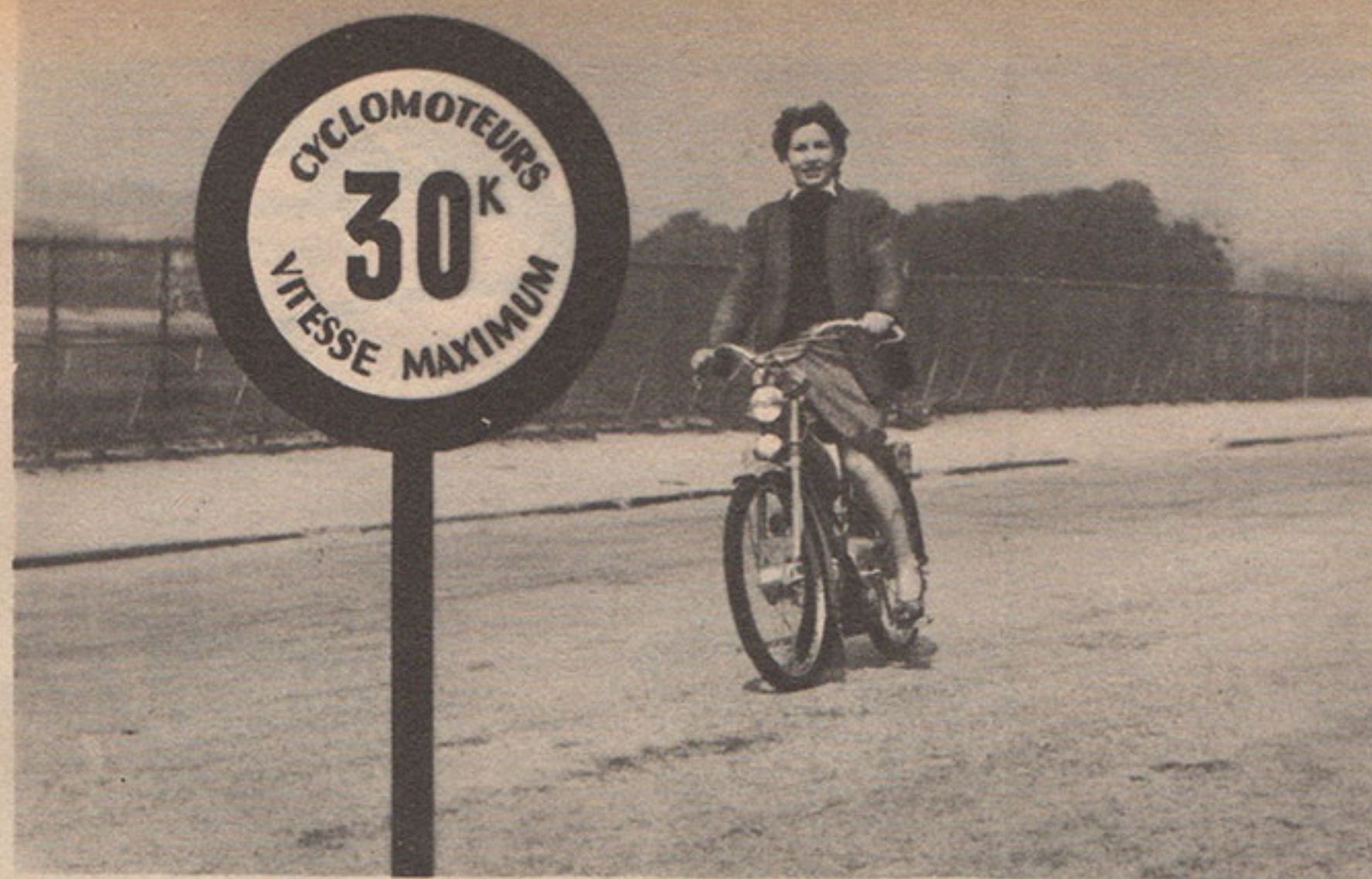
Chez René Guiller.

Voici le vélomoteur « Monte-Carlo », dont les premières séries sortent depuis la mi-janvier (ci-contre).

Ce vélomoteur est d'une conception très personnelle, le cadre du type châssis-poutre, est équipée du 125 cm³ « Ydral », deux temps, quatre vitesses ; les roues sont de 300 × 16.

La machine est équipée d'un avertisseur compteur incorporé, guidon sport type italien, selle biplace.





limitation de vitesse pour les moins de 125 cm³?

Un fait nouveau vient de marquer la controverse qui oppose le monde des 125 cm³ et l'opinion « publique ». Au nom de cette sacro-sainte opinion publique, qui englobe pêle-mêle des sensibilités en mal d'épanchement et les adversaires déclarés du transport individuel, deux députés avaient récemment demandé l'interdiction pour les moins de dix-huit ans de piloter des véhicules dispensés du permis. Cette proposition, restée sans suite, avait néanmoins mis l'accent sur le nombre d'accidents dont sont cause ou victimes les pilotes desdits engins, fait concrétisé par l'augmentation sensible des tarifs d'assurance.

L'idée d'une licence de circulation avait été agitée, mais tout porte à croire qu'elle rencontra l'opposition irréductible de la Chambre syndicale des Constructeurs, pour laquelle toute entrave à la libre circulation des moins de 125 cm³ amènerait une diminution de la production. Compte tenu des milliards de taxes que l'industrie du motorisé rapporte à l'Etat, un pareil argument ne pouvait être considéré qu'avec respect.

Pourquoi alors ne pas limiter la vitesse des engins non astreints au permis ?

Cette solution avait le mérite de concilier les extrêmes, à défaut de l'assentiment des utilisateurs.

En effet, M. de Grenier de la Tour, président de la Chambre syndicale, s'étant toujours posé en champion de la performance modeste et en adversaire

déterminé de la compétition et de son influence pernicieuse, ne pouvait qu'applaudir à une mesure qui marquerait la consécration officielle de sa politique.

On se rappellera avec profit un discours d'inauguration prononcé à un récent Salon, et dans lequel M. de Grenier de la Tour montrait en exemple la Chambre syndicale allemande, qui venait de limiter à 40 km/h la vitesse des Mopeds, « mesure sage et raisonnable » qui rejoignait ses propres vues.

Quant aux âmes sensibles émues par la proportion d'accidents, la réduction des performances devait les apaiser.

Suite logique de tout ceci, le Service des Mines réunissait, le 19 janvier, sur l'autodrome de Montlhéry, différents constructeurs, dont Motobécane, Vespa, Peugeot, Terrot, Jonghi, Riva-Sport, etc. Les machines, en présence de différents fonctionnaires et techniciens, furent soumises à des tests de vitesse maximum, freinage, accélération. Il semble que les vitesses limites suivantes furent mises en avant : 35 km/h pour les 50 cm³ et 65 km/h pour les 125 cm³.

Inutile de dire que nous considérons une mesure de ce genre comme particulièrement absurde, et constituant un défi au progrès, même si elle semble rejoindre les vues de M. le Président de la Chambre syndicale, qui traduit l'opinion de la majorité des constructeurs.

La vitesse par elle-même n'est pas dangereuse, dès l'instant que la sécurité d'emploi est réalisée, et nous ajouterons au passage qu'il n'y a pas que la notion

performance à tirer de la compétition, mais encore plus l'élément : freinage — rigidité — tenue de route.

* * *

Face à la situation confuse et sans cesse remise en cause, où se débattent les moins de 125 cm³, du fait de leur statut administratif privilégié, il nous faut prendre position.

Il est de fait que le nombre d'accidents dont sont victimes ou responsables les véhicules sans permis est en progression : les tarifs d'assurances constituent un baromètre quasi infallible. Il est non moins contestable que trop de gens se risquent sur un deux-roues, avec l'assurance superbe que seule peut donner l'ignorance totale du Code de la route.

Il est d'autre part exact que beaucoup de « deux-roues » utilitaires offrent des possibilités de freinage restreintes et sans rapport avec la vitesse maximum réalisable.

Enfin, il apparaît anormal que la cylindrée serve de critère pour l'exemption du permis alors que seule la performance devrait être retenue.

Considérant cet état de chose :

— Nous réclamons une licence de circulation (dont la délivrance par les commissariats de Police serait subordonnée à un examen portant sur le Code de la route) pour les cylindrées inférieures à 125 cm³.

Seuls pourraient en être dispensés les véhicules à moteur d'un poids inférieur à 30 kg et ne dépassant pas 30 km/h.

— Nous demandons instamment, au nom de la sécurité la plus élémentaire, que des normes de décélération draconiennes soient imposées par le Service des Mines aux deux-roues, et particulièrement aux moins de 125 cm³, afin qu'à 50 km/h, l'arrêt absolu soit obtenu en moins de 7 m.

— Enfin nous insistons pour que la compétition sous toutes ses formes soit accessible aux petites cylindrées, ceci ne pouvant avoir qu'une influence heureuse sur le facteur sécurité (il n'y a qu'à considérer les freins et les cadres de la construction courante italienne pour s'en convaincre). Nous nous tenons d'ailleurs à la disposition de quiconque pour démontrer qu'une machine de course possède un coefficient de sécurité que n'a encore atteint aucun véhicule de série.

Le problème étant ainsi résolu, non sans protestations car il est difficile de contenter tout le monde, nous espérons que les moins de 125 cm³ cesseront d'être et les « boucs émissaires » de la circulation et le motif latent d'une opposition systématique à la compétition.

R. COURT.

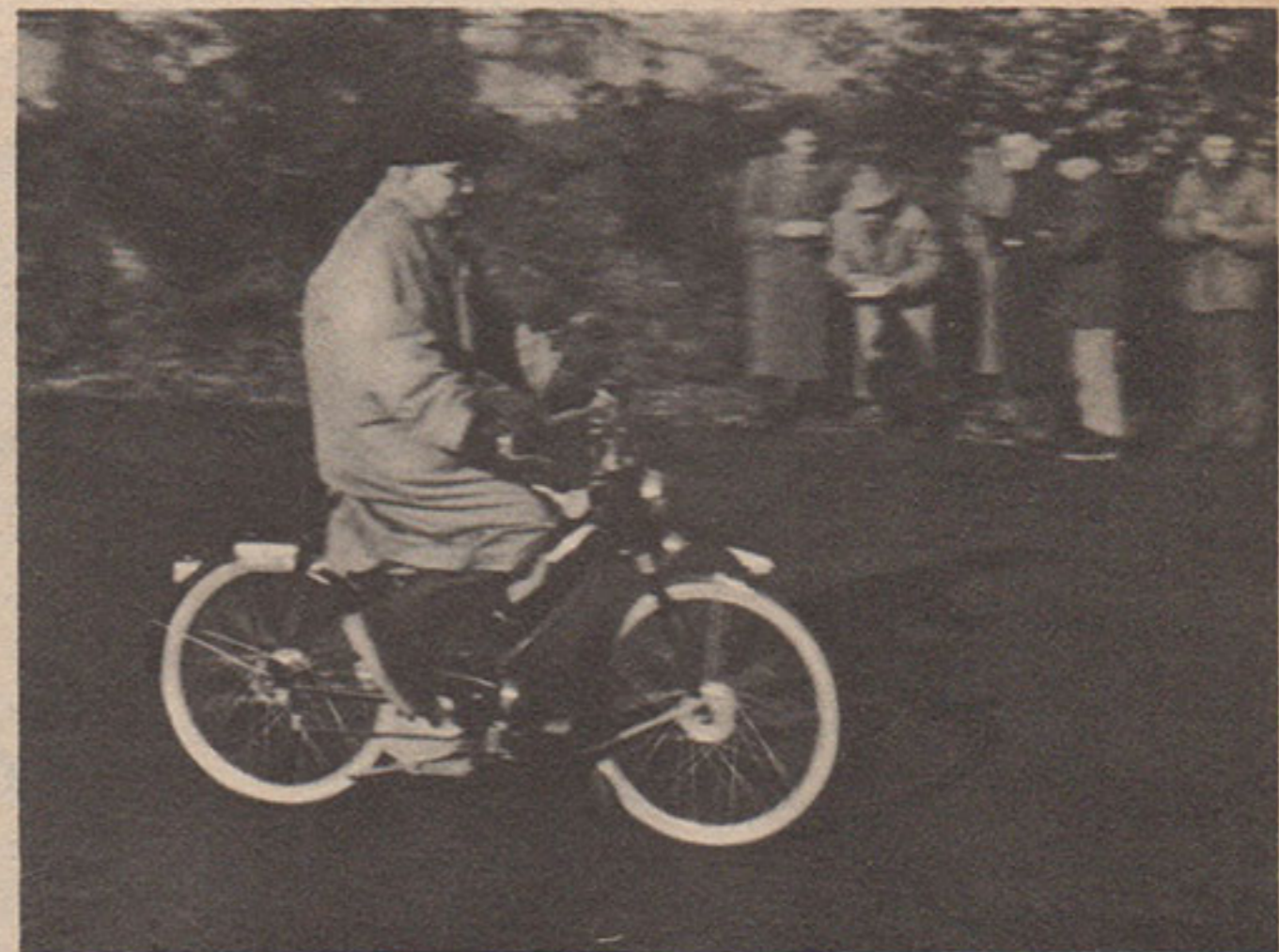


ESSAIS DE VITESSE
SUR LE CIRCUIT ROUTIER
DE MONTLHÉRY



UNE VUE DE LA RÉUNION,
APRÈS LE VIRAGE DU FAYE,
A L'ISSUE DES
ÉPREUVES D'ACCÉLÉRATION

ROBERT PAHIN,
SUR UN BIMA-PEUGEOT,
PASSE DEVANT
LES CHRONOMÉTREURS



LE DEUX ROUES

et ses droits

II. MOTOCYCLISTES CONTRE PIÉTONS

*par M^e Robert BROCHUT
du Barreau de Paris*

Il est un principe que tout récemment M. le Préfet de Police a rappelé aux Parisiens : le droit de priorité du piéton sur les passages cloutés non gardés par un agent ou non signalés par des feux réglementaires de signalisation.

On ne saura jamais trop mettre en garde les motocyclistes et leur rappeler que tout piéton sur un passage clouté non gardé à la **priorité de passage**. Méconnaître cette priorité, c'est s'exposer à des accidents, généralement mortels, et à des condamnations pécuniaires extrêmement lourdes.



Certaines décisions récentes ont condamné l'auteur de l'accident à verser, soit à la victime, soit à ses héritiers, des indemnités dont le montant peut sembler à première vue extraordinairement élevé.

La Cour de Paris en date du 7 mars 1955 a évalué le préjudice à 82 millions. Le tribunal de Lille vient d'attribuer, le 10 juin 1955, une indemnité de 27 millions.

Ces deux décisions sont citées à titre d'exemple car la jurisprudence actuelle considère que la victime doit être restaurée dans l'état où elle se trouvait avant l'accident, ce qui lui permet d'ordonner de tels versements. Ces indemnités s'accompagnent de **condamnations pénales et du retrait du permis de conduire**. Il est inutile d'insister sur l'intérêt du motocycliste comme de l'automobiliste d'avoir à respecter la priorité du piéton et d'aborder les passages cloutés avec la plus grande prudence.

Néanmoins le piéton prioritaire ne jouit que **d'un droit relatif** et ne doit pas traverser en commettant lui-même une imprudence.

La Cour de Bordeaux dans une décision du 3 mars 1955 reproche au piéton **sa distraction** et met à sa charge un quart de la responsabilité, les trois autres quarts restant à la charge du conducteur du véhicule.

Il n'en reste pas moins vrai que la majeure partie de la responsabilité revient au conducteur et en ce qui le concerne, la Cour s'est exprimée en ces termes : « ... que par ailleurs la présence en cet endroit d'un passage clouté devait **l'engager à demeurer maître de sa vitesse et à redoubler d'attention** dans la conduite de son véhicule ; que s'il avait observé toutes les règles de prudence qui s'imposaient à lui, il n'eût pas manqué de voir B... au moment où il a quitté le trottoir et de **prendre toutes mesures utiles** pour éviter de le heurter et, **notamment, lui céder le passage...** ».



Méditez les termes très généraux de ces attendus et n'oubliez jamais que, même dans l'hypothèse la plus favorable pour vous, motocycliste, la responsabilité de l'accident sera presque obligatoirement mise à votre charge par le magistrat.

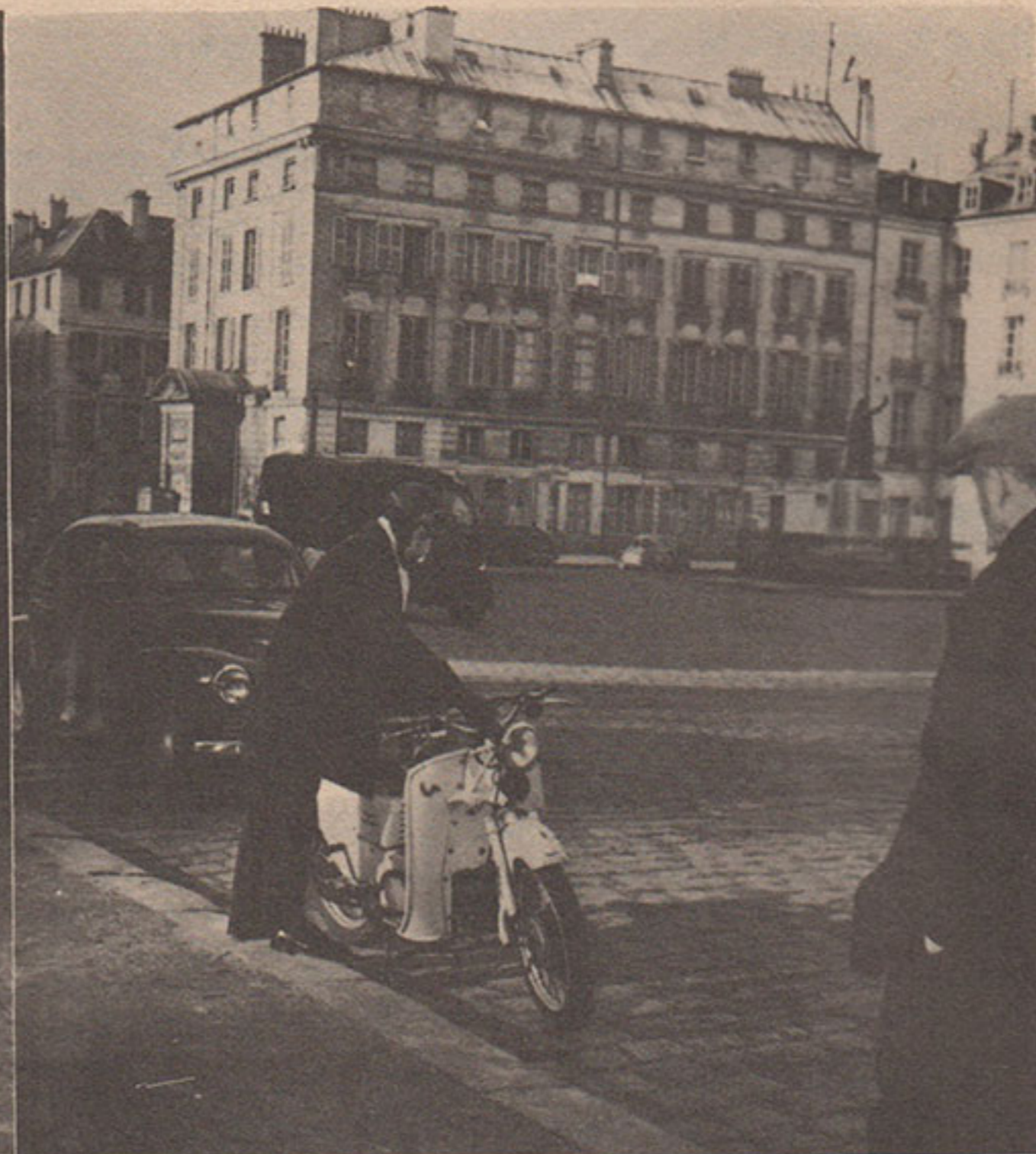
Posez **comme principe absolu** la priorité du piéton et considérez que quelques secondes de perdues par le ralentissement aux passages cloutés vous éviteront de nombreux ennuis, perte de temps, perte d'argent, sans compter la comparution en correctionnelle toujours désagréable.

UNE DATE DANS L'EXISTENCE

le premier permis



Questions sur le Code de la route; c'est souvent la partie de l'examen la plus redoutée des candidats. Il s'agit de conserver son sang-froid, et de répondre avec bon sens et logique, en s'inspirant des notions fondamentales du Code.



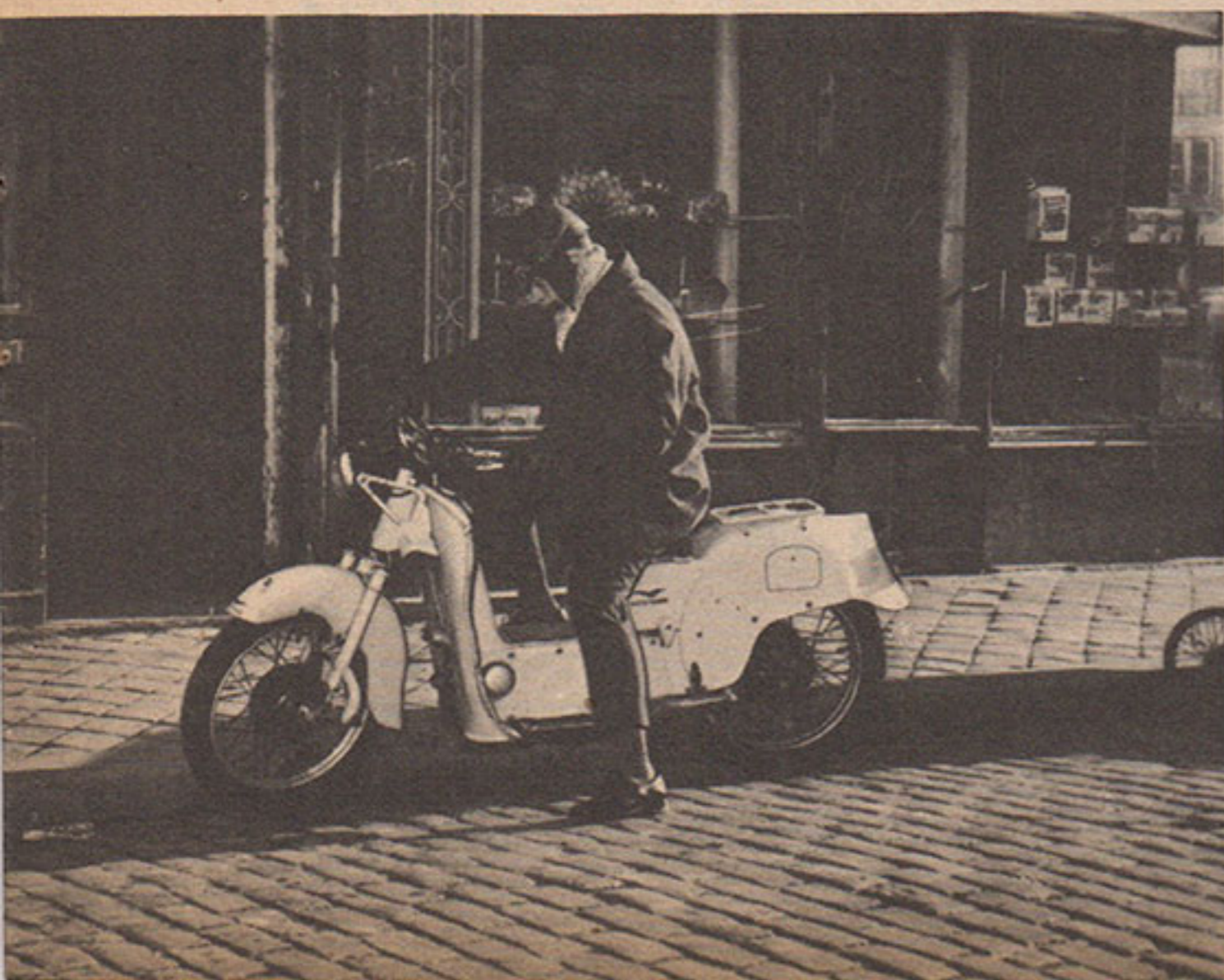
L'examen du Code a été favorable... Reste la conduite. Si l'on s'est astreint à un certain entraînement, cela ne soulève guère de difficultés. Le Galetto 160 cm³, avec son placide monocylindre et son avance manuelle, va permettre des évolutions en souplesse, sans toucher à l'embrayage, laissant le bras gauche disponible pour les signaux.



L'arrêt final...
Un coup d'œil sur l'index des vitesses
pour être sûr de ne pas louper le point mort...

...tandis que
l'examineur
se dirige
vers le conducteur.
Quel sera
le verdict ?

C'est dans la poche... la précieuse feuille
rose a changé de main. Le candidat n'ose
encore trop y croire. Notre collabora-
teur R. Court, de dos, à l'extrême
gauche, qui a dirigé ce reportage,
considère certainement avec attendris-
sement ce nouveau venu dans la confré-
rie des « motars ».



A PROPOS **D'EMBRAYAGES** **AUTOMATIQUES**

PAR R. COURT

Nous poursuivons cette rubrique, débutée dans notre numéro 163, par la description et l'analyse de fonctionnement du système Mistral et Bernardet-Cabri. Dans ce dernier cas, les propriétés d'un double embrayage centrifuge permettent la réalisation d'une boîte deux-vitesses à sélection automatique.

Le Système Mistral

L'EMBRAYAGE automatique du Mistral, du type centrifuge, offre la particularité d'être placé dans la grande poulie de la transmission primaire. Cette formule, séduisante par certains aspects : plus grande surface de friction des garnitures, suppression de la fatigue du vilebrequin consécutive à un montage en bout d'arbre moteur, équilibrage facilité du fait d'un régime de rotation moindre — présentait également l'inconvénient d'une diminution des effets de la force centrifuge, ceci devant être contrebalancé par un diamètre accru de la poulie.

Mais le fonctionnement correct d'un tel système, sans qu'il y ait patinage, ne pouvait être obtenu que par l'action en deux-temps de l'embrayage, par l'intermédiaire d'une mâchoire primaire assurant la friction progressive nécessaire au démarrage, et d'une secondaire augmentant la surface de contact à régime plus élevé et assurant le blocage de l'ensemble. Ce principe a été adopté par Mistral.

La grande poulie se compose d'un tambour en alliage léger, avec une frette en acier, solidaire du moteur, et d'un plateau porte-mâchoires, également en alliage léger, entraîné par la transmission secondaire. La mise en action est donc tributaire du pédalage. Le tambour tourne sur une bague bronze, et le plateau sur un jeu d'aiguilles.

Les deux mâchoires, articulées en un point, sont maintenues en position par deux ressorts de tarage différents, le ressort le plus faible contrôlant le mouvement de la mâchoire primaire.

Lorsque la rotation du plateau atteint un certain régime, la mâchoire primaire entre en action, assurant sur le tambour la friction progressive nécessaire au démarrage. La mâchoire secondaire, retenue par son ressort (de tarage plus élevé) ne bouge pas. Sa mise en action s'opère lorsque le régime de rotation augmente, et elle vient alors doubler la friction sur le tambour.

Ce fonctionnement en deux-temps permet la progressivité du démarrage (la garniture de chaque mâchoire est d'ailleurs de qualité différente) et interdit le patinage lorsque la puissance à transmettre augmente, puisqu'à ce moment la surface de friction s'accroît.

Lorsque le régime de rotation diminue, la mâchoire secondaire rappelée par son ressort, revient en premier, suivie ensuite de la mâchoire primaire.

Un verrouillage commandé par bouton-poussoir sur le plateau, bloque les mâchoires lorsque l'on utilise le cyclomoteur en bicyclette.

CARACTÉRISTIQUES DU 50 cm³ MISTRAL

Deux-temps double-transfert, balayage Schnürle.

Course-alésage : 38 × 40.

Rapport volumétrique : 6,5.

Avance à l'allumage : 5 mm.

Puissance : 1,6 ch.

Graissage : 8 % durant rodage, 5 % après ; huile SAE 30/40.

Vilebrequin : sur deux roulements à billes de 17 × 40 × 12.

Tête de bi lle : sur aiguilles.

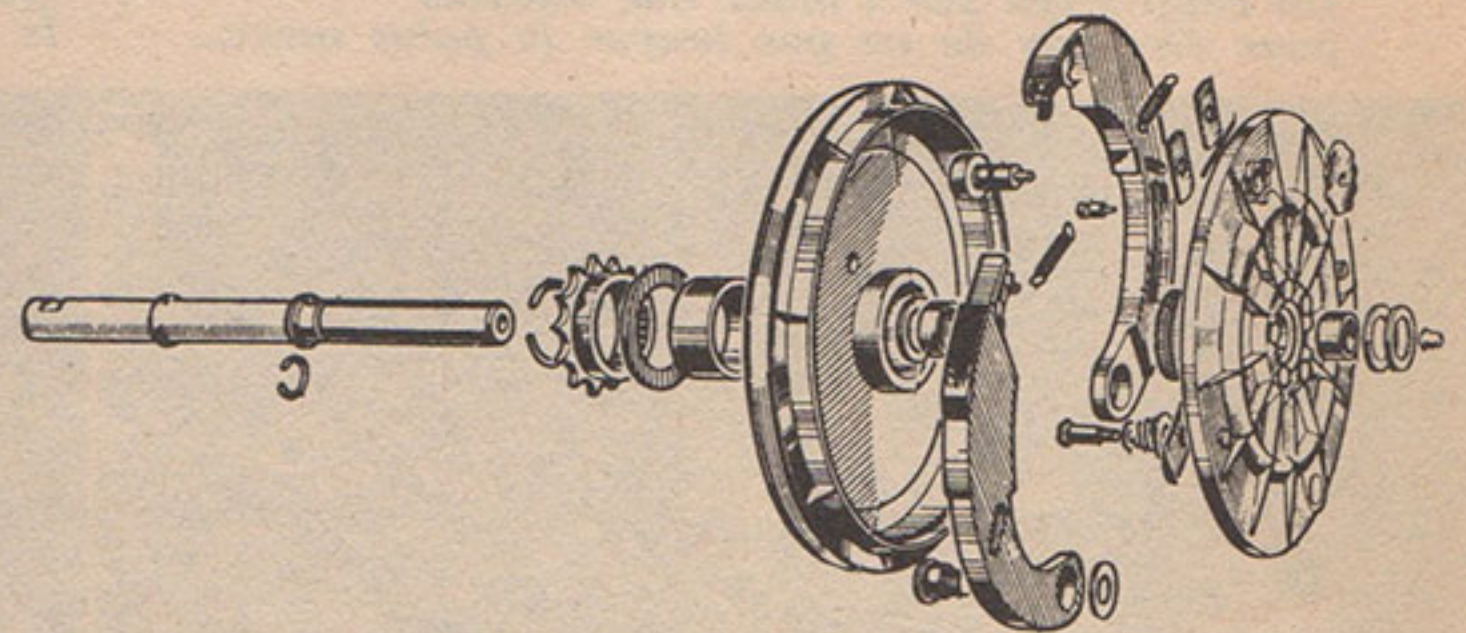
Rapport de transmission primaire : 5 à 1.

Types de moteur :

56 A et AV, sans embrayage automatique.

56 B et BV, avec embrayage automatique.

Les types AV et BV se caractérisent par des flasques de fixation différents.



L'embrayage du 50 cm³ Mistral, incorporé dans la grande poulie.

Le Système Cabri-Servomatic

La caractéristique marquante du « Cabri » est la boîte de vitesses automatique Servomatic. Embrayage et changement de vitesses s'effectuent automatiquement, la sélection des rapports étant tributaire du profil du terrain et du régime moteur.

Le système de fonctionnement est purement mécanique, et d'une extrême simplicité :

Le vilebrequin porte deux embrayages centrifuges, du type Servomatic auto-serreur, avec mâchoires garnies de ferodo. Une seule mâchoire est fixée à un support, la seconde étant reliée à la première par une articulation. Ce système a pour effet d'assurer une friction progressive, mais sans risque de patinage à pleine puissance (voir embrayage Servomatic dans notre numéro 163). Le plateau porte-mâchoires de l'embrayage n° 1 est claveté sur l'arbre, la cloche tournant librement; solidaire de cette cloche, un pignon engrène un grand pignon entraînant l'arbre primaire par l'intermédiaire d'une roue libre. Ceci forme la combinaison : première vitesse.

Le plateau porte-mâchoires de l'embrayage n° 2 tourne librement sur le vilebrequin, tandis que la cloche est solidaire de celui-ci. Fixé sur le porte-mâchoires, un pignon entraîne un autre pignon calé sur l'arbre primaire. Ceci forme la combinaison : deuxième vitesse.

En bout d'arbre primaire, un engrenage entraîne l'arbre secondaire portant le pignon de sortie.

Toutes pièces en mouvement sur roulements à aiguille.

Lorsque le moteur atteint un certain régime, les mâchoires de l'embrayage n° 1 s'écartent et entraînent la cloche, qui à son tour transmet le mouvement au pignon de première et à l'arbre primaire, et par suite, au porte-mâchoires n° 2. Nous sommes en première vitesse.

Le mouvement se transmet ainsi : pignons primaires 3, arbre primaire 6, réducteur 7, arbre secondaire 9 et pignon de sortie 8. Lorsque le régime augmente, les masselottes n° 2 appliquent les mâchoires sur leur cloche, rendant l'embrayage et le pignon de seconde solidaires du vilebrequin. A ce moment, l'arbre primaire tourne plus vite que le pignon de première, et la roue libre entre en action. Le mouvement se transmet donc comme suit : pignons 4, arbre primaire 6, réducteur 7, arbre secondaire et sortie.

On voit donc que la mise en action de l'embrayage n° 1, servant au départ en première vitesse, est directement tributaire du régime du vilebrequin, tandis que celle de l'embrayage n° 2, commandant la deuxième, est liée à la rotation de l'arbre primaire, multipliée par le rapport des engrenages de seconde.

En cas de ralentissement, le régime du porte-masselottes n° 2 diminue, les mâchoires décollent, et l'arbre primaire est à nouveau entraîné par les pignons de première lorsque son régime égale celui de ce pignon.

La poignée tournante des gaz reste donc la seule commande à manœuvrer.

Le couple-moteur et le régime commandent le passage de la deuxième vitesse entre 30 et 45 km/h au gré du pilote, suivant l'ouverture qu'il donne aux gaz.

Le lancement du moteur est assuré par un kick-starter, attaquant le vilebrequin par l'intermédiaire d'une roue libre.

D'autre part (détails non figurés sur le schéma) le pignon récepteur 7 est monté fou sur l'arbre secondaire, sur lequel coulisse un clabot. Ce clabot, solidarissant ou désolidarisant le pignon 7 de l'arbre, permet d'obtenir le point mort.

Prochain article : la boîte automatique 4 vitesses du Jaguar-Bernardet.

CARACTÉRISTIQUES DU MOTEUR CABRI

Bloc deux-temps, balayage Schnürle, à cylindre horizontal.

Course-alésage : 50 × 50.

Cylindrée : 98 cm³.

Puissance : 4,2 ch à 5.000 tr/mn.

Boîte : Deux vitesses, embrayage et sélection automatiques.

Rapports moteur roue arrière :

1^{re} : 18,3.

2^e : 9,9.

Allumage : volant SAFI 6 V, 30 W.

Avance : 4 mm.

Transmission secondaire : chaîne duplex en bain d'huile, sous carter étanche.

Carburateur : Viel ϕ 16 mm; gicleur 70/72.

Graissage : moteur, 5 % huile SAE 30/40, boîte et transmission secondaire : huile SAE 30/40.

Vilebrequin : sur deux roulements à billes de part et d'autre des volants, et un roulement à aiguilles en bout d'arbre, côté transmission.

Tête de bielle : sur double-rangée de galets.

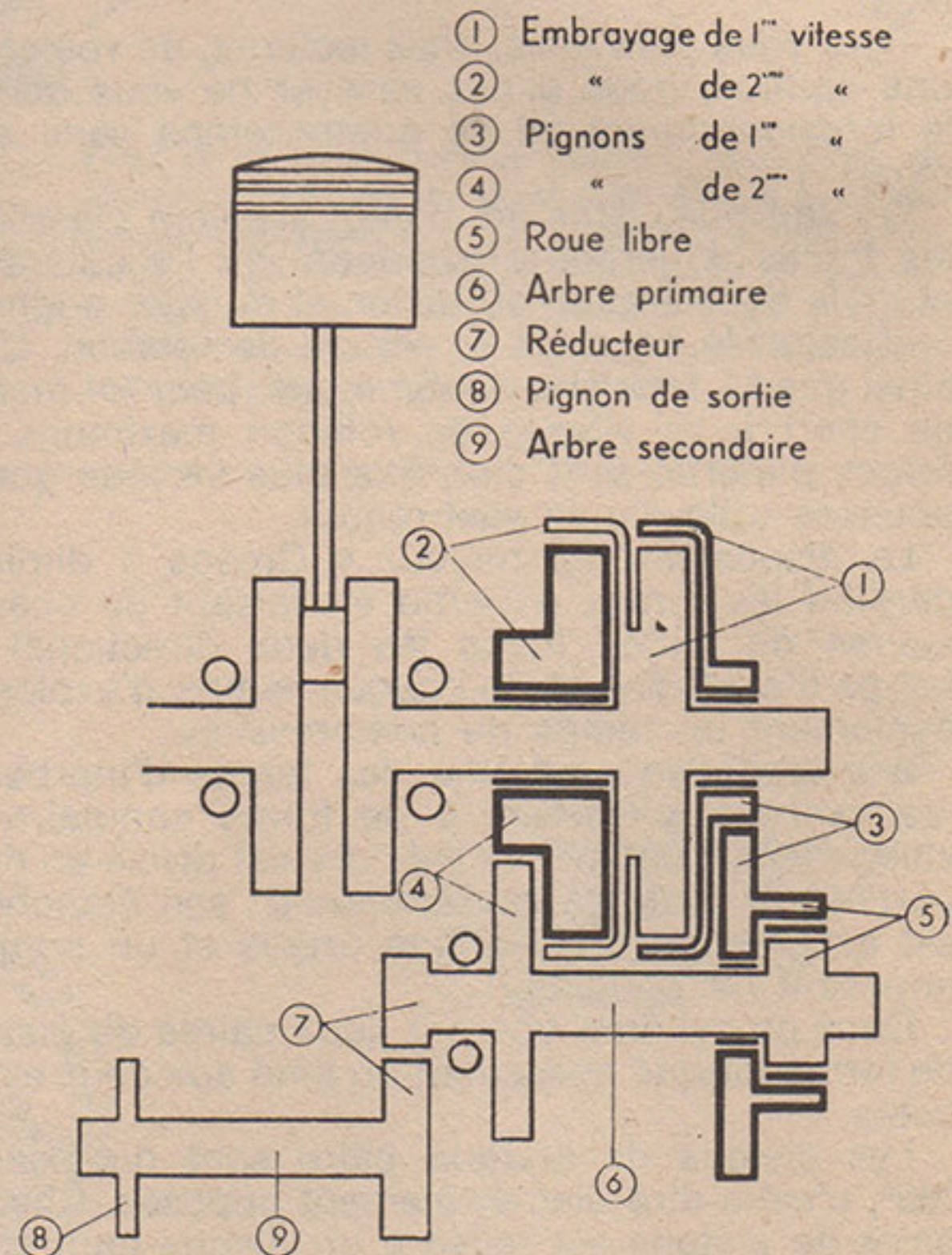


Schéma de fonctionnement de la boîte automatique du Cabri.

LE MOTEUR OMEGA

(d'après *Motorcycling.*)

La nouvelle invention de Granville Bradshaw a fait l'effet d'une bombe dans les milieux motorisés où le classique moteur à quatre temps était considéré comme étant parvenu à son stade à peu près définitif, en attendant son remplacement par la turbine dans un avenir plus ou moins éloigné.

Les experts ont des avis très partagés sur la commercialisation possible de cette nouveauté, les uns arguant de sa simplicité, les autres trouvant que la précision d'usinage nécessaire est un handicap.

Pour vous permettre, amis lecteurs, de vous faire une opinion, nous allons essayer de vous décrire le fonctionnement de ce quatre-temps sans soupape.

On sait que, dans un moteur à piston classique, les forces d'inerties proviennent de l'accélération et de la décélération du piston et qu'elles augmentent selon le carré de la vitesse de rotation. C'est ainsi que M. Bradshaw estime que, pour un moteur de sport à sa vitesse de rotation maximum, les forces d'inertie sont cinq fois plus élevées que la poussée utile sur le vilebrequin.

La disposition du moteur « Omega » diminue paraît-il les forces d'inertie en faisant de chaque course de piston (dans les deux directions) un temps d'explosion et de chaque temps d'explosion également un temps de compression.

Il a résolu le problème des forces d'inertie en réalisant un « cylindre » de forme annulaire en alliage léger chromé. Le cylindre est divisé en deux parties sur toute sa circonférence ; son étanchéité est assurée par un usinage précis et un nombre imposant de goujons.

Dans ce cylindre opèrent deux paires de pistons de forme torique possédant un fond aux deux extrémités.

Les pistons de chaque paire sont disposés à 180°, c'est-à-dire diamétralement opposés. Chaque paire de pistons est reliée à un disque central de façon très rigide, par deux bras très courts (qui ne sont pas des bielles articulées). Aux extrémités de ces bras sont fixés les axes de pistons.

Chaque disque est fixé par cannelures sur un

axe tubulaire se terminant par une courte manivelle.

Les axes tubulaires sont concentriques, c'est-à-dire que l'alésage du plus gros des axes permet au plus petit de tourner librement à l'intérieur du premier sur deux roulements à aiguilles.

Les extrémités des petites manivelles forment les axes de pied des deux bielles dont les têtes sont fixées sur un vilebrequin à deux paliers qui transforme le mouvement oscillant des pistons en mouvement rotatif. En bout de vilebrequin, un pignon permet d'entraîner, par l'intermédiaire d'une chaîne duplex, un deuxième pignon donnant un rapport de 2 à 1. Ce deuxième pignon entraîne à son tour un axe qui, passant dans les deux tubes concentriques, fait tourner le cylindre à la moitié de la vitesse du vilebrequin.

Le vilebrequin, les manchons tubulaires, les bielles, l'axe d'entraînement, les pignons et la chaîne sont enfermés sous carter et graissés sous pression, cependant que le graissage des pistons et des cylindres est assuré par mélange essence-huile.

Les disques supportant les pistons travaillent dans une chambre prévue à l'intérieur du cylindre. Le jeu entre les disques et les parois du cylindre est de 5/100 de millimètre. Trois joints circulaires assurent l'étanchéité.

Le cylindre est supporté à sa partie avant par un roulement à billes et à l'arrière par un long manchon tubulaire monté sur deux roulements à billes largement espacés. Ce manchon est muni d'ailettes qui assurent la ventilation nécessaire pour permettre au mélange gazeux en provenance du carburateur d'arriver à l'intérieur du cylindre en passant par les transferts pratiqués dans les disques.

Une bougie unique est vissée dans le cylindre et naturellement tourne avec ce dernier. L'étincelle lui est fournie par un rupteur de bicylindre entraîné en bout de l'arbre du vilebrequin côté cylindre.

Si l'on compare le mouvement alternatif des deux paires de pistons à celui d'une paire de ciseaux, on se fera à peu près une idée du fonctionnement de ce nouveau moteur. En effet, chaque paire s'approche et s'éloigne alternativement l'une

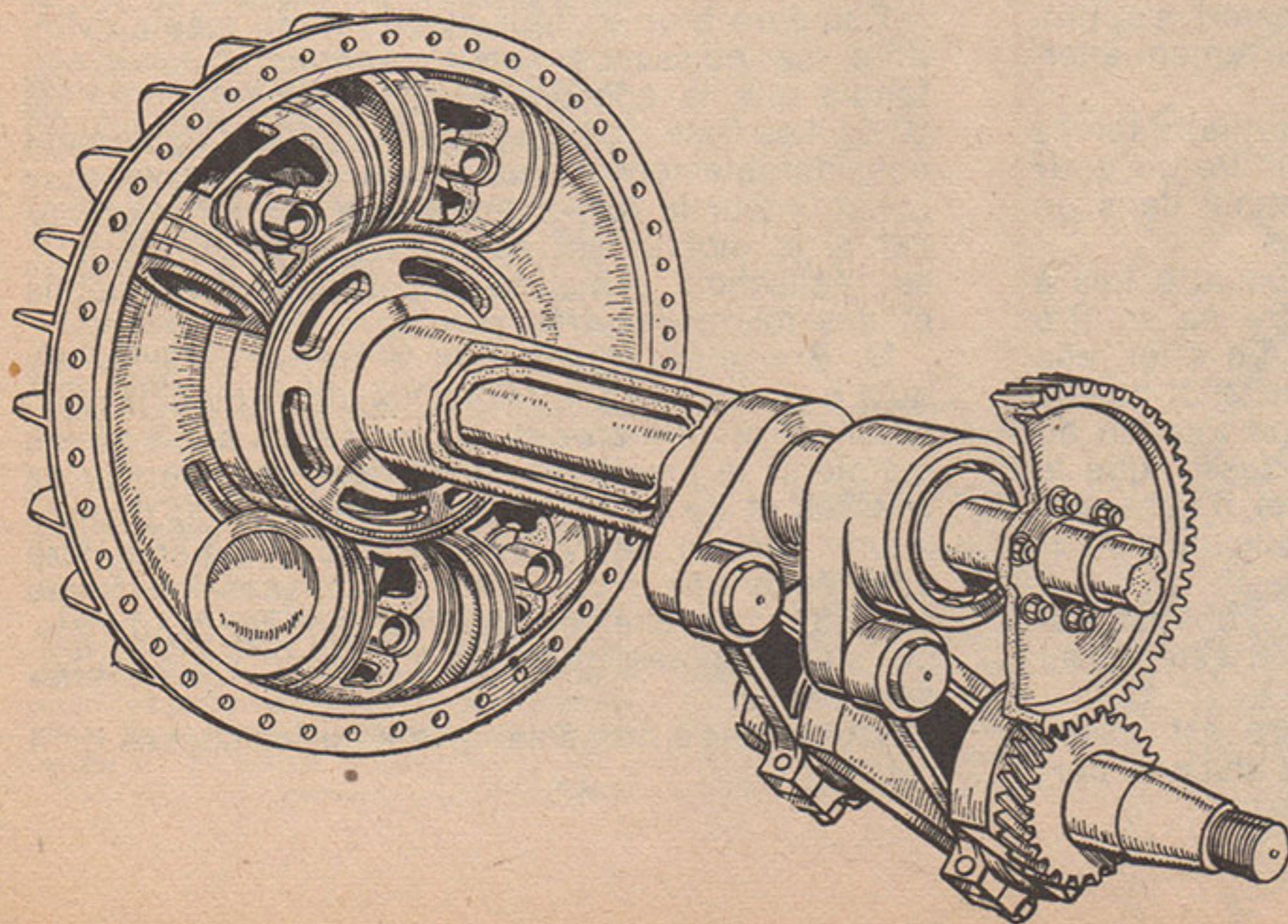
EXTRACTEUR
D'ÉCHAPPEMENTANNEAU
CONDUCTEUR
ISOLÉ

ADMISSION

ENTRAÎNEMENT DU DISTRIBUTEUR D'ALLUMAGE

SORTIES D'AIR DE REFROIDISSEMENT
ET DE GAZ D'ÉCHAPPEMENT

Dans ce crevé du moteur complet, une paire de pistons opposés est au point mort haut à la fin du temps d'échappement. Le transfert d'admission s'ouvre déjà. A ce point, l'autre paire de pistons termine le temps de compression à la position « 9 heures » à laquelle la bougie vient d'arriver, prête à enflammer le mélange gazeux.



Cylindre, piston et embiellage.
du moteur Bradshaw.
L'accouplement vilebrequin-
arbre d'entraînement
du cylindre
s'effectue sur ce dessin
par engrenages.

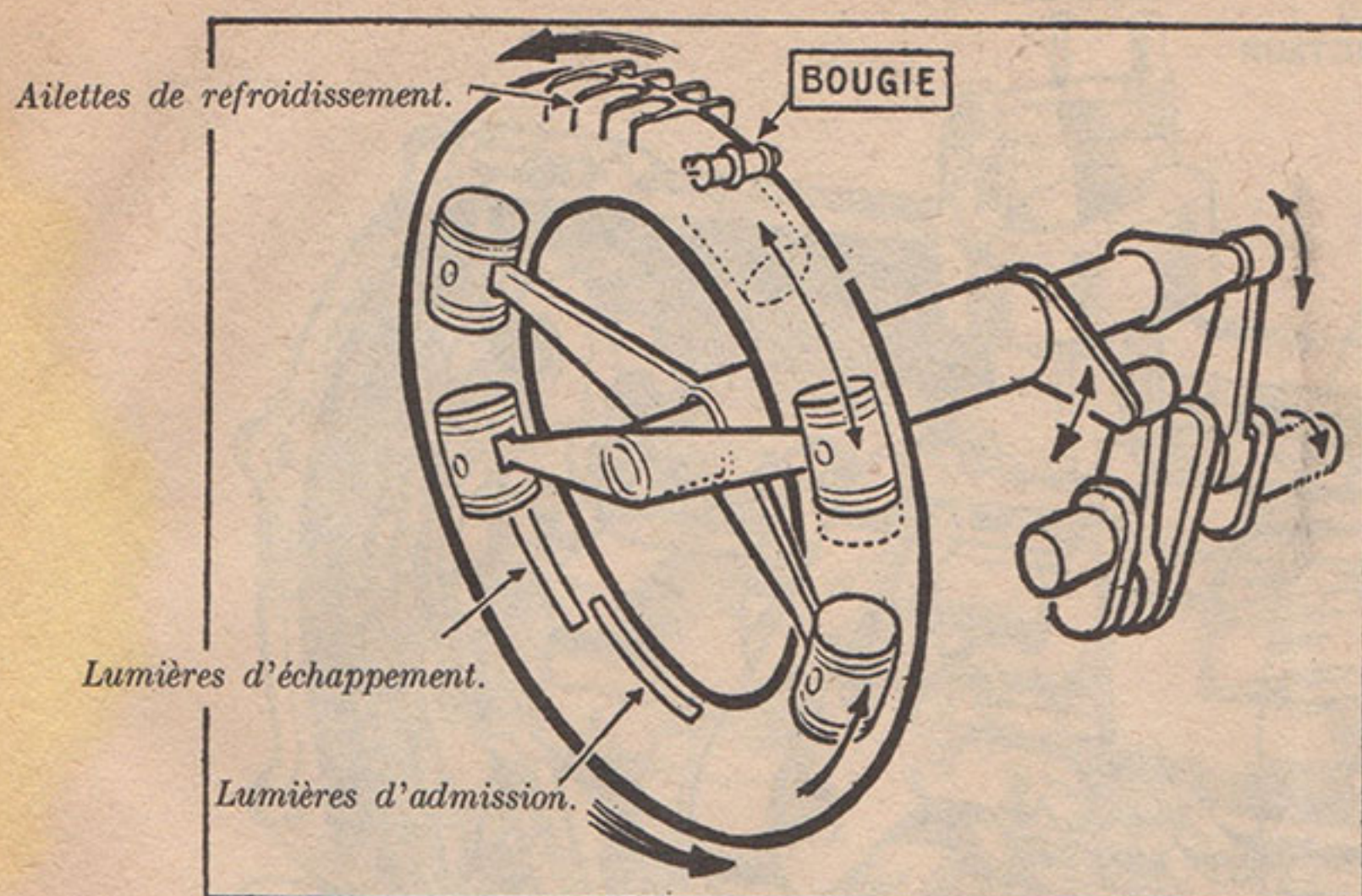
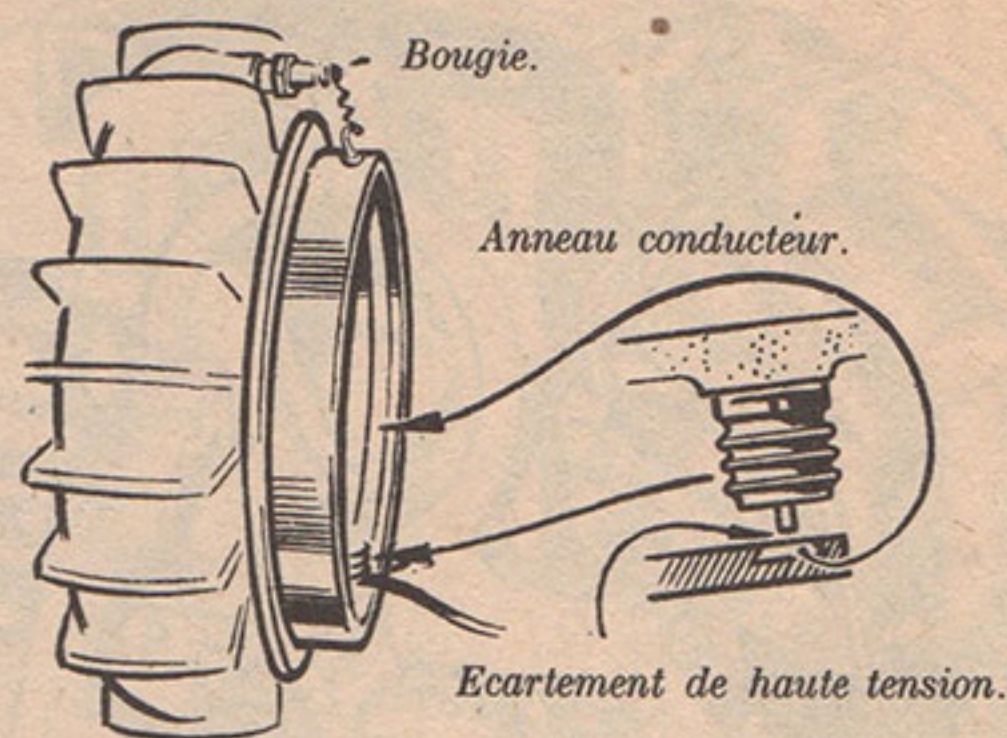


Schéma de fonctionnement du moteur.



Système d'allumage.
La bougie est reliée à un anneau conducteur, recevant le courant d'une borne H.T. fixe.

de l'autre, chacune couvrant la moitié de la course. Il est donc facile de s'imaginer que les quatre espaces entre les pistons représentent les quatre temps.

En se reportant au schéma, on verra que le temps d'explosion commence (pour parler comme les aviateurs) à midi, cependant qu'à six heures le temps d'échappement est à peu près terminé. A neuf heures, le temps d'admission s'achève et à trois heures le premier temps d'explosion arrive à sa fin et le transfert d'admission est déjà démasqué. Une fraction de seconde plus tard, les pistons seront rejetés dans la direction opposée.

La compression commencera alors à neuf heures et la bougie sera automatiquement placée dans ce secteur pour faire exploser le mélange. De même façon, l'admission commencera à six heures et le temps d'échappement à trois heures, cependant que le bord d'attaque du transfert s'approchera de midi pour le prochain mouvement alternatif des pistons.

De ce qui précède, on voit qu'il y a quatre temps d'explosion par tour complet du cylindre ou deux par tour complet du vilebrequin comme dans un moteur classique à quatre cylindres.

La bougie qui allume le mélange quatre fois à chaque rotation complète du cylindre ne souffre pas autant qu'on pourrait le croire. En effet, elle est retirée du contact de la flamme aussitôt qu'elle a rempli son office à chaque quart de rotation du cylindre. On peut remarquer sur le dessin que le croisement des temps d'admission et d'échappement est prévu exactement comme sur un moteur à soupapes.

Le problème de l'échappement, qui obligatoirement devait être rotatif avec ce système, a été résolu d'une façon ingénieuse :

Une chambre de détente circulaire est vissée au cylindre ; elle est divisée par une chicane per-

forée ; sur cette boîte tournante, il y a des ailettes. Le cylindre et la chambre sont recouverts d'un capotage fixe. Il en résulte que la chambre de détente avec ses ailettes fait office de ventilateur qui produit un courant d'air assurant le refroidissement du cylindre et de l'échappement. Cet air est canalisé par le capotage fixe et ensuite évacué dans un autre conduit.

A l'exception des axes de piston, toutes les parties en mouvement tournent sur des roulements à rouleaux ou à billes.

PERFORMANCES POSSIBLES :

Le constructeur pense qu'un moteur de 500 cm³ de cette conception est capable de développer 70 ch au frein à la vitesse de 11 000 tours au vilebrequin. Les dimensions de ce moteur sont : 241 mm × 330 mm et son poids oscillerait autour de 32 kg.

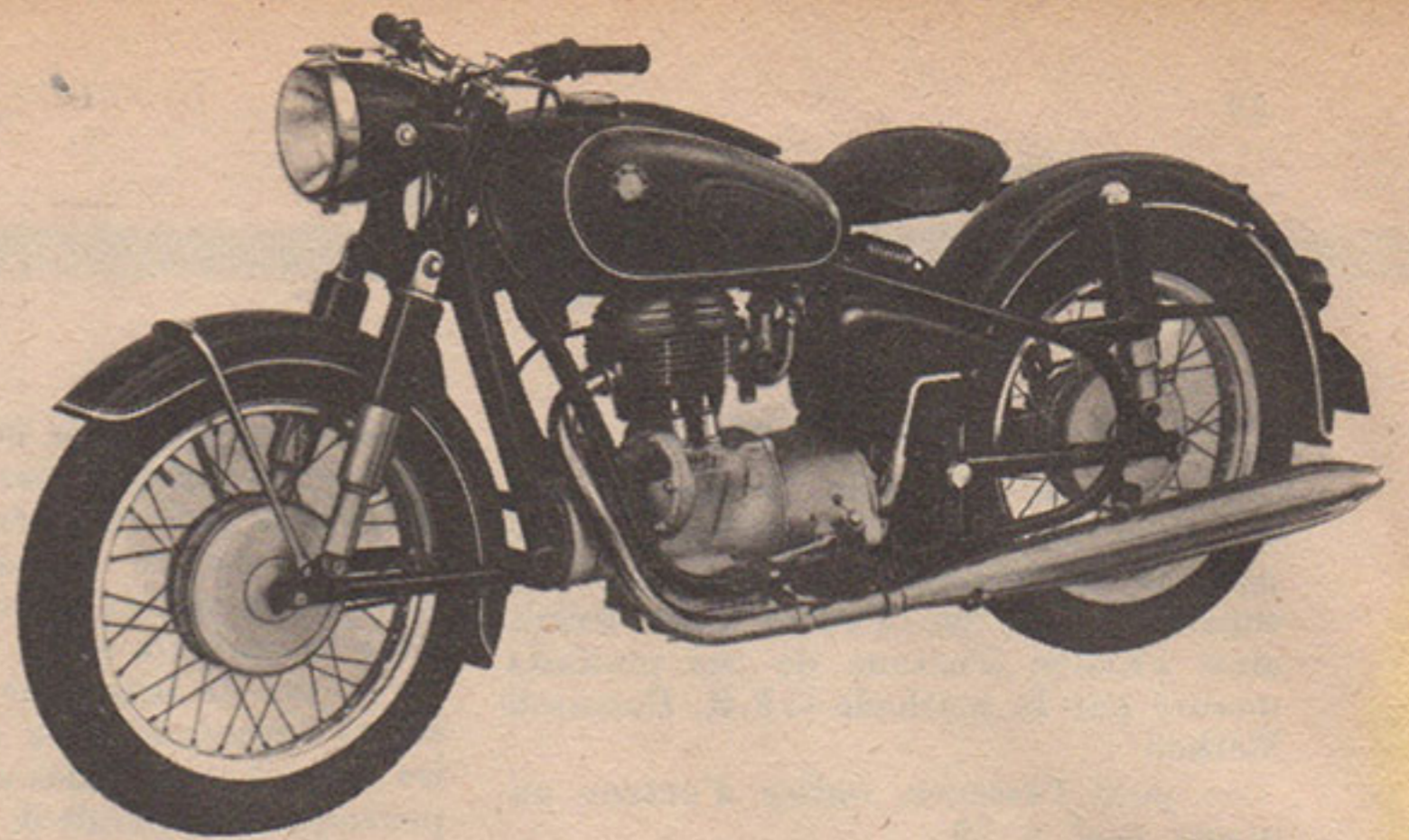
Comparé à un moteur classique de même cylindrée, sa puissance serait supérieure de 25 %, tandis que la consommation serait inférieure de 30 %. Les frais de construction seraient également considérablement moins élevés. Nous laissons au constructeur la responsabilité de ces affirmations, car si le moteur est simple dans sa conception, sa réalisation demande un usinage très précis et des tolérances très serrées.

M. Bradshaw espère que le travail et le temps qu'il a consacrés à la réalisation de ce moteur révolutionnaire permettront à une firme anglaise de maintenir le prestige anglais dans les courses de vitesses et de battre quelques records du monde.

Une version de ce moteur pourrait même être adaptée à une moto dont la transmission finale se ferait naturellement par cardan. M. Bradshaw, qui s'est toujours intéressé à la moto, y a, paraît-il, déjà pensé.

Souhaitons à ce génial inventeur les succès qu'il mérite.

ALLEMAGNE :



Le moteur de la R. 26 bénéficie d'une nouvelle culasse et d'un nouveau filtre silencieux d'admission. Le pot d'échappement redessiné augmente encore le silence bien connu des B.M.W. A la demande du client la selle en caoutchouc moulé peut être remplacée par une selle double.

i l y a exactement un an que B.M.W. a lancé ses modèles R 50 et R 69 à suspension oscillante intégrale. Nous les avons, à cette époque, présentés à nos lecteurs, et la R 50 vient de faire l'objet d'un essai dans notre numéro 162.

La maison munichoise ne pouvait pas soustraire plus longtemps son modèle utilitaire au progrès de la technique et c'est ainsi que la 250 cm³ R 25/3 devient en 1956 la R 26 après avoir subi un certain nombre de modifications.

Le moteur développe maintenant 15 ch à 6 400 tr/mn avec un rapport volumétrique de 7,5 : 1 (contre 13 ch à 5 800 tr/mn et 7 : 1 de rapport volumétrique précédemment).

La culasse devenue nettement plus étoffée porte toujours un carburateur Bing, mais le passage des gaz a été porté de 24 à 26 mm.

La vitesse de pointe serait maintenant de 128 km/h ce qui semble plus que suffisant pour une machine utilitaire de cette cylindrée.

Le filtre à air et le silencieux d'admission ont été redessinés complètement. Ils se trouvent maintenant en dessous de la selle, côté droit, tandis que le côté gauche est occupé par la batterie dont la capacité a été portée de 7 à 9 Ah. Le silencieux d'échappement a également été modifié.

L'embrayage à ressort-diaphragme reste inchangé de même que la boîte de vitesses à trois arbres. Notons toutefois que le rapport de première est maintenant un peu plus long : 5,33 : 1 contre 6,1 : 1.

Le cadre du nouveau modèle est la copie presque exacte de celui équipant les flat-twin de la marque, soit une fourche Earles à chasse réglable à l'avant et une suspension arrière oscillante comportant l'arbre de transmission dans le bras droit de la fourche. Seul l'emploi d'un flector au lieu de la classique noix de cardan différencie la R 26 de ses grandes sœurs.

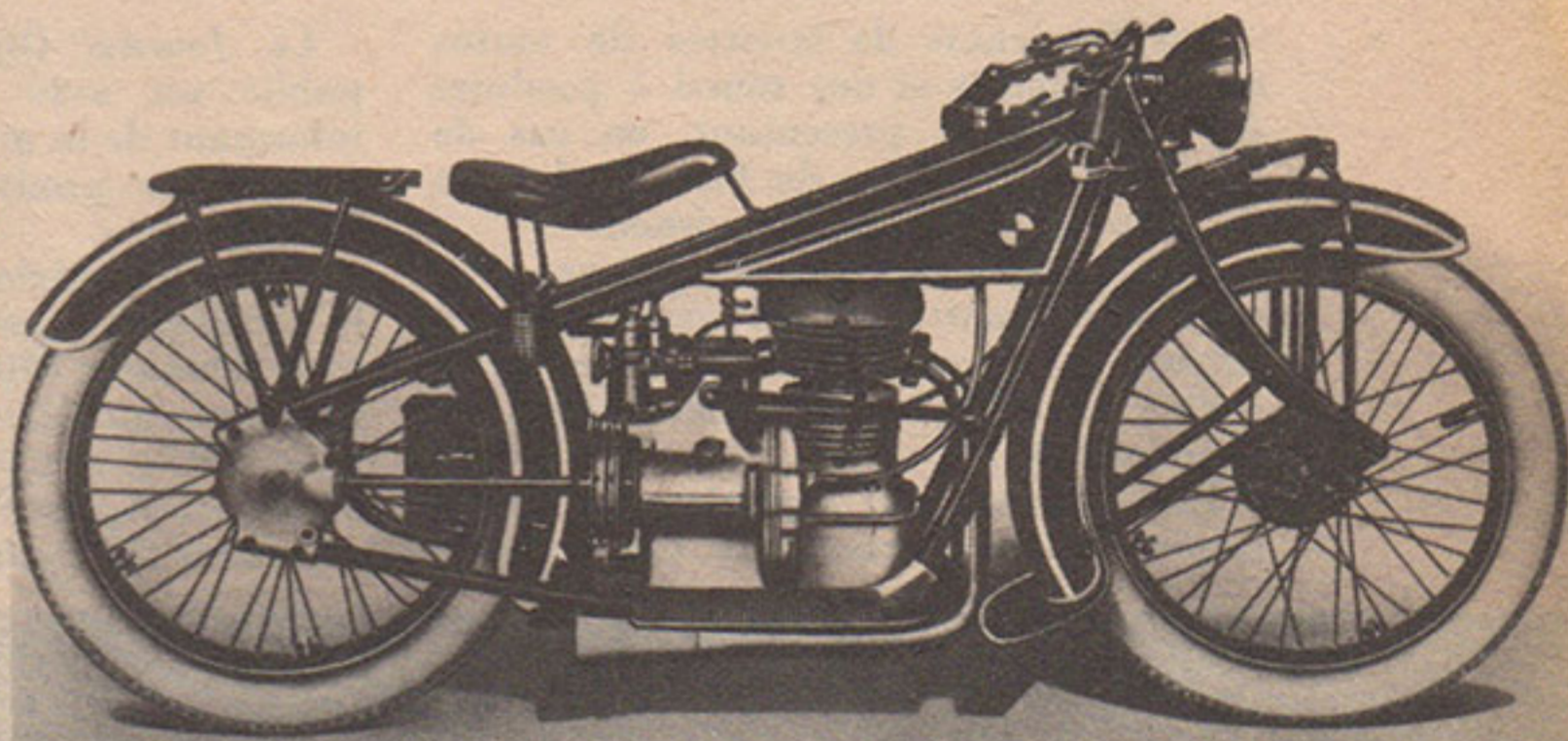
Signalons encore les jantes en alliage léger équipées de pneu 18 x 3,25, le nouveau réservoir de 15 l ainsi que le petit guidon sport de 650 mm de largeur, les moyeux-freins de 160 mm de diamètre pour 35 mm de largeur des garnitures. Enfin nous notons encore une petite augmentation de l'empattement passant de 1 365 à 1 390 mm et de la garde au sol portée à 115 mm.

Lors d'une prochaine visite chez B.M.W. nous aurons sans doute l'occasion d'essayer une des nouvelles machines et nous pourrons alors communiquer nos impressions de conduite aux lecteurs de « Moto-cycles ».

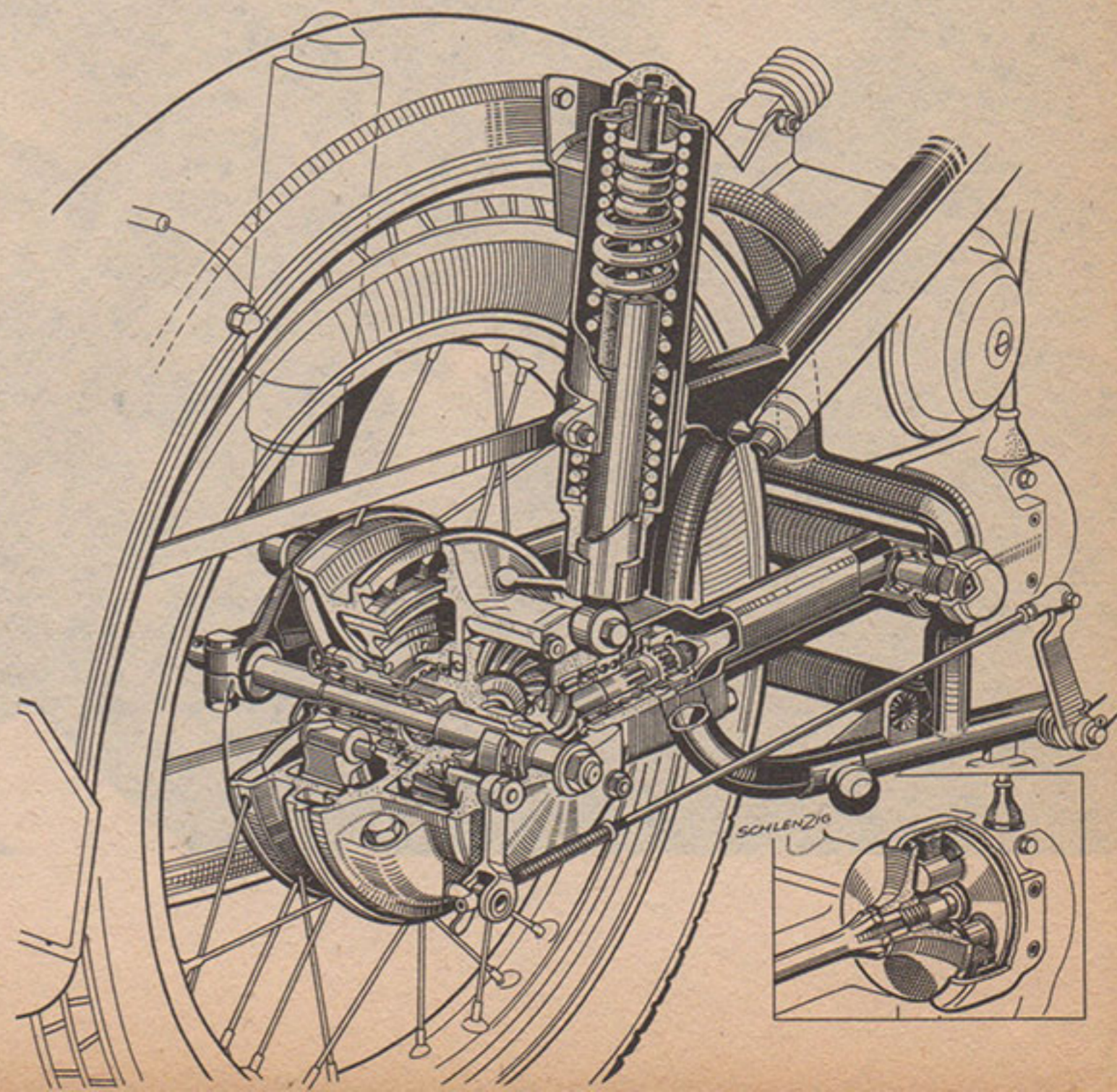
P.N.

LA NOUVELLE 250 cm³ B.M.W. R 26

Il est intéressant de comparer la R. 26 et son aïeule la R. 39. Cette première B.M.W. monocylindre fut construite en 1926 et comportait déjà une transmission acatène, bloc-moteur et fourche oscillante. Ce moteur de 250 cm³ développait 6,5 ch à 4 000 tr/mn et permettait une vitesse de 100 km/h.



Suspension AR et transmission finale sont, toutes proportions gardées, identiques à celles de la R. 50 récemment essayée, à l'exception toutefois du flector en caoutchouc remplaçant la noix de cardan montée sur les flat-twin.



Echos

Octane! 2 points en plus.

Le *Journal Officiel* du 26 janvier 1956 a publié deux arrêtés précisant, d'une part, la constitution de l'essence et du supercarburant et, d'autre part, fixant ainsi l'indice d'octane de ces produits mesuré par la méthode C.F.R. Research Method :

— pour l'essence, indice d'octane au moins égal à 79 ;

— pour le supercarburant, indice d'octane au moins égal à 89 et au plus à 90.

D'autre part, la quantité maximum de plomb tétraéthyle pouvant être mélangée ne doit pas excéder, dans un cas comme dans l'autre, cinq dix millièmes.

Avec l'emploi du supercarburant et sur certains moteurs, une modification de réglage du carburateur pourrait être sinon nécessaire, tout au moins profitable pour une amélioration du rendement et une légère réduction de la consommation.

Verres optiques de sécurité.

Les fabricants de lunettes de motos se sont ingénies et ont réussi à produire des lunettes ne présentant, en cas de bûche, aucun risque de bris, d'éclats et de redoutables accidents visuels.

Mais, porter des verres optiques derrière ces lunettes, c'est renouveler le risque, heureusement assez rare, mais contre lequel il est bon, néanmoins, de se prémunir.

Les opticiens ont sérieusement étudié ce problème assez complexe, car un verre

optique correct doit être traité suivant la formule indiquée par l'occuliste et qui ne souffre pas de tolérances.

On a essayé depuis longtemps les moyens de traiter les verres de lunettes, pour les enfants et les sportifs, en sorte qu'en cas de bris il ne forment pas des éclats susceptibles de crever un œil ou les yeux. Les procédés utilisés jusqu'alors provoquaient, paraît-il, des déformations visuelles. Mais grâce aux formidables progrès réalisés dans le domaine des produits synthétiques, on serait parvenu à réaliser des verres ou lentilles optiques permettant de corriger tous les défauts courants de la vue, sous forme de verres absolument incassables et, autre avantage, d'une légèreté encore jamais atteinte.

Nous pensons pouvoir donner, dans les prochains jours toutes précisions sur cet intéressant sujet.

Nouvelles Importations d'Allemagne.

Le *Journal Officiel* du 1^{er} février a publié un avis aux importateurs les informant de la mise en répartition d'une tranche de produits en provenance de l'Allemagne.

Parmi les articles importés figurent sous la référence poste 265, numéro du tarif douanier 8709 A ex a 6, des cycles à moteur auxiliaire, et sous la référence poste 267, numéro du tarif douanier 87-12, ex A, ex 4, des parties et pièces détachées de cycles et motocycles.

Le deux-temps se distingue au rallye de Monte-Carlo.

Engagée dans la catégorie jusqu'à 1 300 cm³, la voiturette 896 cm³ D.K.W., à trois cylindres, deux temps, pilotée par Grosogeat et Biagini, malgré le handicap de sa cylindrée a remporté dans le rallye de Monte-Carlo, la victoire dans la catégorie des voitures de tourisme jusqu'à 1 300 cm³ et la troisième place au classement général.

Comme on le voit, le deux-temps se montre un aussi redoutable concurrent pour le quatre temps en voiture qu'en moto.

Congrès annuel du moto-ball.

Le 25 janvier dernier la F.E.M. recevait place de la Concorde les représentants des clubs de moto-ball de France sous la présidence de MM. Violet, Rion et Carcassonne.

Au cours de son allocution le président Violet informa les congressistes que la maison Monet-Goyon est actuellement sur un prototype de machine de moto-ball avec un moteur de 232 cm³, deux temps. L'on nous fit savoir également que René Gillet avec sa deux-temps, 250 cm³ construisait aussi des machines de moto-ball.

Après les essais d'un moteur Ydral 175 cm³ deux temps, en moto-ball, l'on s'aperçoit que les constructeurs français s'intéressent finalement aux machines pour ce sport qui va grandissant en France.

Pour la saison 1956 le moto-ball Club de Paris Saint-Denis qui a gagné ses galons, montera en 1^{re} division, et affrontera sur son beau stade de Saint-Denis toute la gamme des ténors : Troyes, Châlons, etc.

En fin de journée une réception fut organisée dans les salons de l'Automobile Club de France où M. le Président Violet remis les récompenses aux champions de France 1955. A savoir le S.U.M.A. de Troyes pour la 1^{re} division et le moto-ball de la Seyne pour la 2^e division.



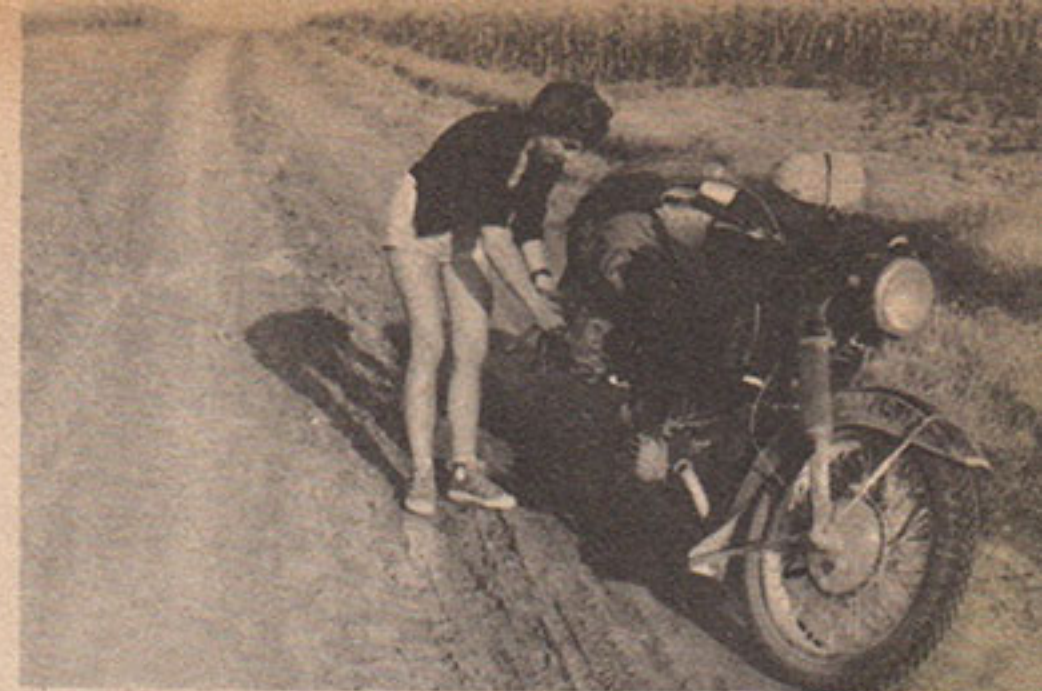
Le 23 janvier, la F.F.M. au cours d'une réception dans ses Salons de la place de la Concorde, a remis au Club vainqueur les coupes du championnat de moto-ball.

C'est l'équipe de Troyes qui a remporté le trophée remis par M. Marcel Violet à son Président M. Curvillier.

Parmi l'assistance on a remarqué, M. Plus, directeur de l'Agence parisienne Monet-Goyon, marque spécialisée, comme on le sait, dans les machines de moto-ball; M. Jacques Bon, du moto-ball Club de Courbevoie et de nombreux représentants de la presse sportive.



Evasion...





en
suivant

L'ORIENT-EXPRESS

OU L'ART ET LA MANIÈRE D'ORGANISER UN GRAND VOYAGE

TOUS les rédacteurs et chefs de publicité connaissent et redoutent les inévitables « raid-men » qui envahissent les différents bureaux et autres salles de rédaction avant et après la période des vacances. Un tel veut aller au pôle Nord en cyclo, tandis que celui-ci relie la butte Montmartre au Popocatepetl en passant... par la porte d'Orléans.

Quand Cormier et ses camarades réalisèrent leur voyage Pékin-Paris à bord de trois voitures en 1907, c'était de l'héroïsme, et le tour du monde de Robert Séxé en 1924 sur une Gillet d'Hers-tal fut unanimement considéré comme un exploit extraordinaire. Mais, de nos jours, le grand tourisme se situe de plus en plus sur le plan international et la technique moderne facilite grandement les choses. En effet, si les routes traversant certains pays sont restées très primitives, nos engins modernes ont sérieusement évolué, et depuis bien longtemps nous répétons aux raseurs que les grandes randonnées sont à la portée de tous ceux qui font preuve d'un tantinet d'initiative.

D'ailleurs, on constate que les grandes firmes construisant des véhicules automobiles deviennent de plus en plus réticentes aux sollicitations des divers globe-trotters, voitures et motocyclettes étant aujourd'hui à même de supporter les traitements les plus sévères. Les routes balkaniques sont mauvaises, soit, mais le trafic de Paris ou d'une autre quelconque ville n'est pas particulièrement tendre non plus avec nos machines. La publicité qu'un constructeur peut tirer d'un grand raid est, en définitive, assez insignifiante. Et enfin, il faut se rendre compte que le lecteur finit par ne plus apprécier les innombrables récits souvent fastidieux.

D'autre part, seuls quelques privilégiés disposent du temps et du budget nécessaires pour un voyage de longue durée. Le commun des mortels dispose dans le meilleur cas d'un mois de congé payé et de quelques économies plus ou moins importantes.

Personnellement, nous n'apprécions pas beaucoup les plages où les corps des baigneurs s'alignent à perte de vue et, d'une manière générale, nous voyons tellement de gens tout au long

de l'année que pour les vacances, nous recherchons volontiers des endroits tranquilles.

Par un beau soir de printemps, nous avons acheté, en passant place Clichy, une carte d'Europe. En l'étudiant, nous avons été surpris par le nombre de pays conquis actuellement par le grand tourisme. Mais après tout, pourquoi n'aurions-nous pas dépassé les limites de notre vieux continent? Le Moyen-Orient était bien tentant et, après de mûres réflexions, notre choix se porta sur le jeune État d'Israël.

C'est à ce moment que les choses se compliquèrent,...

Après lecture de nombreuses pages de récits divers, consultation de catalogues et discussions avec des « raid-men » connus, nous ne savions toujours pas comment organiser notre voyage.

Les données de base étaient les suivantes : deux personnes, un mois de vacances et, en raclant les fonds de tiroirs, environ 150 000 fr. Notre première pensée alla évidemment à « Hannibal » notre monture. C'est une B.M.W. R. 51/3 dont le compteur accusait 60 000 km. Il est inutile de faire l'éloge de cette machine en ce qui concerne le grand tourisme ; il n'y a qu'un seul reproche à lui adresser : la suspension arrière coulissante qui manque totalement de confort. Puisque nous ne disposions pas d'une autre machine, il fallait s'accommoder de celle-ci. Par respect pour l'anatomie de la passagère la selle double fut remplacée par un classique tan-sad oscillant, compensant ainsi quelque peu la suspension arrière neutralisée par le poids des bagages.

En parlant de bagages, nous touchons au point névralgique de toutes vacances motocyclistes. La place disponible sur une moto, évidemment très réduite, oblige à de savantes combinaisons, à moins d'utiliser un side-car. Notre choix se fixa sur un porte-bagages « Sablé » extensible permettant d'accrocher des sacoches latérales. Disons-le d'emblée : ce porte-bagages était beaucoup trop faible. Il ne comporte pas l'ombre d'une triangulation et n'a, de ce fait, pas résisté longtemps aux « routes » yougoslaves. Précisons simplement que les prix de l'honorable



*Accueil sympathique
durant le bref arrêt
à la frontière
gréco-turque.*

corporation des soudeurs balkaniques et orientaux sont très abordables. Pour les prochaines vacances, nous ferons faire un porte-bagages « sur mesure » adapté aux besoins de la cause.

Notre porte-bagages supportait donc deux grandes sacoches de cuir et une petite valise en carton bouilli, genre surplus américains. Cette valise, destinée à recevoir une robe de nylon et un complet léger ainsi que quelques autres menus objets dont seule une femme connaît l'utilité au cours d'une telle randonnée, reposait sur une planchette en contre-plaqué empêchant les tubes du porte-bagages d'entailler le carton.

Cet équipement « arrière » était complété à l'avant par une sacoches de réservoir en tissu imperméable contenant les objets les plus importants, à savoir les nécessaires de toilette, les papiers, les cartes, le matériel photo, etc.

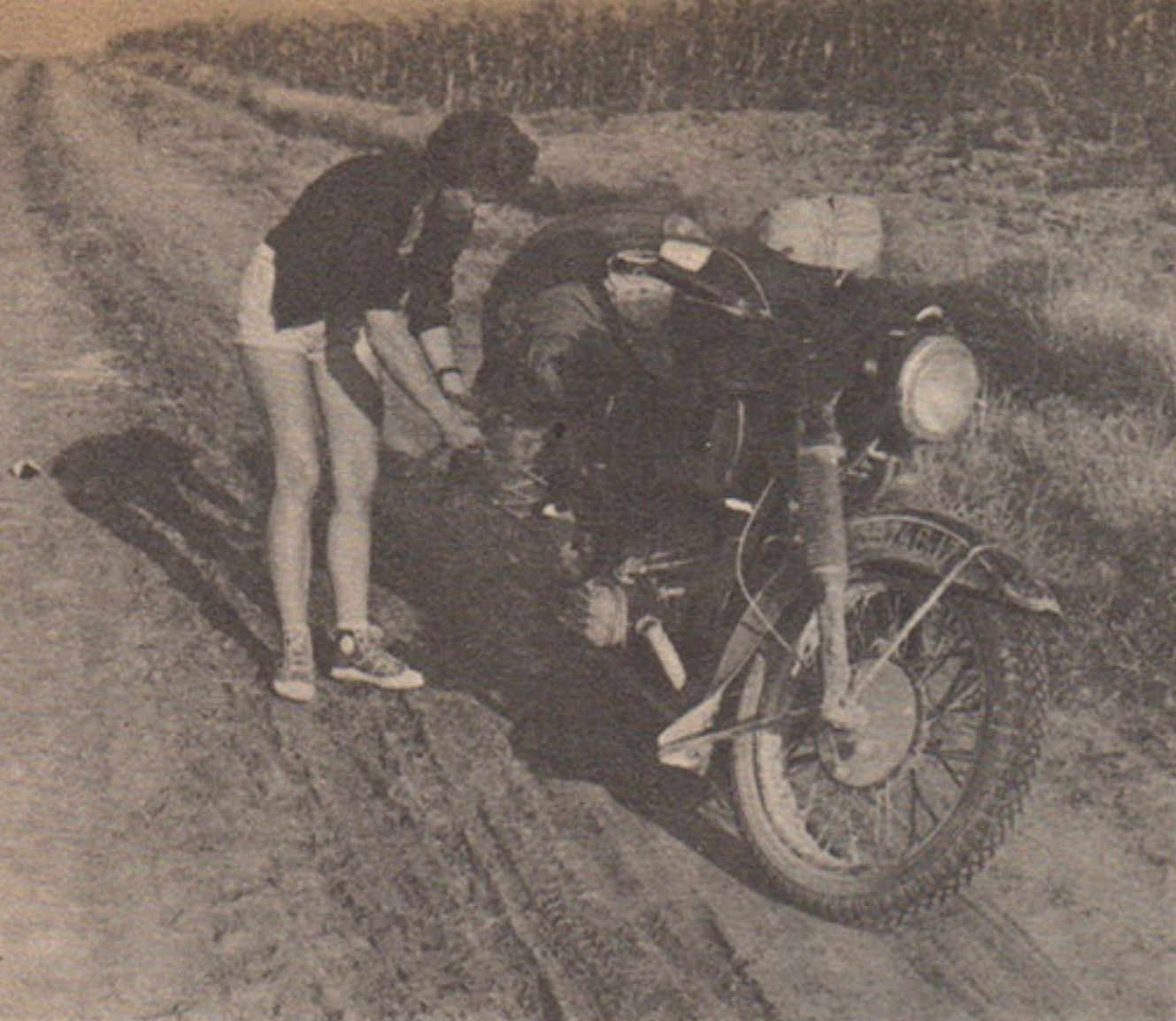
Bien sûr, nous avons commis la même faute que tout le monde, trop de bagages, beaucoup trop ! Certaines pièces encombrantes, mais indispensables, tel la tente, les matelas pneumatiques et les sacs de couchage n'avaient pas trouvé place à l'intérieur des sacoches, il fallait donc les sangler sur celles-ci. Nos photos illustrent clairement la façon de procéder. Quelques sandows judicieusement placés se sont avérés supérieurs à toutes les cordes, courroies et autres fils de fer. Les petites courroies de cuir fixant les sacoches au porte-bagages nous ont lâchés peu avant la frontière turque, en pleine brousse. Après une réparation de fortune — fil de fer et chatterton sont les deux mamelles du motard — nous en avons acheté une demi-douzaine de rechange. Moralité : il faut emporter quelques courroies de rechange ou trouver un autre mode de fixation pour les sacoches.

Bien que la machine fût équipée avec deux pneus neufs (Flèche d'or Michelin : excellent dans le tout-terrain, mais médiocre sur route et franchement mauvais sur sol gras) nous emportions un pneu de rechange. Il n'a pas été utilisé, mais nous étions tellement plus tranquilles ! De ce côté, nous fûmes gâtés : pas une seule crevaison tout au long du parcours. Le choix de notre itinéraire fut laborieux et ceci pour plusieurs raisons. Vu la situation militaire et politique au Moyen-Orient on ne peut obtenir un visa pour les pays arabes si on se rend ensuite en Israël. Nous étions donc obligés de contourner la Syrie par bateau. Renseignements pris, nous nous sommes aperçus qu'au début d'août il n'y avait qu'un seul bateau dont la dernière escale turque était le petit port d'Iskenderun. Nous savions donc au départ qu'il nous fallait être à Iskenderun le 8 août à midi. D'après les cartes, la route la plus courte et surtout la meilleure passait par Munich, Salzburg, Klagenfurt, Ljubljana, Zagreb, Belgrade, Salonique, Istanbul et Ankara. Sur la carte, cela avait l'air très sympathique. Il faut d'ailleurs, ici, dire un mot au sujet des



*Yougoslavie
méridionale :
la route
principale.*





La meilleure partie de 70 km de « tout-terrain » en Thrace.



cartes routières. Pour l'Allemagne et l'Autriche, aucun problème. On peut se procurer des cartes très précises en France. Pour la Yougoslavie, il existe une excellente carte détaillée en vente à l'Office du Tourisme Yougoslave (3, rue de la Chaussée-d'Antin, Paris-9^e). Cette carte ne comporte malheureusement pas d'indications concernant l'état des routes. Pour le trajet relativement court effectué sur le territoire grec, notre carte d'Europe (Hallwag) était largement suffisante. Les grandes routes traversant la Macédoine et la Thrace sont parfaites à l'exception d'un tronçon d'environ 70 km entre Alexandroupolis et la frontière turque à Edirne, tronçon classé parmi les plus mauvais d'Europe.

Après de nombreuses recherches nous avons pu obtenir une carte routière de Turquie au Consulat de ce pays. Cette carte d'aspect primitif s'est révélée excellente, non seulement en ce qui concerne les distances kilométriques, mais encore l'indication de l'état des routes. Ceci est précieux quand on doit suivre un horaire précis.

L'Office de Tourisme Israélien (2, rue Meyerber, Paris-9^e), est susceptible de fournir des cartes routières pour les routes toutes neuves de l'Etat d'Israël.

Quant aux passeports et visas, il n'y a aucune complication : il faut évidemment un passeport valable, mais les ressortissants français n'ont besoin que de deux visas : pour la Yougoslavie et pour Israël. Ce sont d'ailleurs de simples formalités dont on s'acquitte généralement en quelques jours. Le carnet de passage en douane est le plus pratique des documents douaniers pour véhicules.

Le camping étant généralement la solution la moins onéreuse, nous partions avec un matériel simple, mais complet. Après avoir franchi la frontière allemande une pluie diluvienne nous transforma peu à peu en scaphandriers et la B.M.W. donnait nettement l'impression de vouloir jouer les « Nautilus » ou autres monstres marins. En arrivant à Munich nous n'avions plus aucune envie de monter la gaitoune... Et le mauvais temps nous poursuivit à travers l'Autriche et la Yougoslavie nous permettant ainsi de faire connaissance avec différents hôtels. D'une manière générale, nous dirons que pour les bourses petites et moyennes les hôtels des grandes villes sont à proscrire étant donné leurs prix. D'autre part, il est certain que le confort des petits hôtels est inversement proportionnel à la distance parcourue en direction du Levant. Un soir une pluie torrentielle nous obligea à descendre dans un hôtel de la petite ville d'Izmit située à 100 km à l'est d'Istanbul. Le prix de la chambre était des plus modiques : environ 250 fr pour deux personnes. Après inspection de la chambre et plus spécialement de la literie nous avons enveloppé le lit dans le double toit de la tente et dormi dans les sacs de couchage. Ajoutons simplement que l'hôtel comportait un seul lavabo, et quel lavabo !

Dans ces conditions, le camping est évidemment préférable. En Allemagne et en Autriche on trouve partout des emplacements organisés et les « solitaires » n'ont pas de mal à trouver un coin

tranquille. En Yougoslavie, nous avons toujours monté notre gaitoune un peu à l'écart des routes, ce qui n'a nullement empêché les paysans de la région d'entourer et de regarder notre camp avec une curiosité non déguisée.

Ayant passé une seule nuit en Grèce dans un hôtel de Kavala, nous n'avons pas d'expérience quant au camping dans ce pays, mais nous savons par des amis qu'il n'y a aucune difficulté à craindre.

C'est en Turquie que les choses se compliquèrent, le camping y étant pratiquement inconnu. Il n'y a donc pas de terrains spécialement aménagés. D'autre part, il faut absolument déconseiller le camping isolé si on veut éviter des ennuis. Nous avons rapporté deux tuyaux à ce sujet. Dans les grandes villes comme Istanbul et Ankara ou encore les ports importants comme Izmir, Mersin ou Iskenderun, les campeurs peuvent généralement profiter des parcs et jardins entourant l'ambassade et les consulats de France. Signalons ici l'accueil cordial qui nous a été réservé à l'ambassade de France à Ankara. Le mécanicien de l'ambassade, M. Stéphane, s'est mis fort aimablement à notre disposition pour quelques réparations.

Mais revenons au camping. Dans presque toutes les localités de quelque importance on trouve un poste de police ou de gendarmerie et les officiers sont généralement heureux d'offrir l'hospitalité aux campeurs sur le terrain de la « caserne ». Dans tel poste de police anatolien nous avons ainsi bénéficié d'une véritable « garde du corps ». Une dizaine de policiers montant la tente, gonflant les matelas et faisant bonne garde toute la nuit ! Il n'y avait plus moyen de s'en défaire !

En Israël les terrains de camping sont très rares, l'exiguïté du pays nécessitant l'utilisation de la moindre parcelle soit pour une culture quelconque, soit pour une construction. Par contre on y pratique une hospitalité toute biblique et nous avons toujours trouvé un coin de jardin pour camper. Mentionnons avant tout les collectivités rurales, les Kibboutsim où il est bien rare qu'on ne vous offre pas une chambre.

Signalons, enfin, que l'Office National du Tourisme Israélien diffuse une liste des Auberges de Jeunesse. Les A.J. d'Israël sont au nombre de onze réparties à travers tout le territoire. La Fédération Israélienne est affiliée à l'Association Internationale des A.J.

Notre matériel de camping comprenait outre la tente (canadienne deux places) deux matelas pneumatiques, et deux sacs de couchage, une vache à eau imperméable (tissu caoutchouté), une cuvette en polyéthylène et le matériel de cuisine. Toute cette « panoplie du parfait petit campeur » est suffisamment connue pour ne pas y revenir en détail. Nous soulignerons, néanmoins, l'utilité de la vache à eau imperméable, le plus prochain point d'eau se trouvant parfois assez éloigné, il est bien agréable de pouvoir emporter une dizaine de litres d'eau potable sur la moto pendant quelques kilomètres.



La forte teneur en sel de la mer Morte nous permet de nous tenir au courant de l'actualité motocycliste, au frais et sans fatigue, car à la plus basse altitude du globe terrestre (400 m en dessous du niveau de la mer) la chaleur est accablante.



D'autre part, nous insisterons sur l'inutilité du matériel de popote pendant notre voyage. Bien que réduite au strict minimum, notre « quincaillerie » occupait une place considérable dans les sacs. Compte tenu de la succulence de la cuisine orientale et des faibles prix pratiqués dans les restaurants, en général, nous avons pris tous nos repas dans les auberges trouvées au hasard des routes. Israël fournit l'exception à la règle : hôtels et restaurants sont, comparativement aux autres pays traversés, nettement plus chers. Les prix israéliens correspondent sensiblement à ceux pratiqués en France.

Au début de cet article nous avons brièvement parlé du budget de nos vacances. Il est clair que la partie financière est le problème crucial d'un tel voyage. Si nous devions refaire ce même voyage l'été prochain, il nous coûterait environ 20 000 à 25 000 fr de moins par personne. Dans ce cas le chiffre énoncé au début de l'article pourrait être ramené à 100 000 fr, ce qui est vraiment modique en considérant la distance parcourue. Nos faux frais résultaient, en majeure partie, d'une information nettement insuffisante.

Étant donné l'importance du problème nous nous expliquerons en détail :

Chaque ressortissant français titulaire d'un passeport valable a le droit d'exporter pour un voyage à l'étranger 35 000 fr en devises et 20 000 fr en argent français, et ce deux fois par an, mais à deux mois d'intervalle au moins. En présentant le passeport au siège social d'une banque, les devises sont généralement délivrées dans la journée. Le problème se complique un peu lorsqu'on considère les cours d'une même monnaie dans différents pays. En outre, on est obligé d'emporter une monnaie facilement convertible, soit une monnaie forte tel le dollar ou la livre sterling car certains pays à monnaie instable limitent strictement l'importation d'espèces locales. Plusieurs erreurs commises dans ce domaine ont entraîné des pertes d'argent et « si c'était à refaire »... nous serions agents de change plus avisés. Pour l'Allemagne et l'Autriche il n'existe pas de limite d'importations monétaires (pour les touristes). Nous avons acheté passablement de marks allemands et bien nous en prit : les marks ont cours partout. L'Autriche devait être traversée rapidement et ne posait donc pas de problème.

Les « Dinars » yougoslaves ne font pas très bonne figure sur le marché international, aussi ne nous en accorde-t-on que 1 500 par personne (un peu plus de 1 000 fr). La vie n'est pas chère, mais on est malgré tout obligé de changer de l'argent. On trouve des bureaux de change dans toutes les localités d'une certaine importance. Toute opération officieuse est à déconseiller étant donné la réglementation sévère.

La Grèce accorde 450 drachmes au touriste. Nous aurions dû acheter le strict minimum pour la traverser, car ailleurs les drachmes sont difficiles à échanger (monnaie instable). Pour

les deux jours que nous y avons passés, 350-400 drachmes auraient été suffisantes.

En Turquie nous avons eu quelques petits ennuis. Officiellement nous avons le droit d'importer 100 livres turques par personnes, ce qui est relativement peu. A Paris nous avons payé la livre environ 54 fr, mais à Istanbul elle vaut 125 fr ! Première surprise... Restait toujours la possibilité de changer une monnaie forte au marché parallèle — seconde surprise : on perd encore un peu sur les prix français. Et, enfin, troisième surprise : il fallait s'acquitter du prix des billets de bateau pour Haïffa en devises fortes, mais comptées au cours turc, soit plus de deux fois la valeur réelle de la livre !

Afin d'éviter tout cela il aurait fallu se procurer des livres hors des frontières du pays, soit en France soit en Grèce au marché parallèle à des prix correspondant à la réalité.

D'autre part, il faut signaler la possibilité d'obtenir des prix réduits pour tous les transports en commun moyennant une carte d'étudiant délivrée par les autorités turques sur présentation d'une carte d'étudiant française. Celle-ci peut être obtenue facilement en s'inscrivant à une quelconque faculté. Les réductions des prix sont de l'ordre de 30 à 50 %, ce qui est appréciable.

En Israël le problème a été simplifié : une interdiction pure et simple d'importer des livres israéliennes ne laisse aucune alternative. Les banques israéliennes changent évidemment toutes les monnaies courantes. L'ancien marché noir des devises a, pour ainsi dire, complètement disparu, le Gouvernement ayant eu la sagesse de pratiquer des prix à peu près semblables aux tarifs illégaux.

Ici encore on est obligé de payer les éventuels billets de bateau en devises fortes et, d'autre part, il est indispensable de retenir les passages d'avance étant donné l'affluence pendant la période des vacances.

Nous avons donc effectué un périple d'environ 12 000 km pendant nos vacances et ce avec notre moto personnelle et sans aucune aide financière étrangère. N'étant pas pilote extraordinaire et ne possédant pas une machine exceptionnelle, nous n'estimons absolument pas avoir accompli un exploit sensationnel en passant nos vacances sur les routes du Moyen-Orient. La connaissance insuffisante de certaines données nous a valu quelques difficultés, mais ce voyage prouve néanmoins que les « raids » sont à la portée de bien des motocyclistes et qu'une mécanique moderne s'acquitte parfaitement des tâches les plus dures. Il reste encore à explorer quelques « coins tranquilles » dans notre vieille Europe et nous pensons déjà sérieusement aux vacances prochaines qui ne sont déjà plus tellement lointaines. Nous étudions des cartes, nous pensons au soleil..., mais nous en reparlerons dans un an...

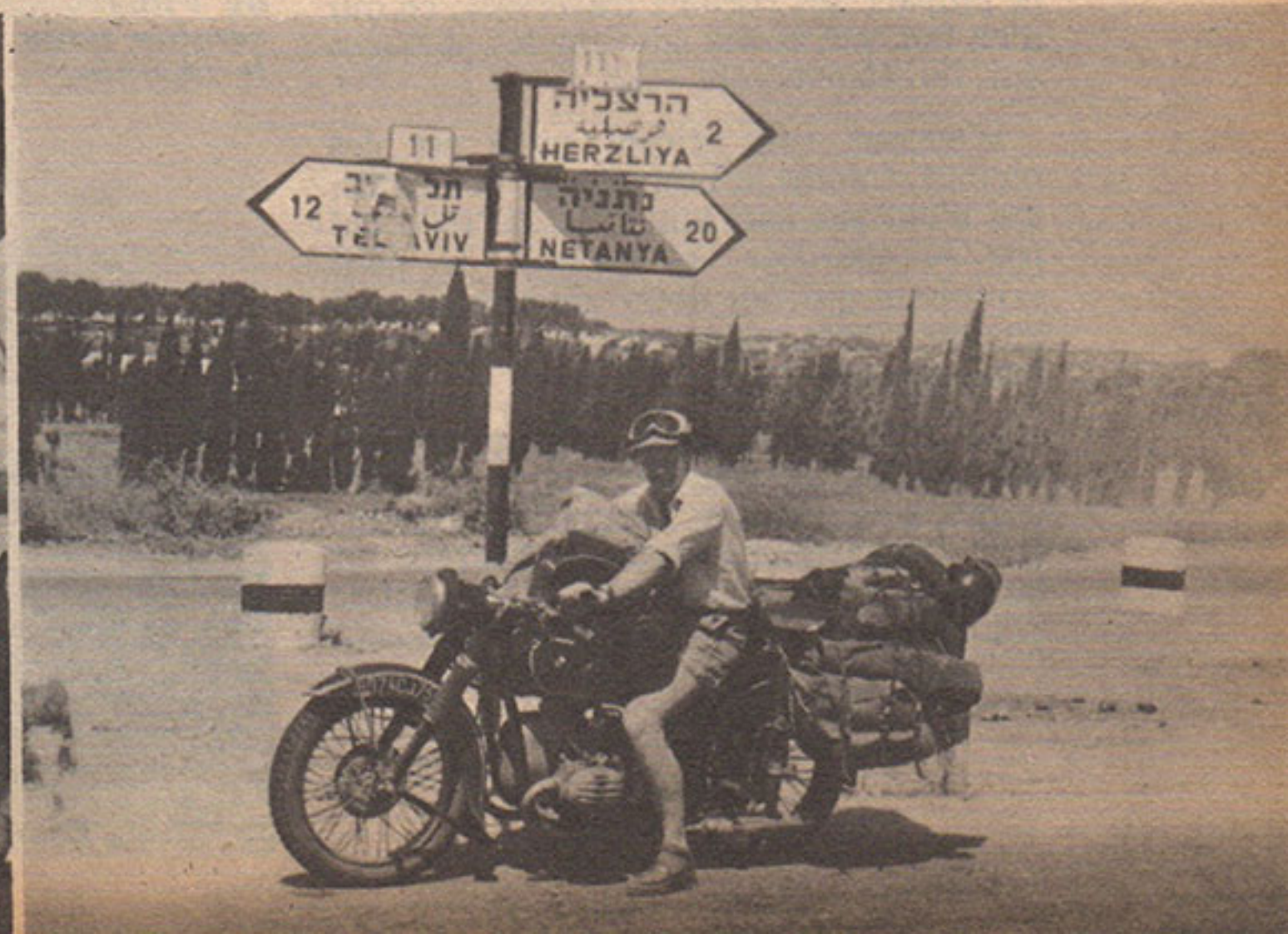
Paul NIEDERMANN.



Embarquement à Iskenderun après 450 km de lutte avec le porte-bagages. La belle ordonnance du matériel laisse deviner l'ardeur de cette lutte.



... Et pourtant... elle roule!...



de Villefranche à Chablis

in vino veritas

LA belle route que voilà... mais, pour en connaître le charme, combien d'arrêts il faut effectuer, et combien de pots en Beaujolais et de flacons en Bourgogne, il faut y licher !

Un tel circuit ne se conçoit qu'avec une petite idée derrière le ventre : celle d'être fermement décidé, midi et soir, à laper le jus d'une treille nouvelle. Le vin, ce jus de fruit perfectionné quoique ancien, ne conte sa légende qu'aux gosiers qui n'ont pas voyagé.

Les plus belles histoires, le vin les raconte sur place car, mieux que chambré à la température de la pièce, il est chambré dans une région tout entière.

Nous avons la chance, en France, de goûter les spécialités de la treille dans la plupart des régions traversées, ce qui n'en fait que mieux admirer les paysages qui, forcément, vont avec.

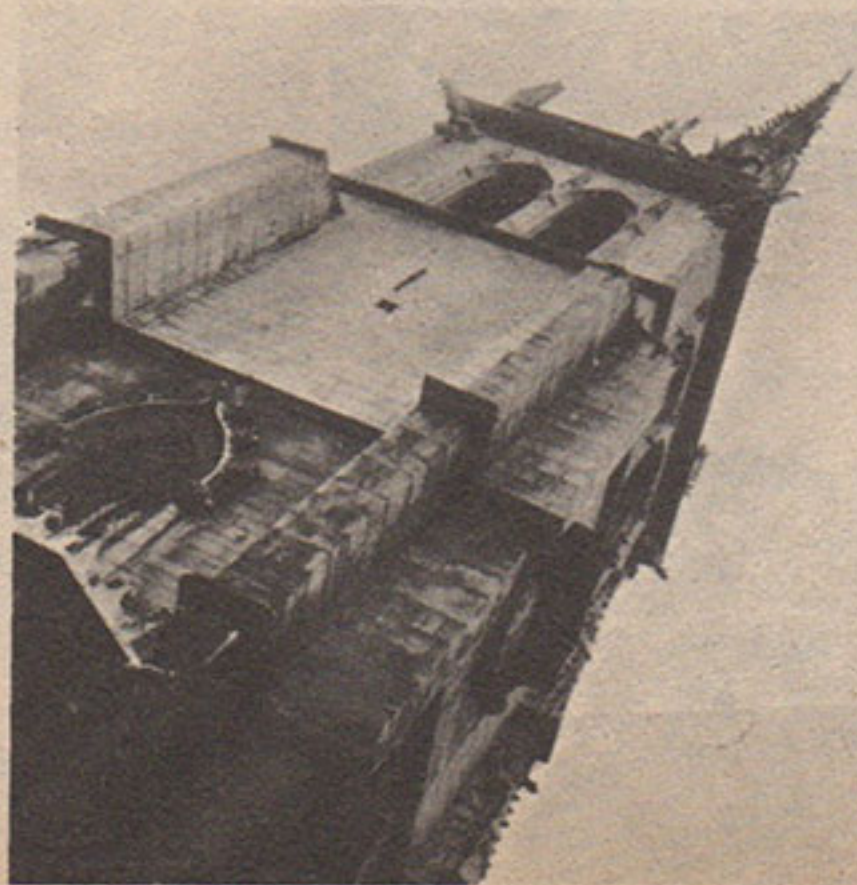
D'aucuns vous diront qu'il est des régions, comme la Bretagne ou la Vendée, qui n'ont pas leur vin. C'est qu'ils n'ont pas su chercher, ni trouver, le petit exploitant qui fait dorer amoureusement quelques ceps vigoureux sur une pente bien exposée.

Le circuit que nous vous proposons qui est celui du Beaujolais et de la Bourgogne, avec, un peu comme une conclusion, la charmante région de Chablis, est une sorte de pèlerinage. Les gosiers qui n'ont rien à apprendre le feront

avec une joie de connaisseurs qu'ils ne dissimuleront pas, et les jeunes papilles qui ne savent point encore si Morgon ou Nuits sont en Beaujolais ou en Bourgogne, devront l'effectuer avec un souci pédagogique toujours présent à leur esprit, qui est de mieux connaître pour pouvoir mieux discuter.

Or donc, ce fameux voyage se commence avec la pointe du clocher de Villefranche-sur-Saône qui, gravement, montre la voie d'un chemin qui n'est pas celui du plaisir mais du bon goût.

**Le clocher
de Villefranche-sur-Saône
semble nous montrer
le chemin.**

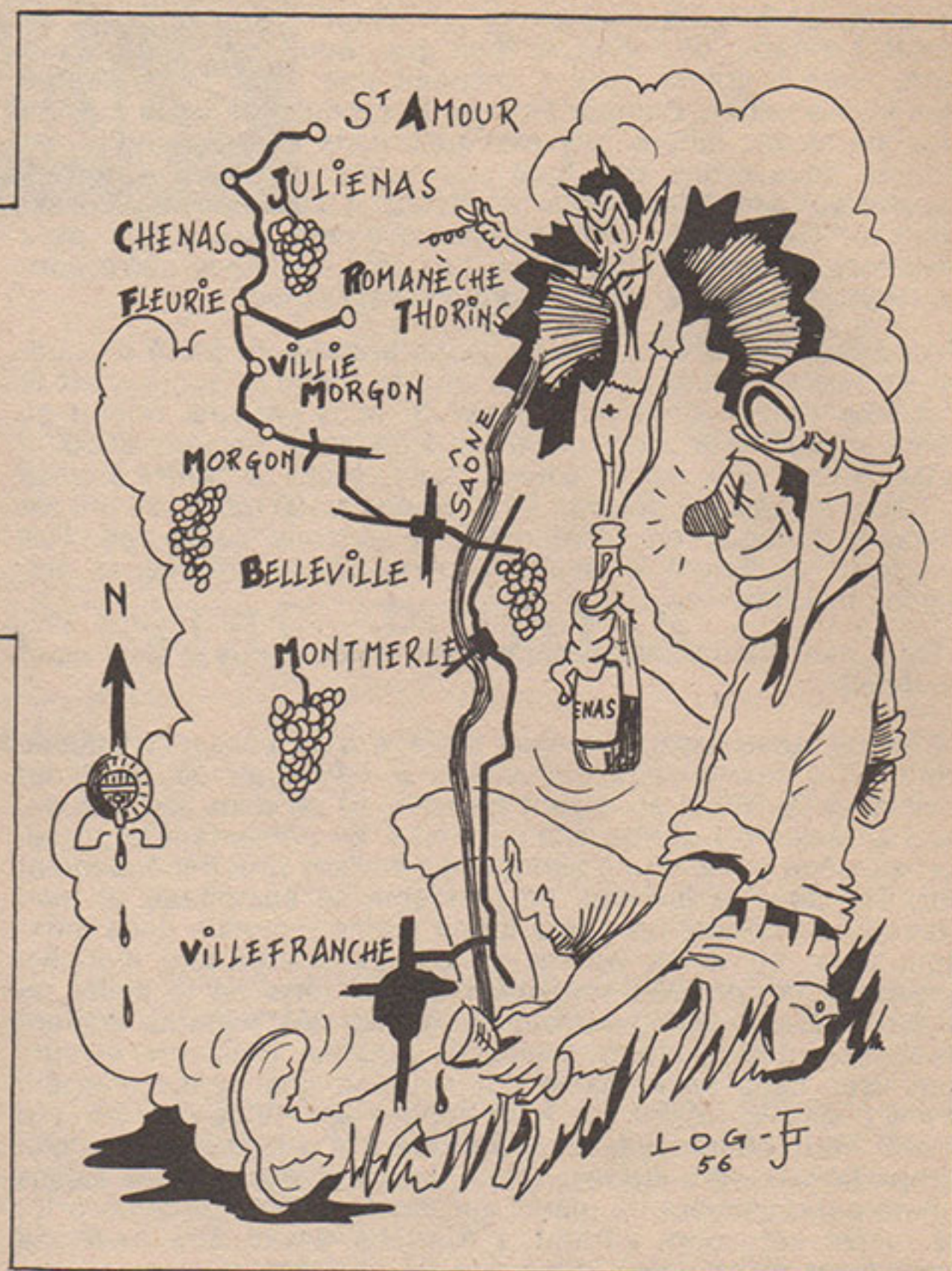


Villefranche est la porte d'un mystère qui ouvre une région sacrée.

Les pays que l'on prendra soin d'atteindre par la rive gauche de la Saône, y sont comme autant d'étiquettes « appellations contrôlées » qui jalonnent le paysage.

Profitons-en pour les citer dans leur remontée sur le nord. Les délices commencent à Morgon, et on est surpris de la touche ravissante et sérieuse de ce premier petit village. Il ne faut pas s'attendre, dans ces doux paysages de

**Vallées
protégées
par des monts
débonnaires et chevelus...**



Beaujolais, où tout n'est qu'harmonie, à trouver de ces bourgs hautains et tapageurs qui ne sont le triste apanage que des régions où l'on ne sait pas vivre.

On peut dire qu'en Beaujolais on aime le vin de façon laborieuse. Les vignes sont traitées avec un amour particulier et nous retrouvons la même application que dans certaines régions du Bordelais (nous pensons aux côtes de Blaye et de Bourg notamment), où le viticulteur pourrait être dénommé un « viticulteur paysagiste ».

Comme l'a prétendu un candidat aux dernières élections, le terme « architecte paysagiste » est dans le dictionnaire. On ne saurait en dire autant du « viticulteur paysagiste », et c'est bien dommage, car il faut avoir vu ces joailliers de la vigne sertir en quelque sorte les grains dans une matière Véronèse, dont l'harmonie se fond avec la douceur de la terre.

De Morgon et par Villié-Morgon, on rejoint Fleurie. Il n'est pas besoin d'indiquer les numéros des routes, car le chemin est « fléché » par H. Monier en des panneaux dont le bon goût et la tendresse des couleurs ne sont qu'un discret éloge supplémentaire à une région qu'il connaît bien.

Pour atteindre Juliéas, il faut poursuivre son chemin en n'omettant point de jeter un coup d'œil rapide autant que discret sur Chenas et sur le paysage.

Dans ce Beaujolais, tout n'est que discrétion, pureté et harmonie. La nature elle-même a fait de son mieux pour faire chuter les croupes des collines sans jamais amorcer de vallée. Les routes y serpentent et l'on passe comme par enchantement d'un creux plein de fraîcheur au sommet d'une colline d'où l'on ne découvre... qu'un paysage restreint qui donne envie d'atteindre la colline suivante.

Les gens y sont simples et gais et c'est un lieu béni pour passer des vacances de repos et, il faut bien le dire, de gastronomie. Les bilieux et les neurasthéniques doivent plutôt choisir des régions austères (et nous leur conseillons certaines parties du Massif central comme le Causse de Sauveterre ou comme Cauterets dans les Pyrénées), car ici la mélancolie n'est point de mise. Il n'est que de boire un Morgon ou un Juliéas, même (et surtout) de l'année passée, encore tout jeune, tout ardent et tout fruité, pour n'avoir aucune envie de se laisser glisser sur les pentes du refoulement.

Napoléon, par exemple, avec son faciès d'hépatique et ses désirs de domination grand-guignolesque, n'aurait pas pu naître en Beaujolais, qui est le pays des gens équilibrés qui ne veulent de mal à personne.

Les foudres en Beaujolais ne sont pas de guerre!...

Ce qui surprend dans ce pays ce sont les traversées des « villages de vins ».

Dans ces petites bourgades, il n'y a point de place pour le décor. C'est le charme de la vie de travail incessant, mais calme, qui baigne les rues désertes, surtout, durant les chauds après-midi du mois d'août où les familles sont à la vigne pour prendre soin des ceps précieux.

Ce jardin est un parc à l'anglaise avec des clos à la française. Un sillon de blé qui lève est certainement rectiligne, mais une rangée de vignes offre l'aspect d'un trait rigoureusement droit, peut-être, et qui joint sa perfection à la diversité veloutée des larges feuilles qui le forment.

De telles pensées républicaines et agrestes donnent faim et soif, surtout que l'on se sent d'une nature particulièrement généreuse.

L'impression qui domine est que, dans cette région, il ne peut rien arriver de fâcheux. Quoi que l'on mange et tant que l'on boive, tout se passera très bien.

Aussi, à Juliéas, faut-il faire un arrêt au « Coq au Vin » par exemple, où, dans un cadre charmant aux tables et chaises faits par un tonnelier du cru, on pourra déguster les spécialités locales en les arrosant bien entendu d'un Juliéas d'une grande année (1947 ou 1949, par exemple) ou tout simplement, de l'année dernière.

Cette route ne doit, bien entendu, pas faire oublier le Moulin-à-Vent, le Brouilly et tant d'autres produits de cette terre bénie.

Ce qui frappera surtout, c'est l'harmonie des paysages, leur douceur et la gentillesse des habitants. Il ne faut point insister beaucoup pour engager avec eux la plus agréable des conversations. Et nous dirons même qu'en s'adressant aux viticulteurs, on peut se faire offrir, sans aucun engagement (du moins à Juliéas), la « tassée ».

La première partie de ce périple en Beaujolais-Bourgogne se terminera à Chagny où l'on pourra prendre un repos bien mérité en dégustant un vin « d'à côté ».

Le pot, en Beaujolais, n'est pas une mesure de capacité, mais peut être une mesure de sagesse.

(A suivre.)

LEGRAND-JACQUES.



*Clocher
du Beaujolais
sur
canapé de vignes.*

APPENDICE : LES GRANDES ANNÉES EN BEAUJOLAIS

1945 : très bonne année ; vins pleins de bouquet.

1946 : très bonne année.

1947 : très grande année, certainement une des meilleures de ces dernières décades.

1949 : grande année ; vins également bouquetés.

1952 : très bonne année, dont les vins ont une saveur toute particulière.

APRÈS L'EXPÉDITION "CAVALLY"

EXPÉDITION "CAVALLY" CONFÉRENCES ET ARTICLES

Mahé et Ciret ont mis à jour leurs notes de voyage. Ils ramènent d'excellentes photos couleurs projetables en conférences et un film en couleurs. Ils sont en mesure de répondre aux demandes de

CONFÉRENCES PUBLIQUES OU PRIVÉES

qui leur sont faites. Ils ramènent, par ailleurs, 400 clichés noirs et blancs qu'ils communiqueront aux rédactions ou aux particuliers qui leur en feront la demande, à l'adresse de : Expédition Cavally, 7, rue du Plateau, Bicêtre (Seine). ITA 40-23.

Une matinée sous la présidence du Moto-Club châtilonnais aura lieu le dimanche 11 mars à 14 heures à la salle des Fêtes municipale de Châtillon-sous-Bagneux. Les motards y sont cordialement invités. Film en couleurs de l'Expédition Cavally.

revenu à la vie citadine, Mahé nous conte son exploration motocycliste dans la forêt africaine

(SUITE)

CHIRURGIEN DES BASSARIS

L'ulcère tropical, plus communément appelé « cro-cro » chez les Français et « crow-crow » par les Anglais, n'est pas rare dans ces régions de brousse arbustive où on se déchire facilement l'épiderme aux épineux. D'autre part, une avitaminose atteint la plupart des individus qui séjournent longtemps en région tropicale, du fait de l'insuffisance de chaux dans les végétaux africains. Cette avitaminose contribue à empêcher la cicatrisation des moindres bobos. Mais les « cro-cros » sont plus répandus dans la zone forestière où l'humidité et l'égalité amollissante de la température dépriment et nuisent à la régénération des tissus cellulaires. Nous avons donc remarqué que beaucoup de personnes avaient des « cro-cros » et nous proposâmes au chef de faire, le lendemain, une séance de soins pour les malades du village.

Pour les primitifs, fétichistes ou animistes (et même chez ceux qui sont islamisés), le bonheur, le malheur, la maladie, les accidents ne sont que des manifestations bénéfiques ou maléfiques provoquées par le Diable ou les divers démons auxquels ils croient. A leurs yeux, seuls le féticheur ou le sorcier peuvent appeler ou éloigner l'esprit bienfaisant ou malfaisant par des incantations, des sacrifices ou par la distribution de préparations magiques ou de gris-gris porte-bonheur.

L'existence des microbes leur est généralement inconnue. (Nous connaissons même des Noirs évolués, certains vivant dans de grandes villes, d'un rang social élevé, qui persistent à avoir recours aux sorciers de brousse en cas de maladie et ne se résignent à voir un médecin que lorsque le pouvoir du sorcier s'est révélé insuffisant.) Pour le Noir, le médecin qui le soigne, le pharmacien qui lui vend un produit, sont eux aussi des sorciers dont le pouvoir est dans doute plus fort que celui du Niâmour.

A partir de ces données, on comprendra aisément que la population du village bassari nous ait rapidement considérés comme des magiciens (après tout, pourquoi les Blancs n'auraient-ils pas aussi leurs féticheurs?). Au petit matin, de nombreux « consultants » étaient

assis autour de notre case, attendant que les sorciers au teint clair apparaissent sur le seuil. Nous n'avions pas eu, la veille, l'avantage de faire connaissance avec le sorcier local et cela m'inquiétait un peu. Il ne pouvait pas ignorer notre présence et s'il ne se faisait pas connaître, c'est qu'une certaine jalousie l'incitait à ne pas nous rendre visite.

Le pain nous manquait, la provision de lait Nestlé s'épuisait et, d'autre part, nous ne pouvions faire attendre ces braves gens qui nous manifestaient leur confiance et semblaient considérer comme un dû les soins promis la veille. Toutes raisons qui firent que, ce jour-là, le petit déjeuner fut passé sous silence pour en venir directement à l'action, car, à cette époque, nous n'étions pas encore rompus à manger avec les Noirs, dès le réveil, le plat de riz à l'huile et brûlant de piment. Avec les mois, cela vint par la suite.

Le couvercle d'un sidecar fut aménagé en table de travail : les sulfamides, le mercurochrome, les ampoules vitaminées, voisinaient avec la seringue, le coton hydrophile et les bandes stérilisées. Au départ de Paris, nous avions un important stock pharmaceutique qui dépassa, heureusement, nos propres besoins.



Quelques cas bénins se présentèrent : cro-cros aux chevilles, aux jambes, furoncles aux genoux, aux poignets ; une femme amenait son nouveau-né qui n'avait mal nulle part afin que je lui donne un gris-gris puissant qui éloignerait pour longtemps l'esprit du mal. Je ne pouvais décemment la décevoir, et il importait de ne pas perdre la face, car le sorcier aurait été immédiatement averti. J'avais, dans la réserve, des ampoules d'huile de foie de morue concentrée, cela était inoffensif et ne pouvait faire aucun mal à ce gosse. Je sciai l'ampoule avec une petite scie métallique (rien que cette opération impressionna favorablement l'assistance !) La substance grasse était parfumée à l'orange et, avec un plaisir marqué, l'enfant l'ingurgita. La mère s'en fut, rassurée sur la santé future de sa progéniture. Elle ramassa l'ampoule vide et je suis persuadé que, dans plusieurs années,

cet emballage vide sera encore pendu dans un coin de la case familiale afin de protéger toute la famille.

Un homme faisait patiemment la queue depuis le début et présenta son bras malade enveloppé d'un morceau de pagne. Sous un emplâtre croûteux appliqué par le sorcier, composé de bouse de vache, de glaise et de poudre de feuilles, le tout dégageant une odeur pestilentielle, une longue déchirure s'étalait, gonflée de pus, de la paume de la main à la pliure du coude. Le membre était enflé et le patient avait la fièvre, sa face avait le teint cireux que prennent les Noirs lorsqu'ils sont en mauvaise santé. Une petite opération était nécessaire et, comme on le voit, la moto mène à tout puisque, typographe de mon métier, j'étais à 7 000 kilomètres de Paris devant un phlegmon que j'allais être obligé d'ouvrir.

Plusieurs incisions firent jaillir un pus verdâtre, mais ce n'était pas suffisant; le mal s'étendant en profondeur, il y avait lieu de nettoyer la plaie intérieurement avant d'appliquer une composition pénicillino-sulfamidée et de faire un pansement; après quoi, le patient s'en fut. Il ne remercia pas car il était sous l'empire de la douleur, mais je le revis le lendemain, un large sourire éclairant sa face qui avait perdu son teint terne et maladif. Pour lui, plus aucun doute : les sorciers blancs dépassaient sûrement leurs confrères de couleur!

Puis de nombreux enfants, par simple curiosité, vinrent faire soigner des maux sans gravité, parfois même imaginaires. A ces derniers, une ampoule d'huile de foie de morue était alors distribuée et ils repartaient, fiers d'avoir eu affaire aux magiciens blancs qui circulaient sur des camions à trois roues.

SORCIER BLANC, SORCIER NOIR

Vers la fin de cette séance de soins, un homme qui, depuis un moment, était dans l'assistance, s'approcha. Vêtu d'un vieux blouson kaki et d'un sarouel noir déchiré aux genoux, il était coiffé d'une chéchia crasseuse. Dans un français très imagé, il m'expliqua qu'il avait fait la guerre 39 et, m'entraînant à l'écart du groupe, il finit par me dire qu'il était le sorcier et me demanda combien de temps nous comptions rester. Devinant une intention malveillante, je biaisai et ne répondis pas à sa question; je compris qu'il était froissé de la concurrence que je lui faisais involontairement et qui risquait de lui faire perdre le prestige dont il abusait, bien sûr, comme tous les sorciers, auprès de ses ouailles.

Les poisons abondent en Afrique et les sorciers possèdent la science des toxiques (et même des contrepoisons) mieux que les meilleurs chimistes. Il est fréquent qu'un ennemi ou même un simple gêneur soit empoisonné. Le choix ne manque pas : la gamme va du toxique brutal, qui tue sur-le-champ, au poison lent qu'on administre à doses répétées, en passant par le poison qui tue à distance (ainsi l'appellent les Noirs) et qui ne fait effet que plusieurs jours après son absorption. On m'a affirmé que certaines compositions qu'on ne peut déceler faisaient effet plusieurs mois après ingestion. D'autres poisons réduits en poudre sont si fluides et ont une telle toxicité que la simple respiration peut être mortelle. Dans le **buisson sacré**, lieu secret d'initiation, une case spéciale est généralement réservée aux poisons. Quiconque y entrerait sans prendre les précautions qui s'imposent serait foudroyé par les émanations de ces toxiques. On a vu le cas de Blancs violer ce **buisson sacré** et mourir longtemps après d'un mal inexplicable. L'un de mes bons amis, vieux colonial, fut empoisonné par sa maîtresse noire quelques jours avant son retour en Europe. On ne put jamais le prouver d'une façon catégorique.

Aussi, craignant pour notre sécurité, je dis tout net au représentant du Diable que ma sorcellerie, apprise en Europe, dans une école spéciale et secrète, était cent

fois plus forte que la sienne et que les Dieux blancs m'accordaient tout leur pouvoir. Quiconque tenterait de nous faire du mal serait immédiatement foudroyé par le Dieu des Blancs qui veillait sur nous. J'ajoutai que je comprenais fort bien que lui, sorcier noir, subissait une perte de prestige par ma faute et que j'étais prêt à le lui rendre devant toute l'assistance.

Pour cela, je lui demandai d'organiser une cérémonie de danses rituelles au cours de laquelle je lui restituerais solennellement ses dons que le public pouvait croire atténués. Probablement, fut-il satisfait de cette solution, car il accepta ma proposition.

Sur l'ordre du chef, des émissaires partirent dans les villages avoisinants et, quelques heures plus tard, les meilleurs danseurs de la tribu étaient sur place. La danse commença. Ils étaient en même temps musiciens car ils tenaient un long cylindre de bois évidé, strié d'incisions, qu'ils grattaient avec un bâtonnet. Cela donnait un son de crécelle, scandé en cadence par les tam-tams que battaient d'autres musiciens.

Bientôt un tintement de grelots retentit à l'orée du village et les femmes présentes se sauvèrent en hurlant, suivies par les enfants qui fuyaient sans trop savoir quel danger les menaçait. C'est que le Niâmou arrivait et, d'après la superstition, sa seule vue aurait pu être mortelle aux femmes qui se seraient trouvées en sa présence, contre sa volonté, tout au moins le croyaient-elles fermement.

Le **Grand Masque**, chef de la sorcellerie locale, arrivait. Il était affublé d'un costume terrifiant et jamais on n'aurait pu deviner la personnalité de celui qui s'agitait sous cet attirail. L'ensemble était presque aussi large que haut : un masque de bois surmonté d'une sorte de volumineux casque de feuillages recouvrait le visage. Une chevelure en longs poils de singe noir s'en échappait. Le buste était une énorme cape de branchages tressés d'où les bras dépassaient gauchement et une large « jupe » en raphia tombait jusqu'aux pieds. L'ensemble faisait penser au « bonhomme Michelin » qui, depuis un demi-siècle, fait la publicité de cette maison. Le sorcier agitait un chasse-mouches fabriqué dans une queue de vache et, de l'autre main, maniait un bâton qu'il pointait en avant comme un aveugle. Des grelots de bronze, comme ceux que nos grands-pères attachaient à leur guidon à l'époque héroïque de la bicyclette, pendaient aux poignets et aux chevilles.

Il poursuivait sa marche saccadée vers le centre de l'agglomération où nous nous trouvions, sur la place qu'un immense fromager abritait de son ombre. De temps à autre il s'arrêtait, frappait le sol de son bâton avec lequel il faisait ensuite des moulinets comme pour faucher les imprudents qui auraient osé l'approcher. Il y avait à peu près 40° C et cet énergumène devait étouffer à gesticuler de la sorte sous cet accoutrement! Les hommes, sans toutefois se sauver, s'étaient prudemment rangés autour de la place de sable rouge pour lui laisser le champ libre. Plus une femme n'était visible. Les musiciens-dan-

Dernière étape en territoire français à N'Zérékoré avant le Libéria.



seurs et les tam-tams s'étaient placés sur un rang et battaient en cadence.

Le chef de village, vêtu d'un ample boubou soudanais, arriva avec l'une de ses femmes qui n'était ni la plus jeune ni la plus belle, tous deux s'abritant sous de larges parapluies noirs (nos vulgaires « pépins ») dont quelques baleines passaient au travers de la toile ; mon camarade Ciret marchait à côté du chef, pendant qu'à l'écart, je filmais cette scène. Le treillis kaki de Ciret tranchait désagréablement sur l'assistance costumée et enrubannée de couleurs vives. Sa peau claire détonnait sur les épidermes sombres et veloutés des Bassaris, et j'en vins à penser que, pour le film couleur, nous étions vraiment fades auprès de ces gens dont certains avaient une carrure athlétique.

Sur une bille de bois, le chef et son épouse s'assirent. Le sorcier était maintenant sur la place et parlait dans un langage rauque qui n'était pas du bassari. C'était sans doute une langue conventionnelle que ces gens prétendent sacrée et dont ils usent pour intimider un peu plus ceux sur qui ils règnent. Ce langage, généralement très simpliste, est souvent basé sur l'intercalation de consonnes supplémentaires (b, v ou k) entre les syllabes, ni plus ni moins que notre javanais et autres fantaisies estudiantines que tout le monde connaît.

Plusieurs musiciens semblaient être ses aides et l'un d'eux traduisit ses paroles en bassari, que le jeune moniteur me retraduisit en français : « Les femmes pouvaient revenir... Provisoirement, il ne leur ferait aucun mal, mais pour apaiser sa colère, un sacrifice était nécessaire. » Il réclamait le sang d'une chèvre... Des sorciers blancs étaient ici, ils étaient aussi forts que le Niâ mou et, pour eux aussi, il fallait du sang. N'eût été notre présence gênante, je me demandai si une victime humaine n'aurait pas été sacrifiée.

Des enfants de douze à quatorze ans, qui, je crois, étaient les fils du chef, amenaient une chèvre. Son cou était enserré d'une liane et la bête se débattait, refusant d'avancer. Un homme prêta main-forte, la maîtrisa et la porta sur la place, non loin de moi.

Toujours par le truchement de son interprète, le « Grand Masque » dit que cette victime m'était offerte et que je devais la faire tuer afin que son sang purifie nos relations. Tout cela m'intéressait fort mais je n'avais guère le temps d'approfondir et je regrettai que le travail de la photo et de la caméra m'empêchât de prendre une attitude digne des honneurs qu'on me faisait. (Mis à part les ennuis mécaniques, le film et la photo ont d'ailleurs été une tyrannie permanente pendant tout le voyage. C'était toujours au meilleur moment ou au plus pénible passage qu'il fallait extraire de leurs boîtes protectrices ces appareils fragiles indispensables à tout voyageur qui se respecte !)

Sans aucune appréhension apparente, plusieurs

enfants maintenaient la chèvre à terre. L'un des aides du sorcier s'approcha, armé d'un couteau de bazar, lui releva brutalement la tête et, d'un seul coup, lui ouvrit la gorge. Par la large blessure, le sang jaillit, se répandit sur le sable et probablement les esprits avaient-ils très soif car le sang s'imprégnait aussitôt dans le sable chaud. Les enfants lâchèrent la bête dont la fourrure était toute tachée et qui se débattit longtemps en se contorsionnant dans une atroce agonie alors que le sang coulait encore. Cette exécution avait été faite près de moi et, comme les autres spectateurs, le sang chaud de la bête m'aspergea. A plat sur le sol, couchée sur le flanc, elle se mit à tourner comme une toupie dans un dernier sursaut de nerfs, éclaboussant toute l'assistance.

En somme, cette bête m'appartenait et je fis distribuer aux plus pauvres les quartiers de viande, offrant à l'interprète du sorcier, pour son maître, un des plus beaux morceaux, gardant pour nous une cuisse. Toute l'histoire des sacrifices et des dons en faveur du Niâ mou pour apaiser les esprits tient d'ailleurs dans ces quelques lignes : les meilleurs morceaux et les choses de valeur vont naturellement au sorcier lui-même, qui ne se gêne pas pour prédire les pires malheurs lorsqu'il manque de quelque chose.

Une femme que j'avais soignée la veille m'apporta un poulet étique et décharné comme tous les poulets africains, un gamin vint nous offrir trois œufs et je pris la parole pour remercier la population de tant de bienveillantes attentions ainsi que le chef qui avait donné la chèvre.

L'interprète traduisait mes paroles et j'en profitai pour faire savoir qu'involontairement mon pouvoir de sorcier blanc avait peut-être atténué passagèrement celui du sorcier noir mais que je le regrettais et que, sur-le-champ, je le lui rendais ; peut-être même ses dons seraient-ils renforcés par nos relations...

Ainsi tout rentrait dans l'ordre. Le représentant du diable sur la terre des Bassaris était satisfait et nous évitions sans doute un incident désagréable.

Alors la danse commença. Le sorcier se mit à tourner dans une gigue folle qui agitait curieusement son étrange costume végétal. Le tam-tam battait et les danseurs-musiciens se mirent à défiler en une ronde interminable. Le son des grelots qu'ils portaient aux chevilles et aux poignets accompagnait la barbare musique de leurs instruments de bois qui produisaient un son de crécelle. Les femmes scandaient le rythme et frappaient le sol en cadence.

De temps à autre, fatigués et altérés, des danseurs ou des musiciens quittaient le groupe pour aller boire dans une case voisine, à même une large calebasse de banghi. Vers minuit, nous partîmes nous reposer et tard dans la nuit les danseurs se dispersèrent quand le tam-tam cessa. (A suivre.)



*Indigènes
Coniagui.*



*Jeune beauté
du
Fouta-Djalou.*

Good bye, Mister Craig.

Nous avons informé nos lecteurs, il y a quelque temps, du départ de chez Norton de son ingénieur chef du service course. Cette figure bien connue du sport motocycliste prend un repos mérité.

Bien peu de motars contemporains savent qu'avant de devenir un ingénieur connu, il fut un coureur de classe. Il débuta dans une période qui permettait l'exploit à un débutant, néanmoins gagner en 1923 un Ulster Grand Prix en 500, première course de sa carrière, était une performance hors pair. L'Ulster, à cette époque était couru selon la formule handicap et Joe Craig bénéficiait de 6 minutes d'avance sur le scratchman. Les deux favoris ayant été éliminés, il gagna le handicap et le classement scratch. L'année suivante il menait de bout en bout, et 1925 le vit faire le hat-trick (passe de trois) cher aux anglais.

Dans le T.T., il fut moins heureux dans le premier, le Senior de 1924, Joe dut se contenter de la douzième place, tombé en panne de carburant alors qu'il était cinquième, il refit le plein avec de l'essence prélevée sur une machine accidentée mais ne put se faire disqualifier! Les organisateurs d'alors avaient les idées larges. Sa carrière de coureur prit fin avec le Grand Prix d'Ulster 350 de 1929, dans lequel il fit le meilleur temps mais dut abandonner. Craig faisait partie depuis 1925 de l'équipe Norton et durant les périodes d'inactivité il secondait pour son plaisir ses chefs, l'ingénieur en chef Carroll et le directeur du service courses Moore. Après le Grand Prix d'Ulster 1929 le directeur de Norton chargea Joe Craig de diriger l'équipe officielle de la marque et après une assez longue éclipse de victoires pour Norton, Joe à son premier essai de directeur sportif glanait deux victoires au Grand Prix d'Europe 1929 à Barcelone, les 500 avec Hunt et les 600 side-cars avec Mansell. L'association Carroll-Craig devait permettre la sortie en 1930 de ce que Craig appelle notre moteur actuel. Les deux hommes se complétaient admirablement, Carroll, le technicien et surtout théoricien, Craig, le persévérant et expérimenté.

Il est intéressant de constater que le moteur de 1930 a en 26 ans été modifié d'année en année sans pour cela qu'il soit beaucoup différent. Depuis 1938, le rapport alésage-course a changé en plusieurs stages et on notait l'apparition du double-arbre à cames en 1936. La puissance passait de 30 chevaux en 1930 à 55 chevaux en 1955, soit un cheval par an en moyenne. Après la mort de Carroll, tué dans un accident de la route en 1935, le « Professeur » Craig restait seul

responsable du dessin des Norton et de l'équipe des coureurs. En 1938, Norton ayant obtenu des contrats du ministère de la Guerre britannique, décidait de ne pas courir officiellement en 1939. Joe entra alors chez B.S.A. qui avait l'intention de venir à la compétition, les projets furent suspendus par suite de la guerre.

A.J.S. désirant s'attaquer à la catégorie 500 à la reprise des courses, s'assura ses services et une bonne partie de l'étude de la Porc-Epic est de Craig. Mais il revint chez Norton avant que ne sorte la 500 A.J.S.

La dernière course que dirigea Craig fut une victoire et celle-ci en valut beaucoup de plus importantes, elle vit en effet la victoire de Surtees sur la combinaison Duke-Gilera à Silverstone, course que nous avons relatée en son temps. Sous un calme et un flegme tout britanniques, l'Irlandais du Nord Craig est intérieurement très agité lorsqu'il suit la course depuis les stands et cela le rend tellement malade que parfois il va directement des stands à sa chambre et qu'il évite ainsi la distribution des prix.

On peut dire que son départ prive le motocyclisme sportif d'un de ses plus grands et représentatifs personnages, et son absence dans les stands Norton sur les circuits ne nous y fera que penser davantage.

L'affaire d'Assen.

On se plaît à publier dans certains journaux français la déclaration de M. Nortier de la Fédération hollandaise et président de la Commission Sportive Internationale, disant que la presse anglaise par son attitude envenime les choses.

D'après notre confrère *Motor Cycling*, M. Pérouse a répondu à une demande d'intervention afin de réduire les sanctions prises contre les coureurs que cela n'était pas de son ressort et que si cela l'eût été, il aurait doublé la durée des suspensions. On se rend compte que M. Pérouse ne peut désavouer un de ses amis dans une telle affaire mais cette déclaration n'arrangera pas non plus les choses (pour reprendre la même formule) et il est bien fâcheux de constater une telle attitude de la part d'une personnalité du sport, elle ne témoigne pas de générosité ni d'estime envers les coureurs, qui sont la base même du sport que représente M. Pérouse. Quant à M. Nortier, l'affaire ne s'étant pas classée comme beaucoup d'autres, son inquiétude le pousse à demander des excuses à Duke, ce qui lui permettrait de reconsidérer la durée des sanctions pour les 16 co-suspendus du Champion du Monde, mais cela n'impliquera pas nécessairement une

remise de peine pour Geoff Duke. Duke ayant, au lendemain d'Assen, écrit une lettre d'excuses à M. Nortier, refuse de les rééditer. Ce qui permettra à ce dernier de dire que la solidarité de Duke envers les coureurs privés s'est bornée à peu de chose.

Nous croyons comme M. Nortier qu'une page noire du motocyclisme a été tournée avec le jugement de l'affaire d'Assen, malheureusement les suivantes sont noires également.

BOL D'OR 1956

Cette épreuve célèbre connaîtra cette année un retentissement particulier. Précisons tout d'abord qu'elle aura lieu les 2 et 3 juin.

Le règlement a été considérablement durci, et à l'instar de celui des 24 heures du Mans, ne laissera place à aucune interprétation équivoque.

Les anciens stands ont été rasés, pour satisfaire à la réglementation des circuits; des nouveaux sont en voie d'édification avec poste de ravitaillement en carburant pour deux stands. Un mécanicien par stand et par machine sera seul toléré.

Les firmes d'équipements, de lubrifiant et autres disposeront d'emplacements particuliers, extérieurs à la piste.

Des prélèvements de carburant seront effectués régulièrement durant toute la durée de l'épreuve.

D'ores et déjà, quatre firmes françaises de premier plan ont annoncé leur intention de participer en 175 cm³ au Bol d'Or 1956. Une discrétion de principe nous interdit pour le moment de les citer. Une célèbre marque italienne serait également intéressée, toujours dans la catégorie 175 cm³.

Nous reverrons certainement les Jawa Puch, Horex et F.N. dans les catégories supérieures, sans oublier les Norton de l'Ecurie Garreau. Nous tiendrons nos lecteurs sportifs au courant de toutes les nouvelles qui nous parviendront.

Rappelons que, pour tous renseignements, l'A.M.C.F., club organisateur, se tient à la disposition des intéressés. Ecrire à l'adresse suivante : A.M.C.F., 145, avenue de Villiers, Paris (17^e).

Le 35^e Big Bear Run.

Cette course en terrain varié, oh! combien, qui se déroule chaque année dans un désert de Californie, a vu cette année un triomphe britannique sur toute la ligne. En effet, les vingt-cinq premières places sont prises par des pilotes pilotant des machines anglaises.

La distance de 243 km fut couverte en 4 h 7 mn, il y avait 626 partants!

Les trois premiers étaient montés sur des Triumph TR 6 (Trophy 650 cm³), le quatrième sur une T 110 Triumph.



CLUB OLYMPIQUE DE BILLANCOURT

La section motocycliste du Club Olympique de Billancourt s'est réunie le 8 janvier courant, en son siège, 102, rue Gallieni, à Billancourt, pour la remise des prix gagnés au cours de l'année 1955. Son sociétaire, Charles Bedaride, s'est vu attribuer une superbe coupe, qui, nous l'espérons, l'incitera à faire encore mieux en 1956.

Au cours de la réunion, une galette des rois fut tirée entre tous les membres, ensuite le bureau pour l'année 1956 a été élu :

Sous la présidence d'honneur de MM. Baele, Bertin et Gras, M. Jean Avignon poursuivra sa longue carrière de président actif, assisté de : M. Abachah, vice-président; Menabeuf, secrétaire; Rocher, secrétaire adjoint; Flaus, trésorier; Cheval, trésorier adjoint. A la présidence sportive, Pichot et comme adjoint, Bedaride. La Commission touristique est assurée par MM. Avignon et Abachah.

AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITÉ

L'Amicale Moto-Club de la Cité, 1, cours Lafayette à Lyon, a tenu son Assemblée générale. Après le compte rendu moral et financier, il fut procédé à l'élection du bureau pour 1956 :

Président d'honneur : M. J. Pellet;
Président : M. Lenoble;
Vice-présidents : MM. Garnier, Daudon;
Secrétaire général : M. Dessagne;
Secrétaires adjoints : MM. Salamand, Braillon;
Trésorier général : M. Franchino;
Trésorier adjoint : M. Verdort;
Archiviste : M. Petrault;
Conseillers : MM. Meunier, Golliard, Maire, Béraud, Germain, Laffont.

Rappelons que l'A.M.C.C. organise les 9 et 10 juin prochains son septième circuit international de vitesse, à Lyon.

MOTO-CLUB DE NICE ET DE LA COTE-D'AZUR

L'Assemblée générale du Moto-Club de Nice du 5 janvier 1956 a élu à bulletins secrets son Conseil d'administration 1956 dont nous vous donnons ci-dessous sa composition :

Présidents d'honneur : docteur Robini, vice-président du Conseil général des A.M.; M. C.-E. Drago, industriel, Paris;
Président : M. Imberti Achille;
Vice-présidents : MM. Betti Janot, Laugeri, Poinot, Giraud Auguste;
Secrétaire général : M. Gautier Guy;
Secrétaire adjointe : M^{lle} Ciais Lily;
Trésorier : M. Botto Jean;
Trésorier adjoint : M. Paul Fantino;
Archiviste : M. Pressenda Gilbert;
Membres : MM. Velinoff Jean, Ravel Edmond, Chastol Georges, Maria, Fea;
Commissaires aux comptes : MM. Vabre Edmond, Carlos René;
Conseiller technique : M. Maurice Jausserand;
Chronométrateur : M. Alfred Giraud;
Délégué à la presse : M. Benoit Pezzuto;
Délégué F.F.M. : M. Betti Janot.

Commission sportive.

Présidents : MM. J. Onda, J. Behra, Chenu;
Vice-président : M. Poinot;
Secrétaire : M^{lle} Ciais Lily;
Trésorier : M. J. Botto;
Membres : MM. Giraud, Fea, Chastol, Grindou, Laugeri, Detreille, Lagnier, Ghio, Ciocci.

Commission tourisme.

Président : M. J. Betti;
Vice-présidents : MM. Ravel, Velinoff;
Secrétaire : M^{lle} Lily Ciais;
Trésorier : M. Fantino;
Membres : MM. Carlos, Pressenda.

MOTO-SPORT ANNONÉEN

Le Comité directeur du Moto-Sport Annonéen organisera en 1956 trois grandes manifestations motocyclistes qui ont été inscrites au calendrier officiel F.F.M. aux dates suivantes :

Le 20 mai : 4^e Concentration internationale d'Annonay.

Le 15 juillet : 2^e Rallye national du Vivarais.

Le 16 septembre : 3^e Moto-cross national.

A ces organisations officielles s'ajouteront la mise sur pied de manifestations intimes telles que : Trial, Gymkana, etc.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS CHAMPIONNATS AMICAUX DE L'ANNEE 1955 Résultats.

Le M.C.C. est heureux de compter parmi ses membres un champion de France 1955 en deux catégories et félicitons notre ami Pierre Monneret qui a réussi cette brillante passe de deux. A tous les participants de nos championnats amicaux, touristiques et sportifs, nous disons merci.

1. CHAMPIONNATS SPORTIFS DU M.C.C.

Catégorie vitesse : 1^{er} Leconte Robert (5 épreuves, 433 p.); 2^e Nebout André (4/342); 3^e Briant (3/250); 4^e Lefèvre (247/2); 5^e Houzier (3/240); etc. Cette spécialité a été handicapée en raison de la suppression des courses au mois de juin.

Catégorie moto-cross : 1^{er} Vaccani René (39 courses); 2^e ex aequo Lascaux Guy et Blandin Michel; 4^e Marfan; 5^e Michel; 6^e Heuqueville; 7^e Coste; 8^e Rittaud; 9^e Mauriot.

Catégorie régularité : sur 10 épreuves disputées en 1955 : 1^{er} Porchet René (6/774 p.); 2^e Leconte R. (3/385); 3^e Van Laere (3/309); 4^e Durand (2/280); 5^e Bazot (2/266); 6^e Guibaud (2/256); 7^e Gelct (2/244); 8^e Coqueret (2/203); 9^e ex aequo Dualut, Cazaux, Bras, Millot (1/160); etc. (33 classés). Pour la catégorie « Trial », classement après la fin de la saison en mars.

2. CHAMPIONNATS TOURISTIQUES

(Sur les 36 sorties-promenades organisées en 1955, représentant un kilométrage de 7 360 km, avec : 748 conducteurs, 357 passagers, 748 véhicules, 1 105 personnes.)

Groupe MOTOS

Catégorie dames : 1^{re} Lafosse (18/86); 2^e Ballois (15/72); 3^e Marchal (15/70); 4^e Gnudi (15/70, 2 950); 5^e Cantalice (15/66); 6^e Beauchez (11/54); 7^e Menétrier (10/47); 8^e Duhamel (10/46); 9^e Gelot (9/44); 10^e BouSSION (9/40); etc. (55 dames classées).

Catégorie hommes : 1^{er} Laforge Paul (29/130 p., 6 410 km); 2^e Guibaud (20/96, 4 220); 3^e Cantalice (19/86, 4 560); 4^e Lafosse (18/86, 2 930); 5^e Barbas (18/82, 4 380); 6^e Ballois (17/80); 7^e Marchal (16/74); 8^e Gnudi (15/70); 9^e Menétrier (15/58); 10^e Coret (13/64); etc. (144 hommes conducteurs classés).

Groupe AUTOS

Catégorie dames : 1^{re} Giat Yvette (16/70 p., 2 250 km); 2^e Charlot (13/58, 2 050); 3^e Podevin (7/44); 4^e Roullier (9/36); 5^e Busière (6/32); (27 dames classées).

Catégorie hommes : 1^{er} Giat Roger (18/78, 2 430 km); 2^e Raby (13/66, 3 530); 3^e Busière (13/60); 4^e Charlot (13/58); 5^e Podevin (8/48); 6^e Loyau (10/42); 7^e Roullier (9/36); 8^e Yvetot (7/32); 9^e Vallée (5/28), etc. Suivent 32 conducteurs hommes classés.

3. CHAMPIONNAT DU RECRUTEMENT

(Sur 179 adhésions enregistrées en 1955.)

1^{er} Cantalice (13); 2^e Van Laere (7); 3^e Nebout (6); 4^e ex aequo Leconte Robert et Rouland (5 chacun); 6^e ex aequo Beauvais, Thillien, Heuqueville (4 chacun); avec 3 adhésions : MM. Champion, Delaune Claude, Alamone, Masset, Bonneau, Marchal, Freze, Hebert; avec 2 adhésions : MM. Faure, Gnudi, Durand, Tilliet, Malatray R., Guibaud R., Tual, Liegaux, Raby.

Les récompenses attribuées à ces championnats amicaux 1955 seront distribuées au cours de la dix-septième soirée annuelle du M.C.C. qui aura lieu le samedi 3 mars 1956, dans les salons « La Tourelle », 10, rue Larmeroux, à Vanves.

Résultats de la saison 1955.

A noter qu'au cours de la saison sportive et touristique 1955, le Moto-Club Chatillonnais, avec la participation de ses coureurs et de ses sociétaires, s'est attribué au titre du club :

— 6 challenges inter-clubs;

— 17 coupes individuelles.

Soit un total de 23 coupes trophées acquis par le M.C.C. en 1955.

Organisation de la 17^e soirée annuelle du M.C.C.

Nous rappelons à nos sociétaires et amis que le M.C.C. organisera le samedi 3 mars 1956, sa 17^e soirée annuelle pour fêter joyeusement le 24^e anniversaire du club. Cette soirée comprendra comme d'habitude un banquet qui sera suivi d'un bal de nuit privé (ouvert seulement sur invitations). Le dîner de banquet sera servi dans les salons du restaurant « La Tourelle », à Vanves (Seine) pour la treizième fois. C'est un excellent repas qui

sera servi et dont le menu est le suivant : Pâté chaud du chef; Quenelles de brochet sauce Nantua; Poulet de Bresse rôti cresson; Pommes chips; Salade; Fromages variés; Tranche napolitaine; Gâteaux secs; Fruits.

LE GRAND PRIX DE FRANCE DE MOTO-CROSS

Comptant pour le Championnat du Monde se déroulera à Rouen, Côte Sainte-Catherine, le 10 juin.

La Fédération internationale de Motocyclisme avait, comme on le sait, lors de la réunion qui s'est tenue à Londres en novembre dernier, confié au Moto-Club de Normandie l'organisation du Grand Prix de France de moto-cross.

Cette épreuve, la plus importante de l'année, comptant pour le titre mondial, est la récompense des efforts fournis depuis plusieurs années par l'actif Comité directeur du grand club normand.

Dès qu'ils ont été avisés par M. Violet, vice-président de la F.F.M., les dirigeants se sont mis en rapport avec ceux de Vesoul pour organiser une journée d'études et dimanche dernier MM. Paquet et Ollagnier, présidents du Moto-Club Vesoulien, entourés des membres de leur bureau recevaient MM. Legourd, Savalle et Chuniau, du Moto-Club de Normandie, qui avaient spécialement effectué ce déplacement dans l'est de la France.

Après la visite du terrain de moto-cross et du circuit de vitesse, une réunion qui dura près de trois heures devait permettre aux personnalités présentes un fructueux échange de vues sur l'organisation de cette importante épreuve.

Dimanche prochain, MM. Legourd et Savalle se déplaceront à Flers-de-l'Orne, où M. Lesueur, président de la Ligue motocycliste de Normandie, les recevra afin de prendre connaissance de leurs travaux concernant le Grand Prix de France.

MOTO-CLUB DU MONTAIS DANNEMARIE-EN-MONTOIS (S.-et-M).

Le Moto-Club du Montois s'est réuni en Assemblée générale, le 8 janvier 1956. Après un brillant compte rendu du président sur les diverses activités de la Société au cours de la saison 1955, il a été procédé au renouvellement du Bureau.

Ont été élus :

Présidents d'honneur : MM. Boyer Gérard, de Melun; Lambert Raymond; Melioli Alfio.

Président : M. Minost Maurice.

Vice-présidents : MM. Lepreux Emile; Marry René.

Secrétaire : M. Vial André.

Secrétaire adjoint : M. Guillet André.

Commissaires aux comptes : MM. Trumeau Marcel; Gilbert Lucien.

Conseiller touristique : M. Matthey de l'Endroit.

Trésorier : M. Mas Charles.

Trésorier adjoint : M. Bollet Jean-Claude.

Délégué à la Ligue : M. Humbert René.

Membres du Bureau : MM. Iffly Jacques; Humbert

Gaston; Minost Guy; Delette Dominique. Les motocyclistes isolés sont cordialement invités à se joindre à nous. Ils sont assurés de trouver au Moto-Club du Montois la plus franche camaraderie et le plus pur esprit sportif.

L'ARBRE DE NOEL DU MOTO-CLUB D'ALGERIE

Le 29 janvier, le Moto-Club d'Algérie organisait à la salle Gimenez, à Alger, son arbre de Noël.

Trois cents personnes environ assistaient à cette matinée récréative qui eut un énorme succès et au cours de laquelle furent fêtés les précurseurs et anciens champions Ponsetti, Escriva, F. et Riquier, qui reçurent chacun une plaquette souvenir.

De nombreux artistes prêtèrent leur concours parmi lesquels l'Estudiantina « Les routiniers de Bab El Oued », sous la direction de M. Bonin, qui charmèrent l'assistance. Les clowns Bibi et Bobo se surpassèrent pour amuser les petits et aussi les grands.

Une mention spéciale à M^{lle} Villalonga, fort applaudie dans son imitation de G. Bécaud.

C'est fort tard que cette manifestation prit fin après que Berton fit une arrivée sensationnelle en Père Noël.

Signalons que, grâce au dévouement de M^{me} et M. Ciancio Rodolphe, tous les motocyclistes et leurs invités reçurent, gratuitement, des gâteaux et un succulent chocolat.

Et maintenant, le M.C.D.A. vous donne rendez-vous pour le Méchoui, qui aura lieu le 2 avril prochain, à Courbet-Marine. Faites-vous inscrire.

Y. CHEVALIER.

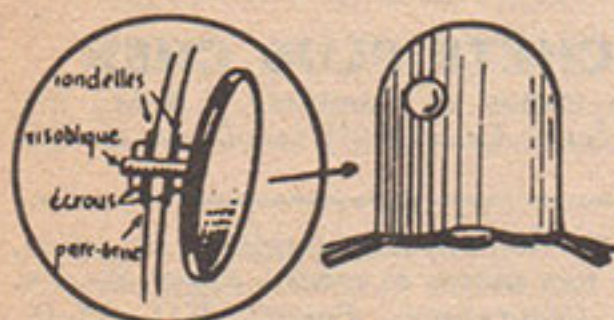
AFCO S.A.

181, RUE LA FAYETTE, 181
PARIS-10^e

PRÉSENTE POUR LA SAISON 1954-1955
SES SPÉCIALITÉS

Chaînes " **PERRY** "
Moteurs " **JLO** "

DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR...
LES ACCESSOIRES



PANORAMIC
SCOOTER
n° 7 S 55 230 Frs

NETTOYEUR
DE BOUGIE
n° 514 320 Frs



RÉTRO
ANTI-CHOC 1955
n° 7 L 10 400 Frs



COCORDAN ET LAFONT, Fabricants - AVON-FONTAINEBLEAU

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

POIGNEES TOURNANTES
GUIDONS ACCESSOIRES

DUPLEX

37, RUE DU D^r F. MORUCCI - MARSEILLE (6^e)

chez tous les Grossistes

L'utilisation des lampes jaunes dans les projecteurs des CYCLOMOTEURS & CYCLES sera obligatoire à dater du 1^{er} Juillet 1956

La lampe **NORMA** à ampoule sélective jaune vous donnera toute satisfaction

DURÉE

RÉSISTANCE

QUALITÉ DE LUMIÈRE

Exigez-la!

LAMPE NORMA



Depuis plus de 40 ans

MOTTAZ PAR SA QUALITE S'IMPOSE

RESERVOIRS
MOTOS-SCOOTERS
VELOMOTEURS
CYCLOMOTEURS

ETs **MOTTAZ**
307-311 rue de la Gareme
NANTERRE - Tél. ML 29-77



NORTON DOMINATOR, crédit reprise. Danré, 28, rue Martin-Pré, Meaux.

175 P. VALLEE sport, moteur Ydral, suspension arrière oscillante, état neuf. B. Garry, Montjean (Mayenne).

Plus offrant, **175 MALTERRE A.M.C.**, impec. Henry, 6, bd de Vincennes, Fontenay-s.-Bois.

Urg., bas px, **PUCH 175 S.V.S.**, équipée. Serph, 11, place de la Porte-Champerret. GAL 76-19.

350 cm³ B.S.A., Gold star, spéciale cross et remorque. Demande roue arrière N.S.U. 250 O.S.L. Delpeyrat, Château-d'Oléron (C.-M.).

SUPERBE NORTON Daytona 2 carbu, 1 600 km. Et. nf. Prix int. Visible 172, r. de Courcelles.

V. **350 ARIEL NH 1953**, 25 000 km, 160 000. Baumeyer, 12, r. du Terrage, Paris.

TERROT E.T.P., tout équipée, exception., 78. **GNOME 125**, culasse et carbu. spécial. rap., 50. R. Pitassi, Saint-Laurent-du-Jura.

Norton Dominator 1953....	250 000
Guzzi, 4 000 km, 2 ch, 1953..	170 000
Guzzi, 2 ch, 1952.....	140 000
Velocette 3 ch, culb., selle dble	100 000
Jonghi 4 ch, culb. à roder....	90 000
Peugeot 2 ch, grand luxe 1953	90 000
Excelsior 2 ch, Villiers 1952	85 000
Terrot 5 ch 1949, selle double	75 000
Peugeot 2 ch 1952.....	75 000
N.S.U. 4 ch culb. 1952.....	180 000
Gnome 125, 1953.....	75 000
Guiller 125 A.M.C., fin 1953.	70 000
Ydral 125, 4 vitesses, 1952....	65 000

TOUTES AVEC GARANTIE CREDIT IMMEDIAT REPRIS, ECHANGE

Leclerc, 17, rue Pajol. BOT 05-95.

MAGNAT-DEBON, 350 cm³ culbuté, mot. Blackburn équ., t-sad., dyn., acc., avert. neufs, bon état marche, 20 000 fr. VéloMOTEUR 100 cm³, Peugeot, 15 000 fr. S'adresser de 6 h à 7 h chez M. Poidevin, 185, av. Michel-Bizot, Paris (12^e).

250 BERNARDET 1952, très bon état, pneus, chambres, phare neuf, 60 000. Motobécane D 45, 25 000. Viguier, 9, rue Beaupréjour Suresnes (Seine).

AUTOMOTO COMPETITION 250 cm³, A.M.C., gagnante 2 heures et Bol d'Or, moteur neuf, pièces de rechange. Marcel Pahin, 12, rue Barbès, Courbevoie (Seine). Tél. DEF 36-07.

SANS PREMIER VERSEMENT GRAND CHOIX MOTOS SCOOTERS SOLDES SIDE-CARS A PARTIR DE 5 000 FR. GARANTIE 3 MOIS CRÉDIT REPRIS

GIL, 83, avenue d'Italie (13^e). OUVERT LE DIMANCHE.

SACOCHE CUIR « VESPA », ayant fait vitrine, soldée 50 % de sa valeur. Prix 12 590 fr. Vendue 6 295 fr. S'adresser à Motocycles.



PETITES ANNONCES

La ligne de 39 lettres, signes ou espaces : 200 francs

De 10 000 à 20 000 fr.
100 Motobécane..... 15 000
200 Ardie..... 20 000
350 Terrot, culb...... 15 000
 De 20 000 à 40 000 fr.
125 Peugeot..... 25 000
196 N.S.U...... 30 000
198 D.K.W. SB..... 40 000
175 B.S.A. culb...... 40 000
250 et 350 Monet-Goyon, 1947 35 000
250 Gnome Junior..... 40 000
500 Indian Scout..... 35 000

De 40 000 à 100 000 fr.
1 000 René Gillet, side, 1952. 75 000
500 Terrot R.G.S.T., très belle 120 000
500 Motobécane, super Club. 65 000
350 B.M.W. R 35 S. Bl. PL. 95 000
350 Royal Enfield, de 60 000 à 75 000
350 Terrot H.C.T...... 70 000
125 Peugeot, télé...... 45 000
125 Motobécane D 45 S...... 60 000
125 Puch..... 85 000

De 100 000 à 150 000 fr.
750 B.M.W...... 120 000
750 B.M.W. side capote..... 145 000
250 Csepel, c. neuve..... 120 000
250 Puch, noire..... 140 000
250 Jawa, S. Bl. PL...... 130 000
250 B.S.A. CIISL..... 135 000
150 Puch Oscil..... 115 000
350 Velocette MAC..... 135 000
350 Royal Enfield télé..... 120 000

De 150 000 à 200 000 fr.
500 B.S.A. A 7..... 210 000
500 B.S.A. B. 33 c. neuve..... 215 000
350 B.S.A. B. 31..... 175 000
350 N.S.U. Consul..... 170 000
250 B.M.W. R 25-2..... 185 000
650 Triumph..... 230 000

Plus de 250 000 fr.
B.M.W. R 67-2, B.M.W. R 51-3.
 De nombreux side-cars précision droite et gauche, 1/3 comptant, crédit UN AN. Voiture 7 ch Ford Taunus, reprise moto. **MOTO RECORD**, 151, rue Marcadet, Paris (18^e). Métro Lamarck. MON 24-40.

Norton 500 Featherbed course.
Velocette 350 K.T.T. course.
Velocette 350 MAC-500 MSS neuves.
Motobécane scooter.
Mobylette, tous modèles disponibles, quelques machines neuves, soldées. Cherrier Pierre, 21, boulevard A.-Sellier Suresnes. LON 16-29.

DIVERS

L'Expédition Cavally vend ses pièces de rechange neuves origine Nuremberg. **KS-750 ZUNDAPP-RUSSIE**, 1 boîte vitesses, 1 carter moteur, cardans, noix, 1 embiellage neuf, origine. Nombreux matériel général. Ciret, 24, rue du Chalet, Malakoff (Seine).

A vendre plusieurs caisses de side-cars tôle, housses de side-cars, jerry cans de 10 et 20 l. Outillage et pièces de rechange neuves pour **ZUNDAPP KS-750**. C.R.M. 7, rue du Plateau, Bicêtre (Seine).

AGENCE OFFICIELLE :

14, boulevard Soult
 Tél. DOR 49-42



PARIS XII^e

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

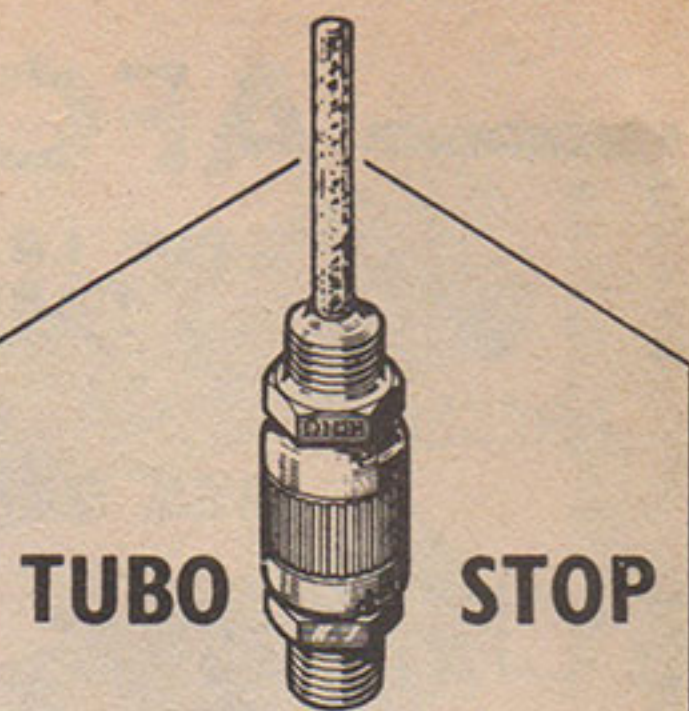
Particulier vend à crédit ou échange **DYNA JUNIOR**, équipée radio. Ecrire Fauvel, 8, rue Pelouze, Paris.

A vendre neuve, **REALESEUSE PORTATIVE C.Y.**, marque Deragne Frères à outil unique Widia, Junior universelle à tête amovible, 6 vitesses directes, 4 vitesses réduites, avec tout l'outillage nécessaire pour alésages de 50 à 115, 280 000 fr. F.N., 4, rue Pierret, à Neuilly (Seine). MAILLOT 94-27.

BOITE DE VITESSES Burman, 3 v., état de neuf, 3 000. S'adresser Guillot Joseph, cycles, Challans (Vendée).

Pour amateur, matériel compétition, carburateurs, roues, pneus etc. Marcel Pahin, 12, rue Barbès, Courbevoie (Seine). Tél. : DEF 36-07.

50 VOITURES DISPONIBLES, repr. moto, comme 1^{er} versement. Gil, 83, avenue d'Italie, Paris (13^e). Ouvert dimanche.



TUBO STOP

LE ROBINET ÉTANCHE et IMBOUCHABLE

OTOM S.A.

5 BIS, RUE FRANKLIN, COURBEVOIE
 DEF. 21-63 - 25-91

ACHÈTE PLUS CHER

Toutes motos et scooters. F.A.M., 10, av. de Saint-Ouen (18^e) (angle av. de Clichy).

Toujours 50 voitures tourisme et sport, reprise ttes motos et crédit. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

Achat paiement immédiat. Scooters, motos, Moto Record, 151, rue Marcadet, Paris (18^e). MON 24-40.

Poignées chauffantes **KICHOF**. Prat, Sainte-Terre (Gironde).

I.N.C. carburateur

DELL'ORTO

Remporte les 1^{re} et 2^e places au **BOL D'OR 1955** catégorie 175 cm³

Ces modèles de carburateur sont livrables chez

TRADING-MOTOR-LINE
 74, rue de Rome - Paris-9^e
 LAB 22-08

MOTOS POHU, SPEC., PUCH, MOTO SERVICE PALOMA ttes pièces détachées, acces. libres magasins, 175 SW., 175 SWS, 250 GS, 250 SGS, carénée sport. Crédit : 7, 9, 12, 15 mois. 52, avenue Foch, Saint-Maur. CRA 51-76.

150 VELOM, motos, side-cars d'occasion. Crédit 15 mois. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.



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

MARCHAND Frères
 16, rue Danton - LEVALLOIS

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

AGENT OFFICIEL
Lambretta

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - GIMA - JAWA - TRIUMPH - VELOCETTE
 ROYAL-ENFIELD - HOREX

CRÉDIT

50, av. Édouard-Vaillant - BOULOGNE (Seine) - MOL. 29-62

DISTRIBUTEUR

ISETTA - VELAM

EXPÉDITION PROVINCE

Les meilleurs marques sont sélectionnées pour vous chez

marcel perrin

RECORDMAN DU MONDE

Grande cuisine Petits plats ...



- DES RECETTES INÉDITES
- QUELQUES SECRETS DES GRANDS CHEFS
- DE NOMBREUX PLATS PRÉSENTÉS EN NOIR ET EN COULEURS DANS

LA BONNE CUISINE

A LA PORTÉE DE TOUS

14 NUMÉROS PARUS

EN VENTE CHEZ TOUS NOS
DÉPOSITAIRES - le numéro

120 F

avec

BRICOLONS

- JE RÉPARE MES CHAISES CASSÉES
- JE CONSTRUIS UN BAR
- JE NETTOIE MES MURS SALIS

Tout ça à peu de frais, car

BRICOLONS

m'apprend comment récupérer
mes vieux objets...

Achetez-le tous les mois
48 pages

40 F

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

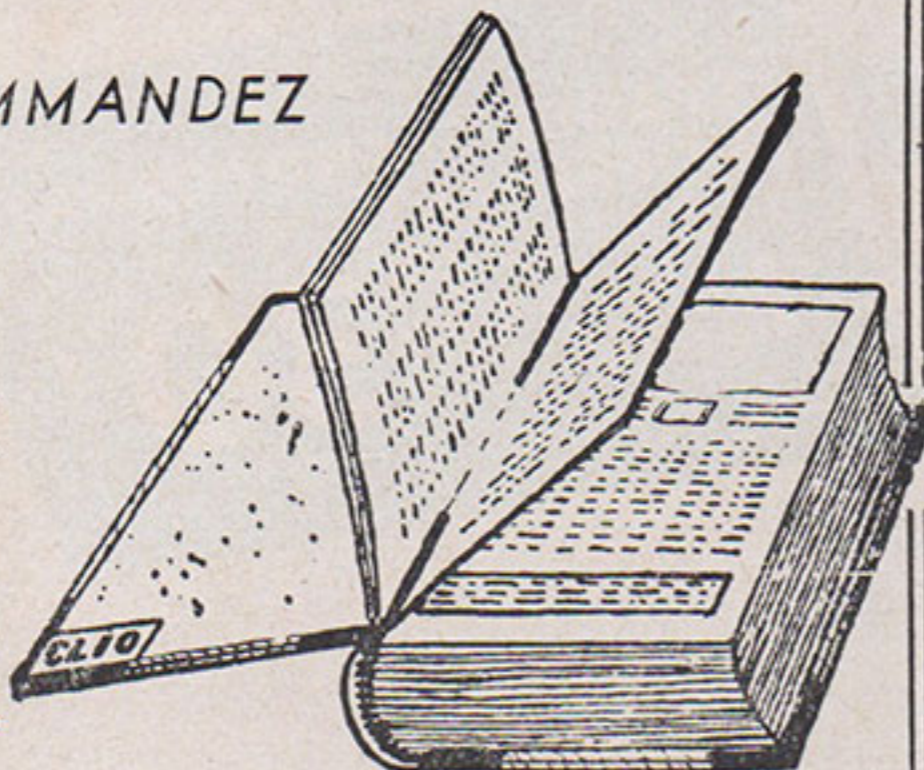
COMMANDEZ

VOS RELIURES

" MOTOCYCLES "

Elles vous permettront
de conserver intacte
votre collection de
" MOTOCYCLES "

Envoi contre 500 fr. à
verser au C.C. du journal
Paris 2834-83 ou contre
mandat.



Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17^e

24 NUMÉROS PAR AN

UN AN 800 fr.

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

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

NOM :

ADRESSE :

Belgique : S.A.P.P.E.L., 20, r. des Comédiens, Bruxelles
C.C.P. 3-86 - 1 an..... Fr. : 160

Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle
C.C.P. V. 10.442 - 1 an. Fr. : 12

Tous autres pays : C.C.P. Paris 2.834.83, Fr. : 1.100
Changement d'adresse.. Fr. : 30

L'abonnement partira du numéro

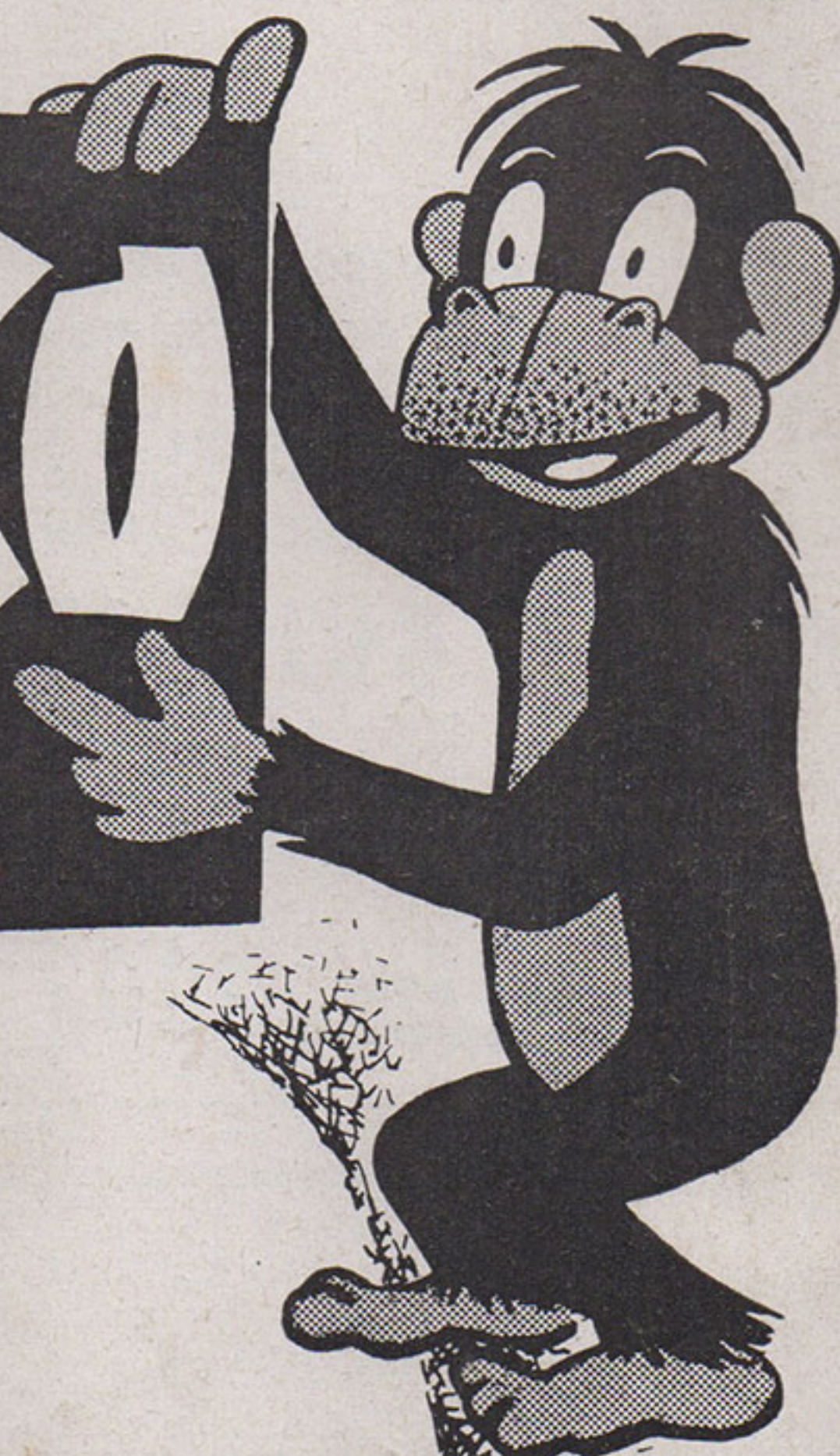
L'abonnement donne droit à une insertion de 6 lignes de petites
annonces, à utiliser pendant la durée de l'abonnement.

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

POUR VOS ENFANTS...

JOCKO

LE JOURNAL PRÉFÉRÉ DES
PETITS ET DES GRANDS...



chaque semaine :

- DES CONTES FANTASTIQUES.
- DES HISTOIRES MERVEILLEUSES.
- DES RÉCITS D'AVENTURES.
- DES PAGES COMIQUES.
- DES JEUX, DES DISTRACTIONS, ETC...



un journal sain,
un journal gai,
un journal bien vivant,
un journal pour tous
les enfants.

16 PAGES-GRAND FORMAT
ENTIÈREMENT
DESSINÉES
en noir et en
couleurs.

30 F.