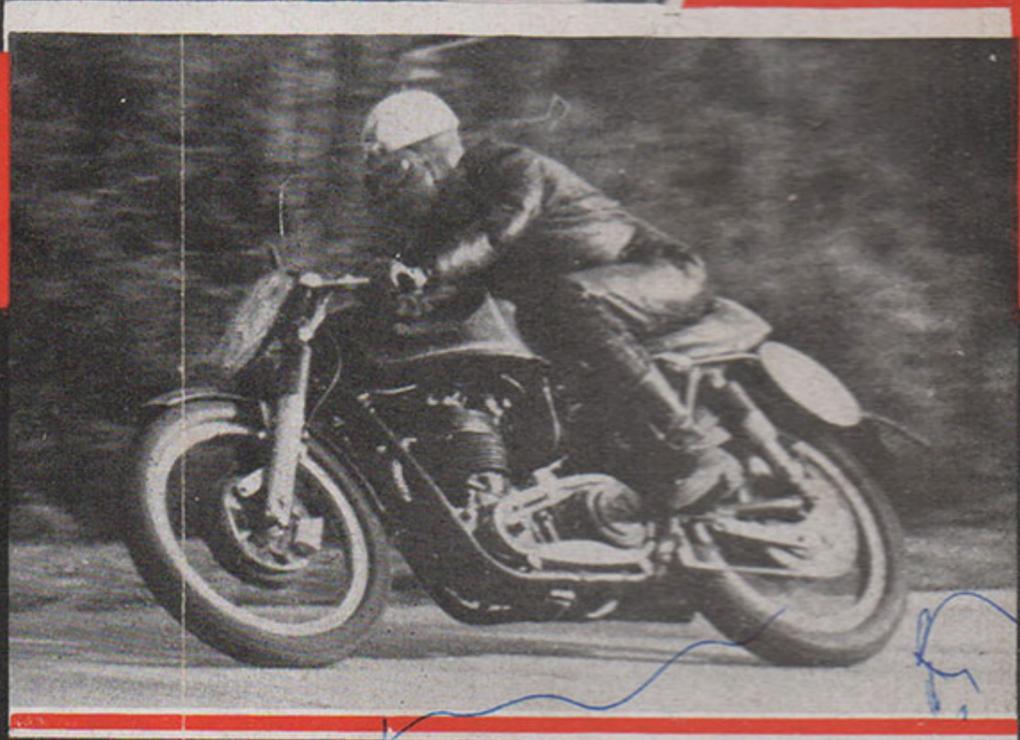
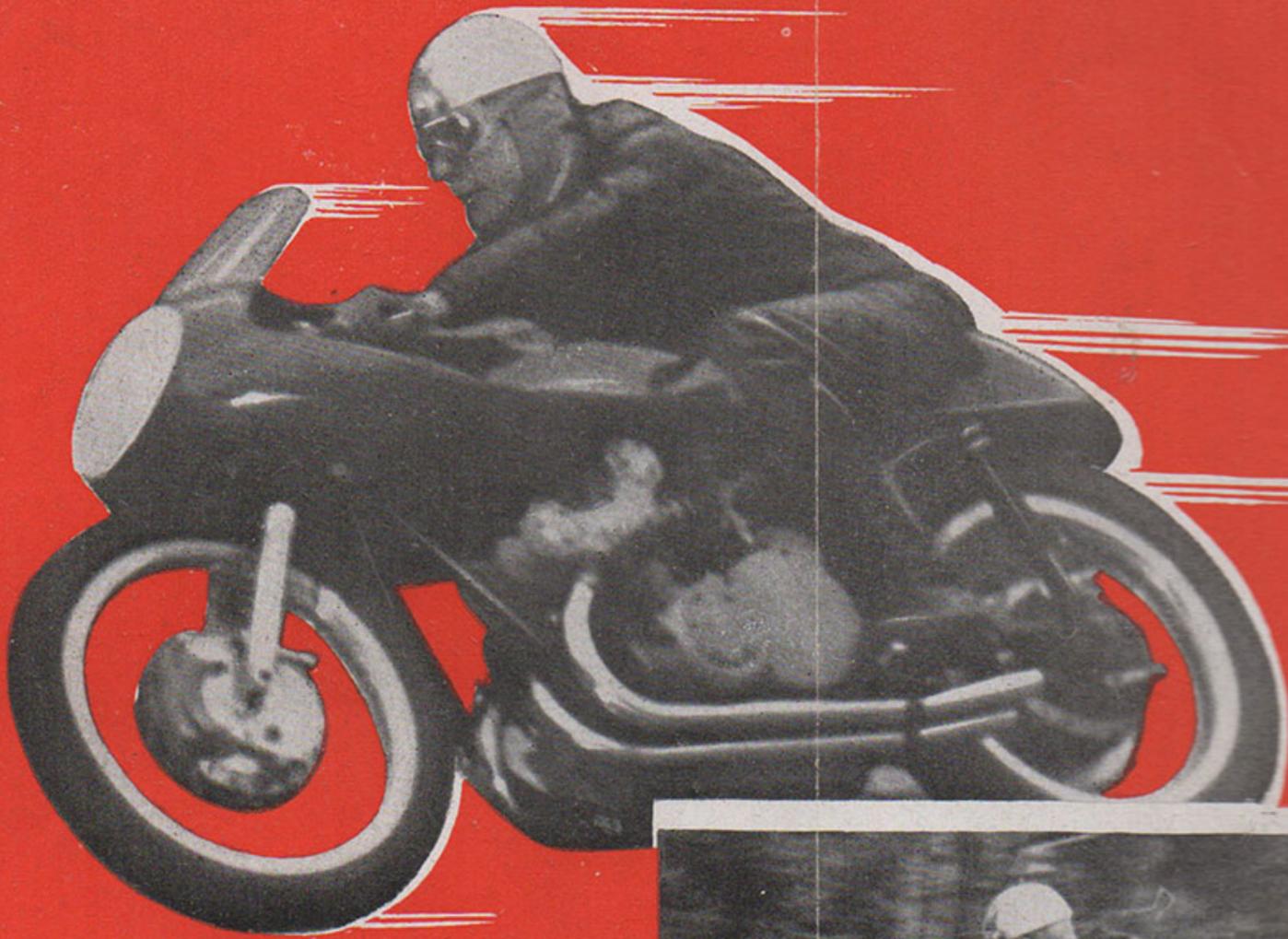
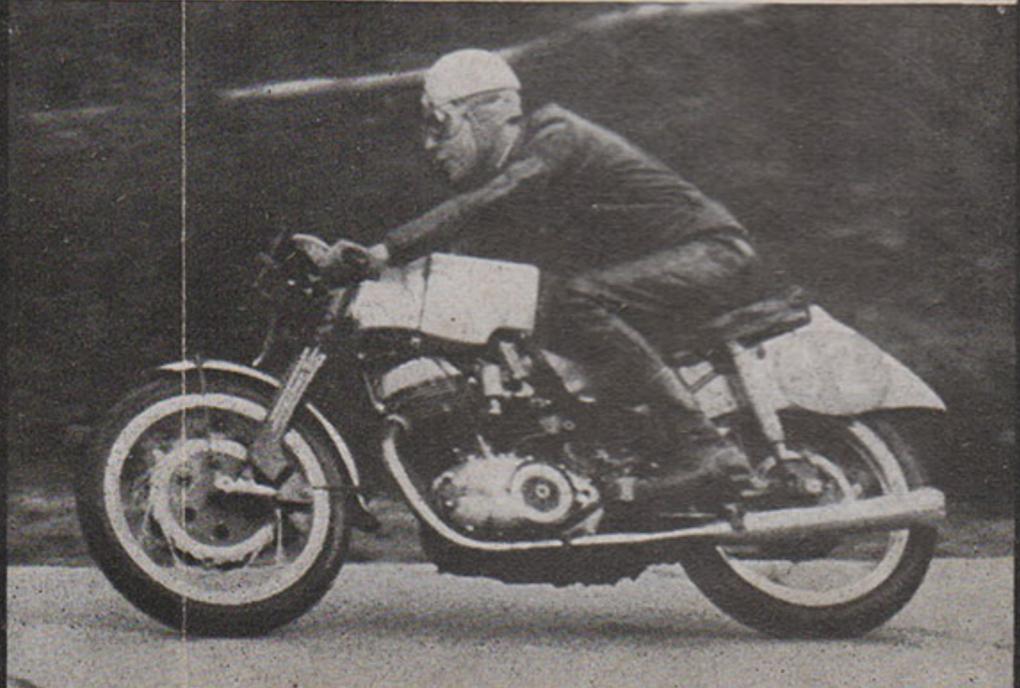


MOTOCYCLES *et Scooters*

N° 168 - 1^{er} AVRIL 1956
9^e ANNÉE
REVUE BIMENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD^e : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS



CÔTE LAPIZE
"records battus"



40 f

UNE RÉVOLUTION DANS LA FABRICATION DES CHAINES
POUR CYCLOMOTEURS

Pour le même prix :
1 chaîne
qui en vaut **3**

la
Spéciale Cyclo
à traitement Delta Δ

vous fera l'usage de **3** chaînes habituelles

Des expériences officielles réalisées par le Laboratoire des Arts et Métiers (P.V. n° 124.588 du 21.12.55) ont prouvé que la nouvelle chaîne *Spéciale Cyclo* SEDIS, à traitement DELTA, s'use 3 fois moins qu'une chaîne habituelle.

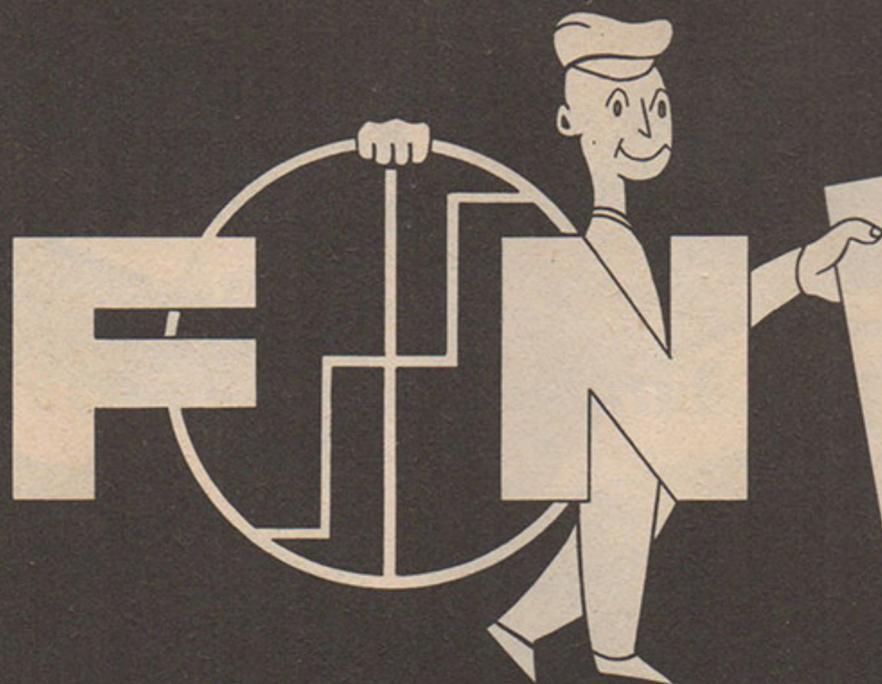
Son emploi libère de tout souci et rend l'usage journalier du cyclomoteur encore plus économique.

Dès maintenant,
exigez-la de votre fournisseur habituel

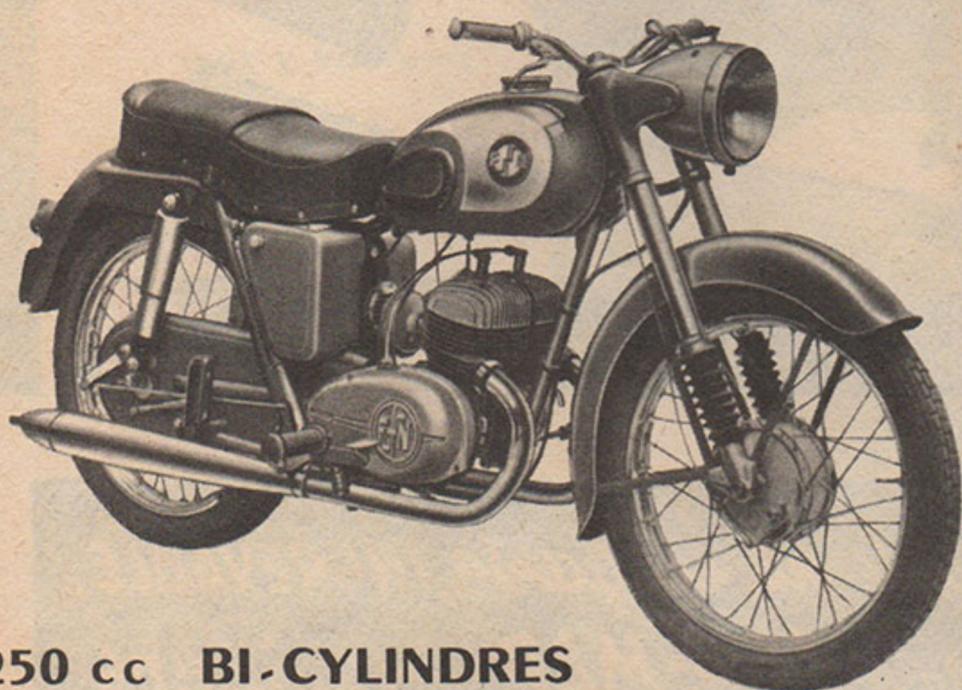
SEDIS
YELLOW

la chaîne française de qualité
toujours en tête du progrès!

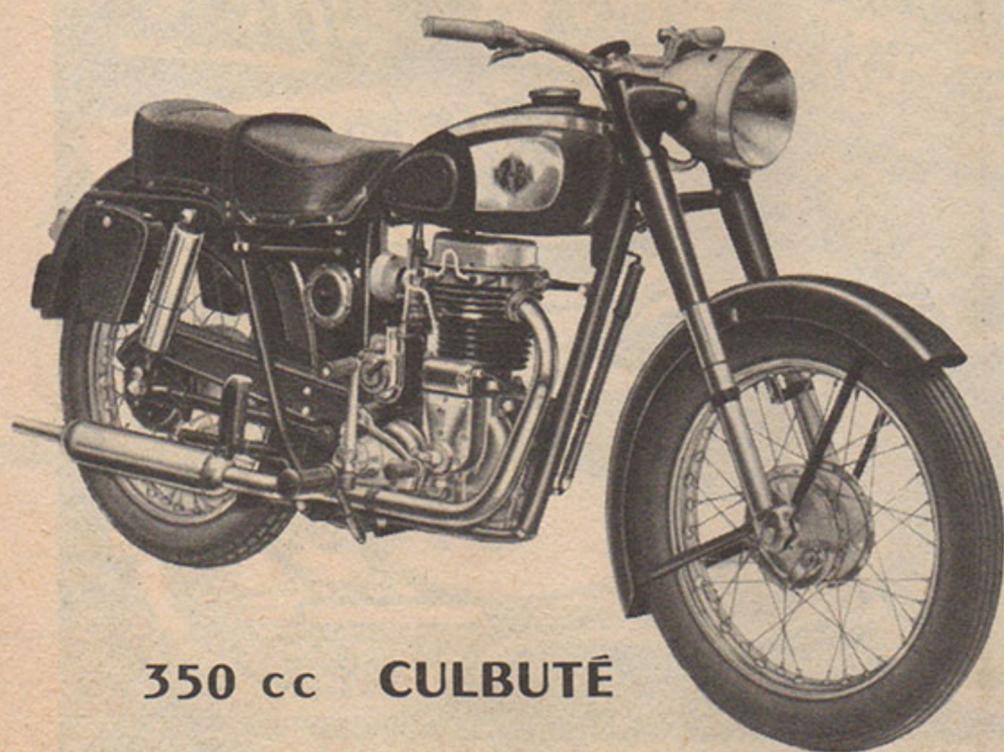




**PRÉSENTE LA GAMME
DE SES MODÈLES
56**



250 cc BI-CYLINDRES



350 cc CULBUTÉ

SES NOUVEAUX PRIX

**175 cc - 2 TEMPS
180.000 frs**

**250 cc - BI-CYLINDRES
225.000 frs**

**250 cc - 4 TEMPS
225.000 frs**

**350 cc - CULBUTÉ
255.000 frs**

**450 cc - CULBUTÉ
275.000 frs**

LIVRABLES IMMÉDIATEMENT

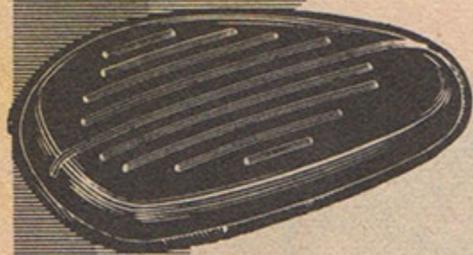
ENTIÈREMENT ÉQUIPÉES

(Fourches télescopiques
Selles doubles
Suspensions
arrières oscillantes)

FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL
SUCCURSALE FRANÇAISE : 4, rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE - Tél. MAI. 94-27

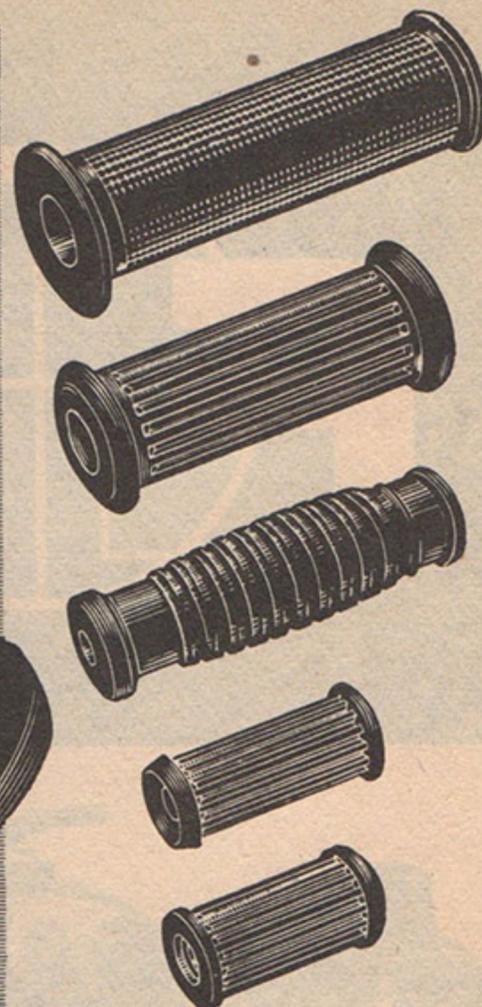
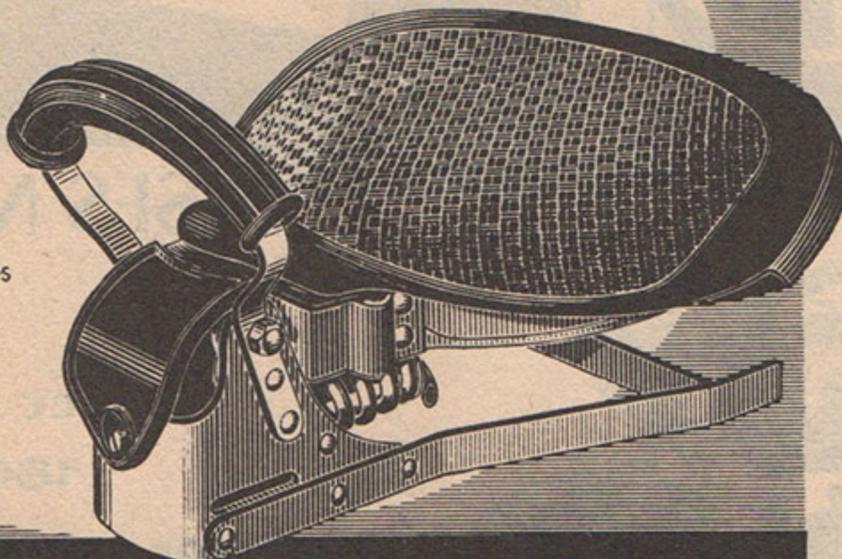
200 AGENTS EN FRANCE - Quelques agences régionales encore disponibles

L'équipement caoutchouc VÉLOMOTEUR, SCOOTER, MOTO...



SIEGE ARRIERE
ADAPTATION SUR TOUS
PORTE-BAGAGES
ADAPTATION VESPA

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



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



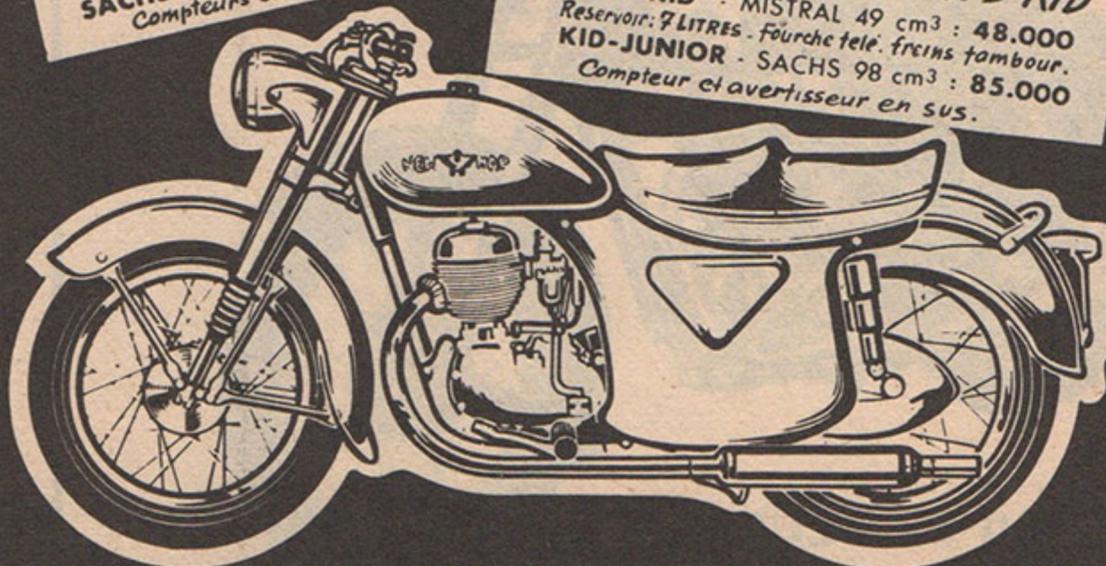
Vous voulez une machine moderne, élégante, INCREVABLE,
voyez **NEW-MAP**: Toujours
en tête

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^hs Av. Louis Torcatiss
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-Lo : 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 Dupuy
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

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

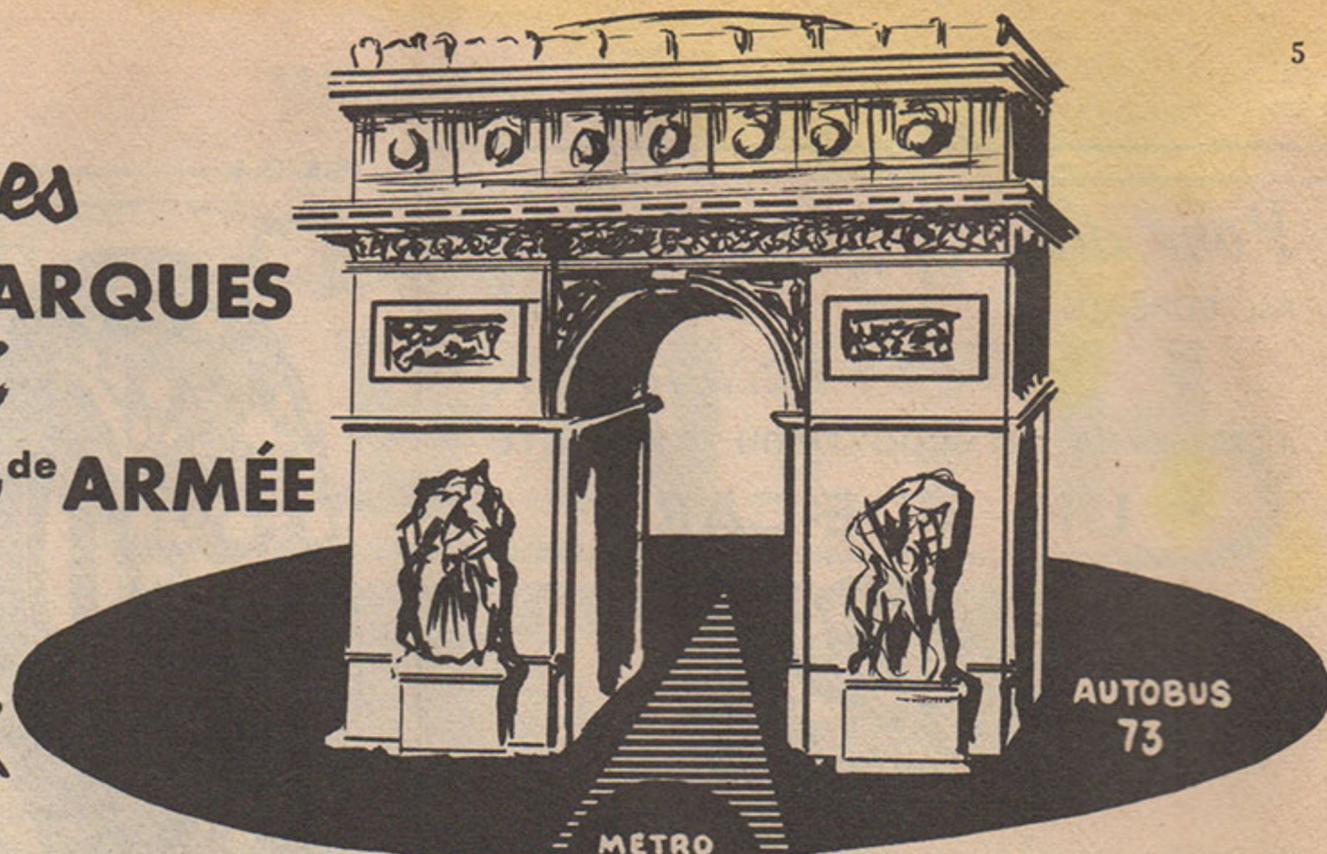
Ses cyclomoteurs "KID"
BABY-KID - MISTRAL 49 cm³ : 48.000
Réservoir: 7 LITRES - Fourche télé. freins tambour.
KID-JUNIOR - SACHS 98 cm³ : 85.000
Compteur et avertisseur en sus.



NEW-MAP 124, Ave.
Lacassagne
LYON

Toutes les
GRANDES MARQUES
 sont
AVENUE de la G^{de} ARMÉE

"Avenue des
 jours heureux"



AUTOBUS
 73

vous y trouverez

- motos
- vélos
- scooters
- cyclomoteurs
- habillement de sport

METRO
 ETOILE

PETIT MATELOT

habilleur de classe pour
 le plein air PAS. 71-24.

27

MOTOCONFORT

ROBERT PIEL PAS. 86-45

29

LAMBRETTA
UNIAUTO immeuble
 goodyear ETO. 72-72

24

GNOME ET RHONE

KLE. 90-56

49

METRO
 ARGENTINE

MOTOBÉCANE
 GRANDE-ARMÉE MOTOS
 ETO. 54-81

26

RENÉ GILLET

PAS. 75-19

55

HOREX
 ETO. 54-81

26

PEUGEOT

KLE. 19-24

71

AUTOMOTO
 GAL. 57-95

62

B. S. A.
SUNBEAM ARIEL
 KLE. 27-23

79

METRO
 P^e MAILLOT

ALCYON

PAS. 03-45

81

GRANDE ARMÉE
 AVENUE DE LA

Pour aller

AU BUREAU, A L'USINE, A LA CAMPAGNE,
en vacances...

ATTELEZ A VOTRE SCOOTER OU VOTRE MOTO
UN SIDE-CAR



(MODÈLE A 2 PLACES POUR MOTO PUISSANTE)
DÉLAI DE LIVRAISON : 1 MOIS

HALL de la MOTO

18-20, RUE RÉBEVAL - PARIS (19^e) - BOT 27-12

PEUGEOT - TERROT - T.W.N. - ZUNDAPP

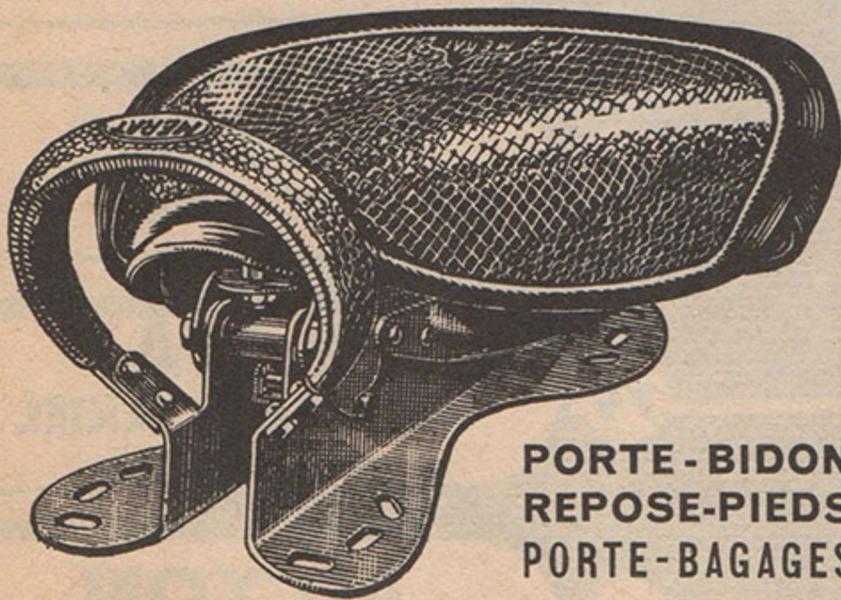
PUB. G. L.

Belle sera la route...
TRACÉE PAR
Firestone
SERVICE GÉNÉRAL DU PNEU
Concessionnaire exclusif pour la France
12, B^{ld} BINEAU - LEVALLOIS - PERRET (Seine)

MERAT

VOUS PRÉSENTE SES SPÉCIALITÉS
modèles brevetés S.G.D.G.

SELLES AVANT ET SIÈGES ARRIÈRE
DESSUS DOUBLE CAOUTCHOUC
Fixation sur tous porte-bagages et garde-boue



**PORTE-BIDON
REPOSE-PIEDS
PORTE-BAGAGES**

MERAT & C^{ie}, SURESNES (Seine)

TÉLÉPHONE : LON. 18.86 et 36.18

SILENCIEUX WILMAN

1^{er} Toujours et partout!

**1^{er} Prix au dernier concours
du T.C.F. et au concours précédent**

**1^{er} Prix au concours international
de silencieux organisé à Berne par la F.M.S. en 1953**

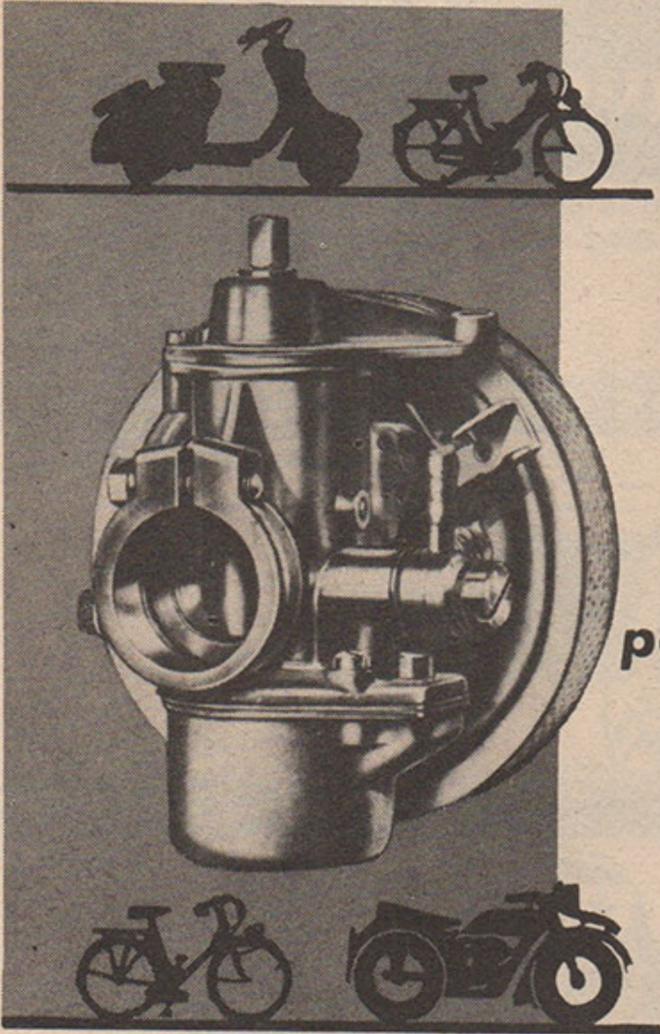


**Tous les 1^{er} PRIX dans toutes
les catégories au dernier concours
de la F.F.M. en 1954**

Les essais effectués aux Laboratoires de l'U.T.A.C.
ont prouvé la supériorité des appareils WILMAN
au point de vue silence et puissance du moteur.

SILENCIEUX D'ADMISSION POUR 2, TEMPS

WILMAN 1 et 3, rue d'EVREUX - COURBEVOIE (Seine)



CARBURATEUR ZENITH MX

pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs, cyclomoteurs.

Étanche aux poussières.

Cuve centrale à niveau stabilisé.

Siège du carburateur ZENITH, 26 à 32, rue de Villiers LEVALLOIS-PERRET
39 à 51, Chemin Feuillat - LYON (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.



**VELOMOTEUR 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

**Avec changement
de vitesse automatique**

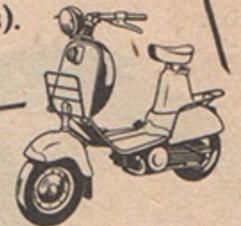


Le **Guepard**

125 cc "mono"	75 kmH
125 cc "twin"	80 kmH
200 cc "twin"	90 kmH

* Grâce au système **SERVOMATIC**, qui commande les 2 gammes de vitesses (1^{re} - 2^{me} et 3^{me} - 4^{me}) le moteur tourne toujours et automatiquement au régime optimum. Jamais surmené, il garde toute sa nervosité. Et pour conduire, quel changement ! Exceptionnelle stabilité (organes en ligne et centre de gravité très bas). Réservoir 12 litres.

132.800 Frs - SUPER-CRÉDIT

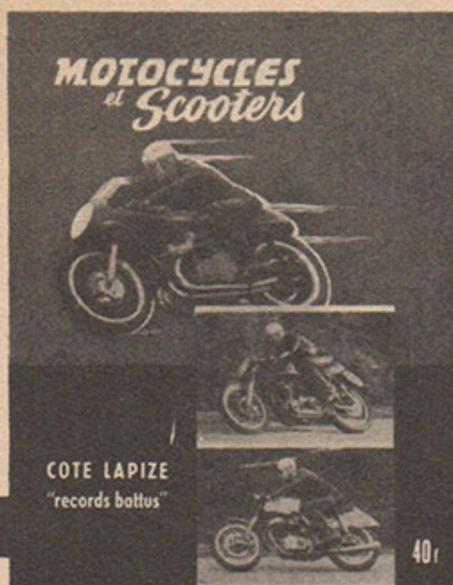


Egalement avec "Servomatic"
le **CABRI** 98 cc - 60 kmH. - **89.500 Fr.**

NOUVELLE PRODUCTION

BERNARDET

104, AV. DE LA RÉPUBLIQUE CHATILLON S/BAGNEUX (SEINE)



A U S O M M A I R E :

P. Monneret,
nouveau
recordman
absolu de la
Côte Lapize.

- | | | | |
|---------------------------------|----|------------------------|----|
| ★ Échos..... | 10 | ★ ADAC-WINTER.. | 22 |
| ★ ACMA-Fourcham-
bault | 14 | ★ Sport | 24 |
| ★ Côte Lapize | 19 | ★ Expédition Cavally.. | 28 |

9^e ANNÉE

N° 168

1^{er} AVRIL 1956

MOTOCYCLES

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

Des vertes
et des
pas mûres

Dans la nature, ce ne sont pas les feuilles vertes, mais les rousses qui tombent : si, par contre, il s'agit de surimposer l'automobile, peu importe la couleur ; ce n'est pas d'ailleurs d'une feuille, mais d'une carte (c'est plus solide) dont il s'agit, une carte que nos grands financiers offriraient aux automobilistes (avec défense de la refuser), moyennant une redevance de 3 000 francs le cheval.

Notons en passant que c'est pour une bonne œuvre : l'augmentation de la retraite des vieux travailleurs, que nous reconnaissons d'autant plus notoirement insuffisante qu'un jour viendra où elle sera pour nous-mêmes la seule ressource de nos derniers ans. Mais pourquoi demander aux seuls automobilistes de faire l'appoint pour la totalité des retraités de la nation entière ? Pourquoi pas plutôt une taxe sur les produits de consommation courante ? Étant supportée par tous les Français, de plus quotidienne, elle serait égalitaire et, pour chacun de nous, moins lourde et moins arbitraire.

Ce projet prête d'ailleurs à des constatations ahurissantes. Prenez un retraité qui, grâce à cet impôt au cheval toucherait 10 % de plus d'allocation soit 20 000 à 25 000 francs de supplément par an ; ce brave vieux possède une 15 ch presque aussi vieille que lui, il paiera donc à l'État 45 000 francs pour ne pas bénéficier lui-même de l'augmentation, son vieux tacot constituant un signe extérieur de richesse.

Nous semblons prendre la chose à la rigolade car jusqu'à présent les deux-roues, pour une fois, ne semblent pas visés ; mais si un jour prochain un de nos édiles apprend qu'il en circule environ 5 millions qui se peuvent pressurer, comme le reste, gare à vous !

Max Enders

M A I C O M O T O R S ECHO

Un cyclomoteur agricole avec pompe ou compresseur.

Motobloc a présenté au Salon de la Machine agricole, un cyclomoteur équipé, à volonté, d'un compresseur ou d'une pompe actionnés l'un ou l'autre par le moteur de la machine.

Cette initiative est fort intéressante : elle permet au cultivateur de parvenir avec son cyclo à ses terres, de traiter ses arbres, sulfater ses vignes arroser ses champs, alimenter en eau sa maison, gonfler les pneus de ses tracteurs, peindre au pistolet. Le compresseur ou la pompe, sont placés dans le berceau du cadre et ne gênent en aucun cas la conduite de la machine.

A Reims : Station Vélo-Solex-Vespa.

On nous prie d'annoncer l'ouverture à Reims d'une nouvelle station-services moderne spécialisée par les cyclomoteurs Vélo-Solex et les scooters Vespa.

Cette station s'est ouverte à proximité de la gare.

Yellow et non Jellow.

Rectifions une erreur typographique commise dans un récent écho relatant la remise à Louison Bobet du Challenge Yellow qui, pour la circonstance, avait été baptisé Jellow. Nos lecteurs auront certainement rectifié d'eux-mêmes tous connaissant bien les chaînes Yellow et le challenge qu'elles mettent annuellement en compétition.

La belle performance du Lyonnais Lucien Martin.

3 150 km d'une seule traite en 47 h 35 tel est l'exploit réalisé par M. Martin à bord d'une 500 bicylindre Norton.

Le parcours était le suivant : départ de Lyon via Nancy, Arras, Paris, Bordeaux, Bayonne, Toulouse, Nice, Aix-en-Provence et Lyon. Le passage dans toutes ces villes étant contrôlé par le Club local.

Le départ eut lieu le 4 juin dernier à 22 h 10 et le retour à Lyon exactement 47 h 35 plus tard à la moyenne de 71,750 km/h. M. Martin a été encouragé et souvent accompagné par les membres qu'il avait alertés et dont il a apprécié la sportive camaraderie. Il reçut à son retour un chaleureux accueil et les applaudissements d'une foule d'amis et curieux.

Ce bel exemple d'endurance méritait pour son auteur la belle réception qu'il a reçue et à laquelle nous ajoutons tardivement, nos plus sincères félicitations.

Une antériorité au moteur Oméga.

A la suite de la présentation dans notre numéro du 1^{er} mars, du moteur Oméga, inventé par M. Granville Bradshaw, considéré dans tous les milieux comme une révolution, notre lecteur, M. G. Leroy, professeur technique, nous informe qu'à sa connaissance, il existe une antériorité à ce moteur, tout au moins de principe, car les progrès techniques réalisés aujourd'hui permettront peut être un résultat qui n'était alors qu'expérimental. En effet, un moteur de même principe, le « Esselbé » a été exposé au Salon de l'Aviation de 1912 ou de 1913.

M. Leroy nous informe qu'il possède une documentation technique sur le moteur « Esselbé » et qu'il nous donnera bien volontiers de plus amples détails sur le sujet. Nous les lui demandons, bien entendu et l'en remercions par avance.

Les cyclos silencieux.

Des récents travaux modifiant le système d'échappement ont permis à N.S.U. d'abaisser encore sensiblement le niveau sonore des Quickly. En effet, il passe de 77 phones à 70!. Ce cyclo est maintenant plus silencieux que de nombreuses voitures. Précisons qu'en Allemagne le maximum admis est de 78 phones!

D'autre part, N.S.U. nous communique que, dorénavant, on peut acheter le modèle Quickly S équipé d'un réservoir plus grand (4,5 l), une béquille latérale, jantes chromées et tachymètre incorporé au phare. La différence de prix entre les deux modèles est de D.M. 50, soit un peu plus de 4 000 fr.

A propos de futurs records.

N.S.U. annonce que les tentatives de records prévues auront sans doute lieu entre le mois de juin et le mois d'août, selon les conditions atmosphériques. On pense que les services intéressés de N.S.U. seront sur place depuis le mois de mai afin de pouvoir procéder aux essais. Les machines de petites cylindrées seront pilotées par Müller tandis que le recordman Herz pilotera les gros bolides.

Subventions... en Allemagne.

Le circuit de la Solitude près de Stuttgart sera prêt pour le Grand Prix d'Allemagne qui se disputera le 22 juillet prochain. Le Conseil municipal de Stuttgart vient en effet d'accorder les derniers crédits pour l'achèvement des travaux : 150 000 D.M.

Ce circuit magnifiquement situé aura maintenant une largeur de 8 m pour les lignes droites et 12 m dans tous les virages!

D'autre part, nous apprenons que les pourparlers pour un développement sé-

rieux du circuit de Hockenheim vont bon train. Les grandes firmes allemandes de l'industrie de l'automobile et de la moto ont évidemment tout intérêt à construire une piste d'essai du genre Montlhéry à proximité de leurs usines respectives.

Production N.S.U.

Pour le mois de janvier 1956 le constructeur de Necharsulm annonce une production de 26480 machines soit 20 300 Quickly, 2 920 Lambretta, 3 260 Superfox, Superlux et Max.

Exportations Maico.

En 1955, Maico exporta quelque 104 machines de moto-cross aux Etats-Unis. Il faut croire que ces machines ont fait école puisqu'une nouvelle commande pour 180 machines de cross vient d'être exécutée.

Rallonge d'échappement pour Mobymatic.

La rallonge d'échappement, qui se monte sur les cyclomoteurs Mobyette, a pour but d'empêcher les projections grasses de cet échappement sur la roue et le pneu arrière et les jambes du conducteur.

Si pour les modèles courants le problème se résolvait facilement par un tube rigide, il n'en va pas de même sur la Mobymatic dont le moteur oscille à chaque variation de vitesse.

Notre spécialiste de tuyauteries et de robinets a résolu le problème grâce à une rallonge dont la partie antérieure, fixée en bout du silencieux est constituée par un tube métallique flexible, la partie postérieure, rigide elle, se fixant au moyen d'un collier et avec les boulons d'origine sur la patte du tendeur de chaîne.

Ce dispositif efficace, facile à installer est livré chromé.

Un contacteur de Stop simple et solide.

M. Roger, motociste à Clamart, nous signale qu'il a pris un brevet pour un contacteur fort simple, qui pourrait recevoir de multiples applications, mais qui nous est présenté pour commande de feu « Stop ».

Cet appareil se compose d'un sabot en caoutchouc qui coiffe la pédale de frein; à l'intérieur de cette pièce se trouve le dispositif contacteur qui est relié par fils à la batterie ou au volant magnétique. La pression du pied, sur la pédale de frein, comprime le sabot de caoutchouc et met en liaison les deux petites pièces destinées à établir le contact. Quand on lâche la pédale de frein le sabot de caoutchouc se déprime et la coupure est faite.

Un vélomoteur Jawa 50 cm³.

Jawa possédait déjà dans sa gamme un cyclomoteur 50 cm³ suivant la formule française, c'est-à-dire une machine munie d'un pédalier.

La réglementation n'étant pas la même en Tchécoslovaquie qu'ici les ingénieurs viennent de lancer un nouveau modèle qui, quoique de moins de 50 cm³, serait classé en France comme vélomoteur, car il est démuné de pédalier. Le cadre, du type ouvert est en tubes quadrangulaires, avec carter de protection pour le moteur ; la suspension est intégrale : fourche télescopique à l'avant et oscillante à l'arrière le tout monté sur des roues de 16".

Le bloc-moteur est un deux-temps trois vitesses commandées par sélecteur au pied. La suppression des pédales a permis de reporter également au pied la commande du frein arrière. Grâce à ses trois rapports de boîte la Jawa 50 est, paraît-il, un vrai passe-partout, sa vitesse maximum est d'environ 50 km/h et sa consommation moyenne de 1,5 l aux 100 km.

Un Sulky 125 cm³.

Il y aura désormais deux modèles Sulky, le 100 cm³ et le 125 cm³. Ce dernier est équipé du bloc A.M.C., deux temps, à cylindre horizontal. Dès le lancement de ce modèle nous en ferons la présentation détaillée.

Avec cette cylindrée de 125 cm³ le Sulky vient se ranger aux côtés des scooters courants.

Les "Deux Heures" le 8 avril à Montlhéry

Cette classique épreuve se déroulera le 8 avril en matinée sur le circuit de 6,300 km de Montlhéry. Rappelons qu'elle compte pour le Championnat de France catégorie nationale.

La lutte la plus ardente se déroulera vraisemblablement en 175 cm³, où quatre maisons aligneront des équipes : Alcyon, Gnôme et Rhône, Peugeot et Ydral.

Tout porte à croire que les provinciaux se déplaceront et notamment l'écurie Magnat-Debon et Terrot, qui s'intéressent de près au Championnat.

Dans les grosses cylindrées, les 500 de course subiront à nouveau les assauts des machines « sport » transformées, Daytona et autres Gold-Star.

A l'issue de cette course, on pourra déjà pronostiquer les chances des concurrents du prochain Bol d'Or.

Souhaitons qu'un temps favorable amène autour du circuit la grande foule des sportifs.

Une course automobile, l'après-midi, complètera cette journée de sport mécanique.

COUREURS, SACHEZ QUE...

L'attention de tous les concurrents, conducteurs et organisateurs qui prendront part aux compétitions internationales de 1956, est attirée sur les prescriptions suivantes.

Carburant. — Pour toutes les courses internationales sur route, ainsi que les courses internationales de moto-cross, le carburant doit être fourni par les organisateurs. Ce carburant sera, dans tous les cas, un carburant commercial distribué à la pompe. Il devra, en outre, répondre aux exigences suivantes :

a) Etre dépourvu d'alcool.

b) Contenir 0,6 cm³ de plomb tétraéthyle par litre.

Les organisateurs devront faire figurer au programme de l'organisation les caractéristiques du ou des carburants qu'ils mettront à la disposition des concurrents.

Ces caractéristiques devront indiquer de façon précise : la désignation commerciale, la densité, l'indice d'octane, le pourcentage de plomb tétraéthyle, et le pourcentage de benzol s'il y a lieu.

Il est précisé qu'au cas où l'un quelconque des concurrents désirerait être approvisionné en un carburant répondant aux caractéristiques ci-dessus mais autre qu'un des carburants nationaux fourni par les organisateurs, il devra en aviser

ceux-ci un mois à l'avance et faire lui-même les démarches nécessaires pour que :

1. Le carburant de son choix soit mis à la disposition des organisateurs par une compagnie distributrice.

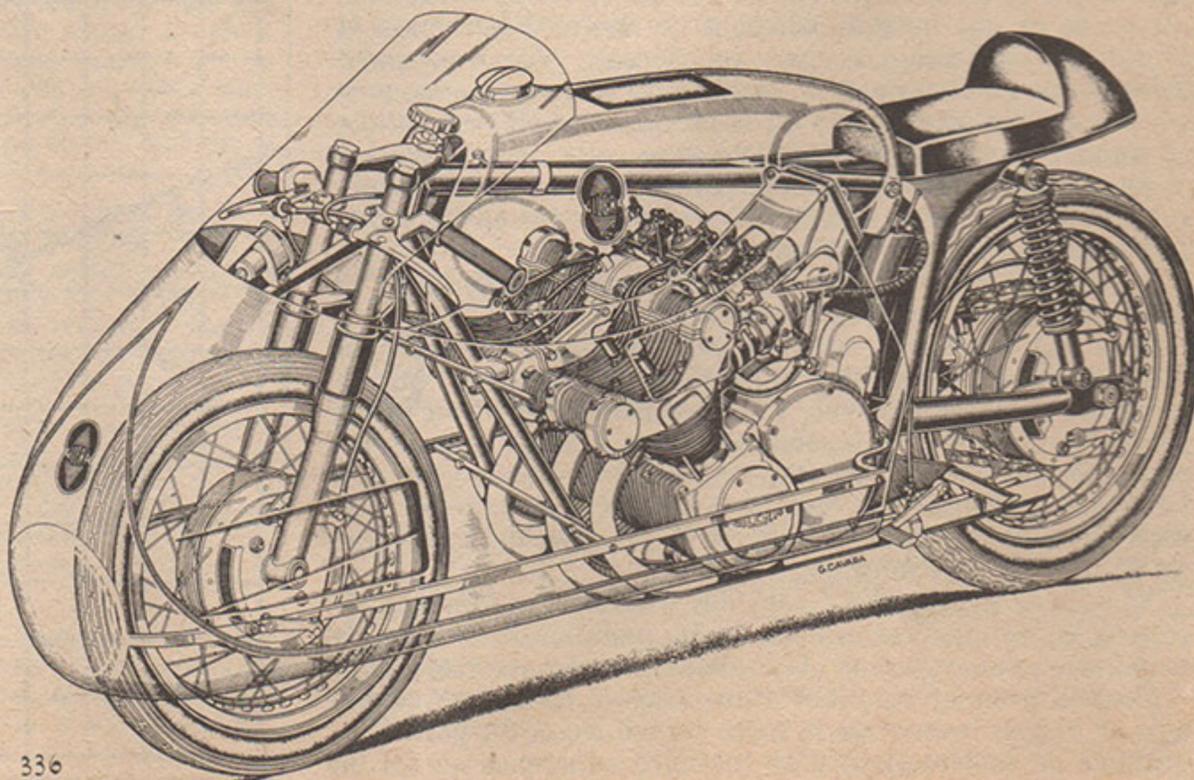
2. Que ce même carburant puisse être fourni par les organisateurs à tout autre concurrent qui en ferait la demande.

Carénage. — Les stipulations concernant le carénage se maintiennent sans changement mais il a été convenu qu'un règlement supplémentaire doit être mis en vigueur, à savoir : aucune partie du motocycle, soit le carénage ou toute autre partie montée en arrière de la ligne du centre vertical, ne doit dépasser 85 cm au-dessus du niveau du sol.

Guidons. — Une largeur extrême de 50 cm pour les guidons est exigée.

Motocycles à trois roues. — Dès maintenant il n'y a plus aucune distinction reconnue entre les « sidecars » et les « cyclecars ». Tout concours international accessible à un seul type doit être ouvert également à n'importe quel type de motocycle à trois roues. La définition de ces véhicules sera publiée dans la prochaine édition de l'annexe « B » du Code sportif international ; l'exigence principale est une voie de 80 cm au minimum.

La Gilera 1956 ; la puissance oscille entre 68 et 70 ch à 10.800 tr/mn. Nouvelles cotes du moteur : alésage 58, course 52. Boîte 5 vitesses, cadre modifié. Poids avec carénage 148 kg.



Un peu de technique : LE PARAMÈTRE

ce méconnu...

Nous n'irons pas jusqu'à dire, mais tout porte à le croire, nous n'irons pas jusqu'à dire, dirons-nous, que nous n'ayons jamais été pressentis (sollicités traduirait mieux le complexe de la situation mais tenons-nous en à pressentis), par la pléiade des ingénieurs et, en corrolaire, par la phalange des bureaux d'études afin que nous concubinions et engendrions suivant les normes, et parmi ces pages, une sorte d'adventif moins issu de la vulgarisation simpliste que de technique pure et transcendante. Considérés par ces élites comme l'organe d'extrapolation le moins occulte, mais le plus exécutivement représentatif, concomitant de façon pérénale et méthodique le constructeur qui concrétise leurs émanations et le consommateur qui les absorbe, nous ne pouvons éluder un impératif aussi courtoisement formulé.

•
•

Déférant donc à ces desiderata, convergeant de la périphérie vers le centre axial que nous sommes (ne craignons pas de l'écrire bien haut, nous avons en séance plénière réuni notre comité de rédaction et l'avons penché d'un seul cœur et avec la même sollicitude sur la question ; d'une seule voix, que l'on pourrait qualifier d'unanime, nous avons délégué nos reporters les plus autorisés vers les compétents les moins discutés, donc les plus écoutés et les mieux entendus, en vue de recueillir, enregistrer et transmettre leurs apophthèmes corroborés par la sanction des faits les moins dubitatifs et, par syllogisme, les plus péremptoires.

Des premières informations péripatéticiennes, et c'est là le hic sur lequel nous mettrons à la fois l'accent et, en éveil, l'attention de nos lecteurs, il résulte que tout gravite, en mécanique s'entend, tout au moins pour nous cantonner dans notre domaine dont nous ne saurions sortir sans aborder des problèmes qui ne seraient plus de notre ressort, tout gravite donc autour de ce que nous appellerons un centre d'attraction et d'équilibre uninominal, par interférence rigoureusement indiscutable et, conséquence, étant indiscuté, reconnu comme tel. Ce centre d'attraction c'est le paramètre dont l'exactitude ne saurait être mise en parallèle avec celle du micromètre ou même du pluviomètre et dont personne, même pas la haute autorité d'un Larousse Illustré ne peut contredire la définition que nous en donnons ci-dessous :

« Quantité indéterminée qui entre dans l'équation ou la construction d'une courbe ou surface. »

Dans son ensemble, la moto résulte d'un complexe dont l'infrastructure est solidaire des multiples éléments qui la composent soit intimement, soit spasmodiquement ou même péristaltiquement interdépendants. Il est évident, par exemple, que le couple de renversement du moteur a une influence prépondérante sur la flexibilité variable des suspensions avant et arrière surtout si le cycle de ce moteur est du type à équicourants.

Nous nous expliquons : lors des accélérations ou décélérations ce couple s'exerce de façon ondulatoire suivant le trajet de la veine gazeuse, latéralement ou transversalement.

Dans le premier cas, lors d'un virage à gauche ce couple agit en raison inverse de la force centrifuge et du parallélogramme de sustentation, d'où moindre adhérence au sol du

flanc gauche de la roue avant et droit de la roue arrière, ce qui provoque un déséquilibre indiscutable et déterminant.

Par contre, si l'admission des gaz est orientée de tel sens qu'elle contrecarre cet effet gyroscopique, elle facilitera le virage à gauche, mais provoquera dans le virage à droite une sorte de contrebalancement susceptible de provoquer le rebondissement des ressorts de la suspension et le rejet intensif vers la périphérie interne de l'huile des amortisseurs.

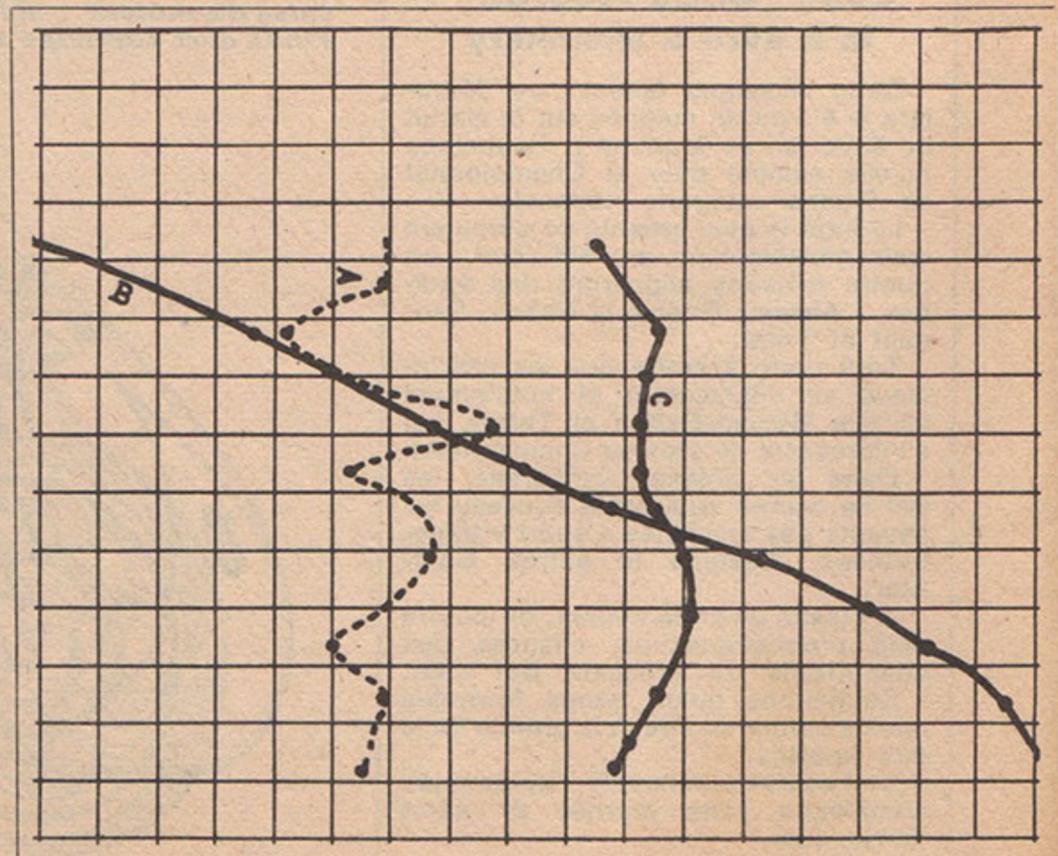
Comme on le voit c'est un problème d'une solubilité toute relative et qui ne peut être résolu de façon empirique et expérimentale que par un procédé paramétrique plutôt qu'égo-centrique ou circonférentiel.

D'après ce même principe la quantité indéterminée qui entre dans l'équation : pilote sur machine, engendre des lignes de force qui confirment ou infirment la stabilité de l'ensemble laquelle peut être assurée ou compromise par la viscosité des lubrifiants, l'indice d'octane des carburants et, prenons-y garde, l'hydratation du conducteur.

C'est pourquoi nous ne saurions trop recommander d'adopter du SAE pour l'huile, du bi-ternaire pour l'essence et pour le pilote, très indiqué à cette date, un grog bien chaud : Boisson d'Avril.

★ ★ ★

Diagramme d'un paramètre hypoïde en fonction du couple du cycle.



CARÉNAGES et machines de série

L'ANNÉE dernière nous avons publié un article sur les carénages des machines de course, leurs avantages et leurs inconvénients. D'autre part, nous avons accueilli dans nos colonnes les avis des personnes très compétentes en cette matière, ainsi que les propos divers et personnels de nos collaborateurs.

En ce qui nous concerne, un événement bien précis a sérieusement influencé notre opinion en matière de carénage. En octobre 1954 nous avons l'occasion d'essayer les N.S.U. d'usine revêtues de leur carénage « baleine bleue » et lors de ce galop d'essai plusieurs détails nous ont frappé : l'absence de vent à plus de 180 km/h permet de se concentrer facilement sur le pilotage proprement dit et ensuite nous étions étonnés par les innombrables moustiques et moucheron venus s'écraser contre la tôle ou le pare-brise de plexiglas. Cela nous a prouvé qu'un carénage peut assurer une protection très efficace contre les intempéries.

Il n'y a aucune raison qui puisse obliger un motocycliste à subir toutes les fantaisies météorologiques. Nous n'avons jamais voulu admettre qu'un motard devait obligatoirement se promener sous un déguisement de scaphandrier, bardé de cuir, mais quoi qu'on en dise, actuellement, nous sommes dans l'obligation d'avoir recours aux combinaisons, bottes, tabliers de réservoir et autres accessoires peu commodes.

L'expérience pratique nous manque encore, mais nous sommes persuadés qu'un carénage dérivé de ceux utilisés par N.S.U., Guzzi ou M.V. sur leurs machines de compétition offrirait une protection efficace tout en augmentant les performances de la machine. Il va sans dire qu'un carénage devra être sérieusement étudié afin d'éliminer toute source de danger, tels une prise au vent latéral ou un mauvais refroidissement des freins, par exemple. La chose est, certes, réalisable, mais jusqu'alors ni artisans, ni industriels n'ont envisagé ce problème du point de vue « série ». Nous préférons ne pas parler des panneaux de tôle divers et variés dont sont affublées de nombreuses machines depuis quelque temps.

La protection qu'ils offrent est tout illusoire, mais le bruit qu'ils « diffusent » l'est beaucoup moins. En fait, ces panneaux font très souvent caisse de résonance et amplifient généreusement les éventuelles vibrations du moteur.

Quelle ne fut donc pas notre surprise en apercevant dans une revue allemande une annonce vantant les mérites d'un carénage en matière plastique adaptable sur toutes les machines de série. Curieux de nature et par profession, nous nous sommes mis en rapport avec le constructeur, M. Bode, qui est un important marchand d'accessoires. Très aimablement, il nous a fait parvenir quelques photos de sa réalisation, ainsi que les détails techniques y afférents.

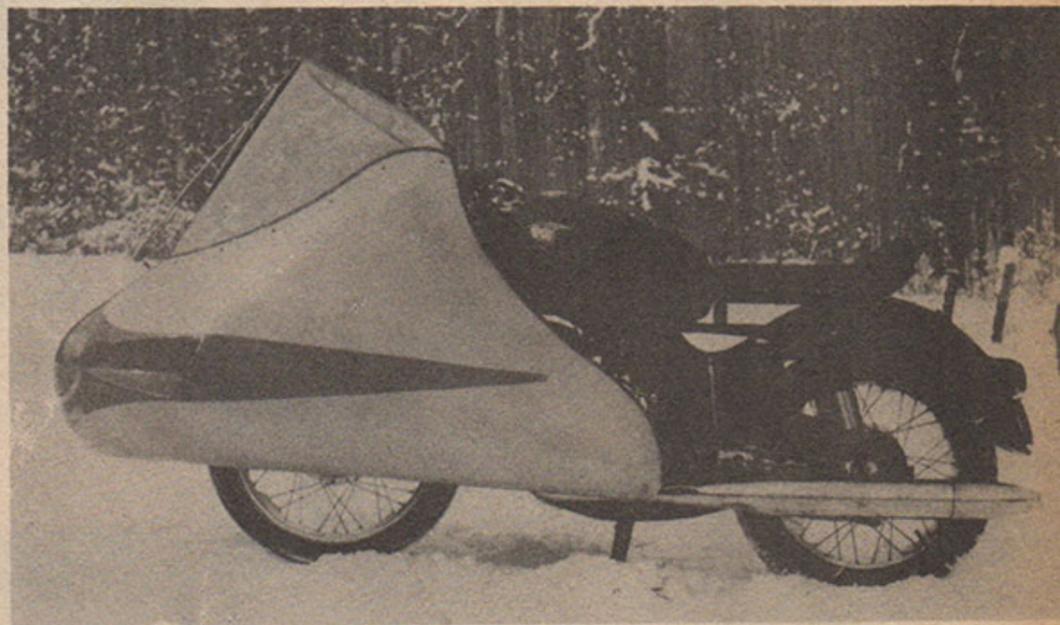
Si le carénage de M. Bode semble monstrueux de prime abord, il a, néanmoins, certains mérites évidents. Tout d'abord, il est le premier du genre et nous pensons que certaines modifications, des affinements notamment, pourront être apportées par la suite. Un second atout réside dans le fait que l'ensemble est réalisé en matière plastique. Ceci est synonyme de légèreté et de facilité de réparation. Mais nous reviendrons ultérieurement sur ce dernier point.

La facilité de montage est un autre bon point en faveur du carénage Bode. Effectivement, il est fixé à la machine par l'intermédiaire de deux repose-pieds spéciaux et un support en U maintenu sous le réservoir par le boulon fixant ce dernier au cadre. Il n'y a donc aucune modification importante à faire. Signalons que le support en U comporte deux éléments de caoutchouc éliminant la transmission des vibrations.

Dans la notice, le constructeur recommande instamment d'effectuer les premiers kilomètres à allure réduite et d'augmenter celle-ci progressivement. Comme nous l'avons dit plus haut, le carénage élimine la familière sensation du vent et on ne se rend pas toujours compte de la vitesse atteinte.



A notre avis, le pare-brise pourrait être bien plus petit, une sorte de saute-vent en somme. D'autre part il gagnerait à être plus incliné. Cela supprimerait la « cassure » entre le carénage proprement dit et le pare-brise et rendrait superflu l'essuie-glace géant.



Le carénage est monté ici sur la N.S.U.-Max de son constructeur. On imagine aisément la protection que peut offrir cet habillement.

Il faut, en somme, un certain temps d'apprentissage afin d'éviter une chute toujours désagréable.

Qui dit chute, dit réparation, et cela nous amène à parler d'un des grands avantages de la matière plastique.

Pour un prix modique, environ 550 fr, le constructeur livre une caisse « réparation » contenant différents produits de réparation pour le carénage proprement dit, ainsi que pour le pare-brise.

On y trouve, notamment un tissu spécial et trois liquides plastifiants permettant de « boucher les trous », et un genre de celluloid avec une colle spéciale pour remise en état du pare-brise. Ces différents produits ne se conservent, toutefois, pas plus de six mois, mais étant donné leur prix modique, ceci n'est pas un inconvénient majeur.

Si, du point de vue esthétique, cette réalisation n'est pas encore parfaite, il n'en est pas moins vrai que cette première tentative de carénage pour machines de série est à saluer.

Nous sommes persuadés de l'avenir de telles réalisations, parce qu'elles sont fondées sur un besoin réel. Le carénage nous conservera les joies pures du pilotage du deux roues tout en nous assurant une protection efficace contre le froid, la pluie et les projections de toute sorte. Lors d'un prochain voyage en Allemagne nous nous proposons d'essayer une machine ainsi équipée et nous ne manquerons pas de communiquer nos impressions aux lecteurs de *Motocycles*. Le test le plus probant serait évidemment Monthléry avec sa piste permettant un contrôle précis de la vitesse de pointe, tandis que son circuit routier renseignerait sur la maniabilité et les accélérations.

P. NIEDERMANN.

*Les réalisations sociales
de la firme ACMA :
pavillons pour le personnel
et réfectoire moderne
pouvant servir
de salle de spectacle.*



VESPA -



Fourchambault

CHAQUE année, depuis ses origines, l'Acma-Vespa invite la presse à ses usines pour qu'elle puisse juger le chemin parcouru.

Quoique ayant eu foi dès le début dans le succès du scooter, ma première visite lors de l'installation de Fourchambault m'avait causé quelque appréhension : ces immenses bâtisses, parmi lesquelles étaient éparses les premières machines-outils, semblaient vraiment hors de proportion pour le programme à réaliser : construction d'un seul type de scooter pour une clientèle, certes probable, mais dont l'importance était encore imprévisible.

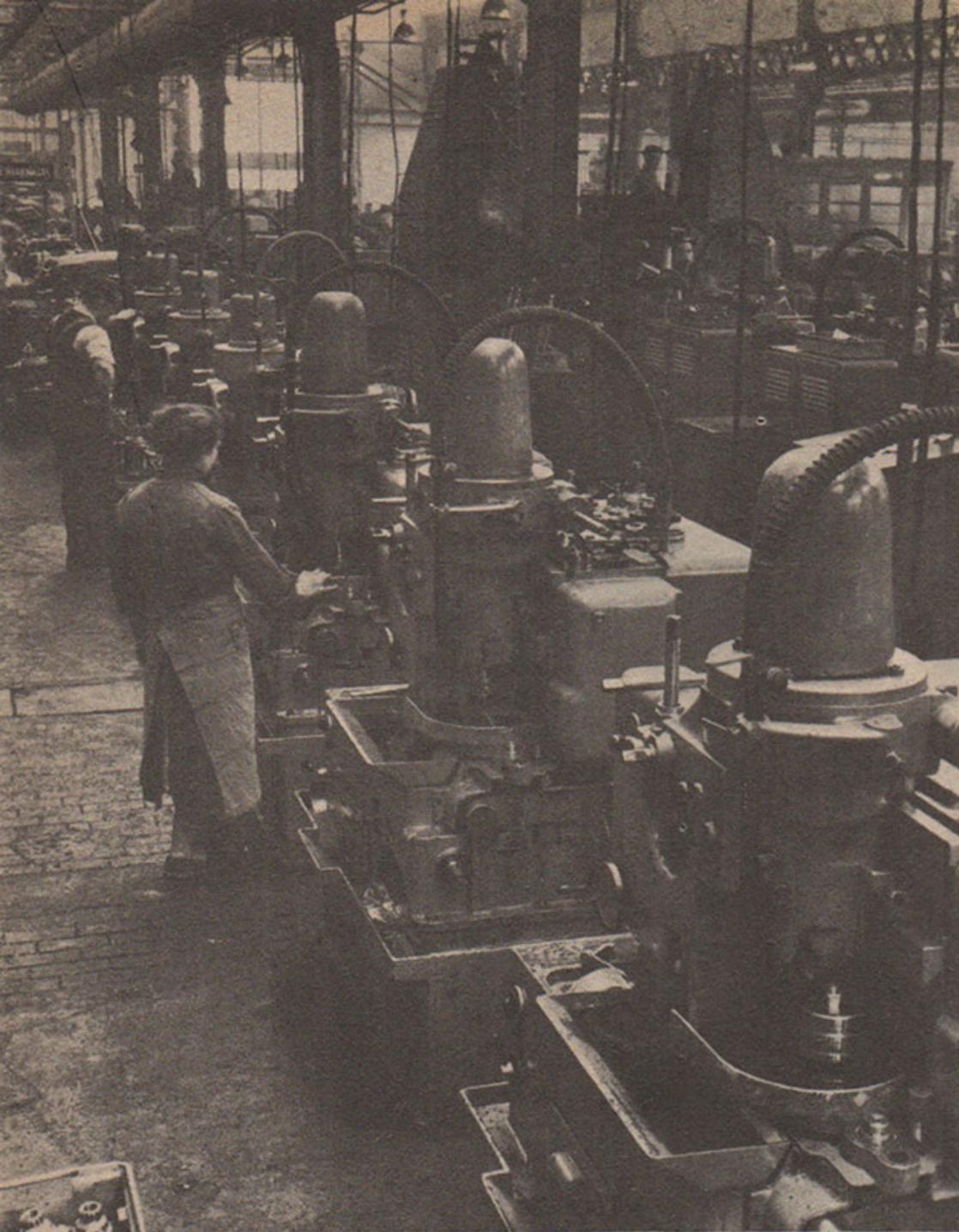
Ces craintes, heureusement, n'étaient pas fondées. Les divers ateliers ont été rapidement meublés des machines-outils les plus récentes, les plus précises et les plus rapides; l'extension a été telle qu'il a fallu, bientôt, bâtir d'autres locaux. Aujourd'hui, quelque 500 machines-outils sont en service et d'autres, principalement des presses de 100 à 450 tonnes, sont en cours d'installation, si bien que, pour les « petites guêpes », le nid s'accroît sans cesse de cellules nouvelles, assurant une cadence de production qui, de moins de 10 000 en 1951, est passée

pour l'exercice 1955 à 57 600, avec une prévision de 70 000 pour 1956. Cette accélération rapide a posé à son tour un problème exigeant une solution urgente, celui du personnel.

Avec un effectif de 2 000 ouvriers et cadres, Acma a fait le plein emploi de la main-d'œuvre locale et même débordé pour son recrutement les limites de l'agglomération nivernaise; il a donc fallu créer, en faveur de ce personnel extra-régional, des centres et leurs dépendances pour le logement et les loisirs.

Nous avons donc pu voir, au cours de notre visite du 2 mars, le récent bâtiment des Services sociaux (cantine, salle de réunion et de spectacle, garderie et jardin d'enfants, et salles à la disposition des sections sportives de l'Usine); s'aménagent, d'autre part, des terrains de sport sur une superficie de 45 ha où tous les sports athlétiques, y compris la natation en piscine, pourront être pratiqués.

Parallèlement une deuxième cité ouvrière est en voie d'achèvement et des villas particulières destinées à une partie des cadres s'érigent de plus en plus nombreuses.



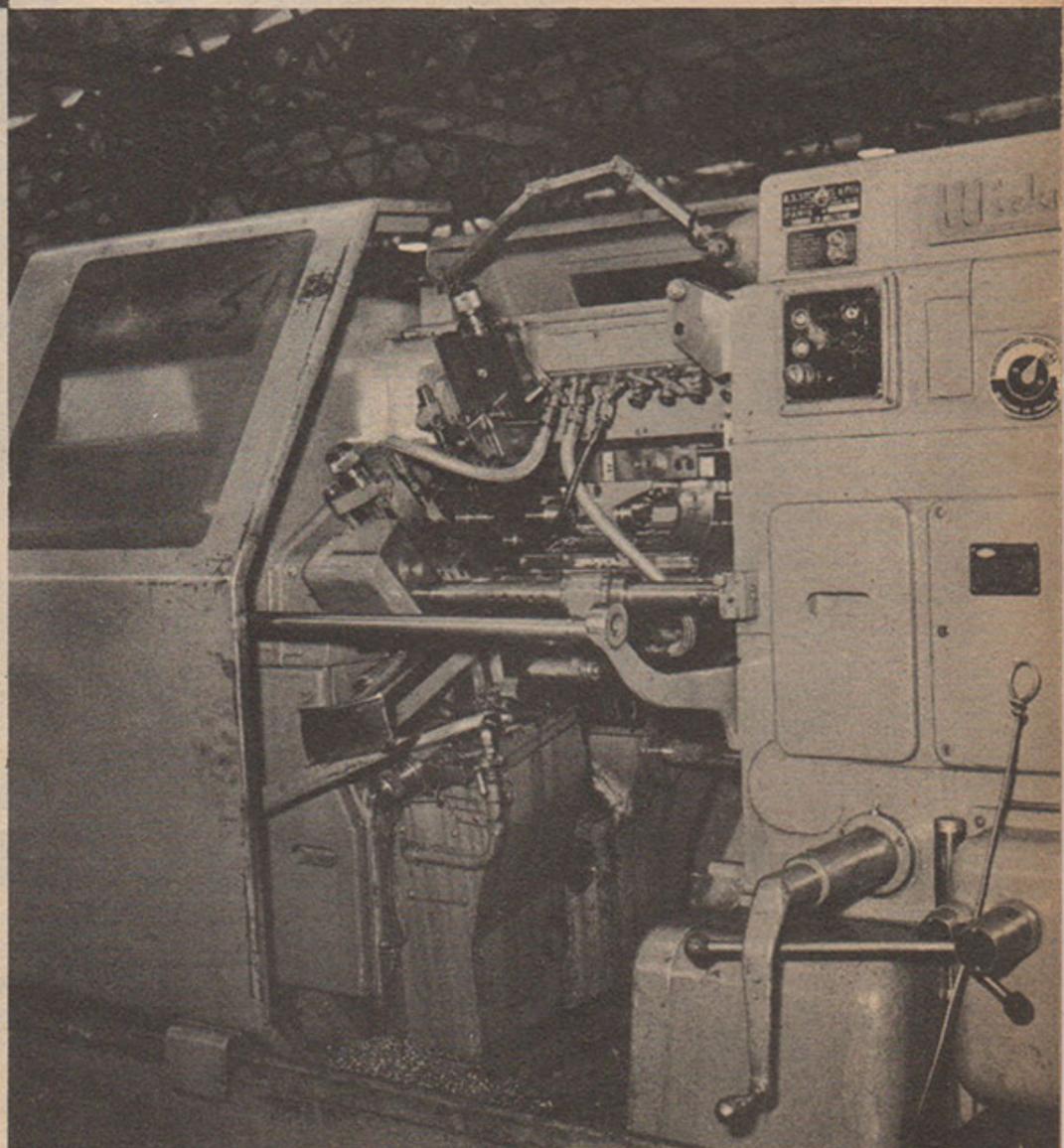
*Dans l'usine de Fourchambault
les machines-outils les plus perfectionnées
permettent un travail en grande série
à la fois rapide et précis.*

Avant de terminer ce bref compte rendu je voudrais adresser mes plus sincères compliments de motar chevronné à l'équipe des démonstrateurs qui, avec une aisance semblant exclure la virtuosité et l'acrobatie, démontrent, sans efforts ni risques apparents, la mania-bilité, la souplesse et la docilité de la Vespa; leur exhibi-tion, toujours attendue, est chaque fois un vrai régal.

Le scooter 150 cm³ Vespa qu'on nous a présenté en cette occasion et que nous avons décrit d'autre part, va certainement intensifier le travail à Fourcham-bault.

Par une confiance totale en leur œuvre, les anima-teurs et ceux qui les secondent, grâce à une organisation raisonnée de la fabrication et du commercial, ont non seulement prouvé l'excellence d'une formule dont beau-coup doutaient, mais se sont assuré, de façon indiscutée, la première place sur le marché français parmi les constructeurs de scooters : la 200 000^e Vespa construite à Fourchambault n'est-elle pas à la veille de sortir ?

ENDERS Max.



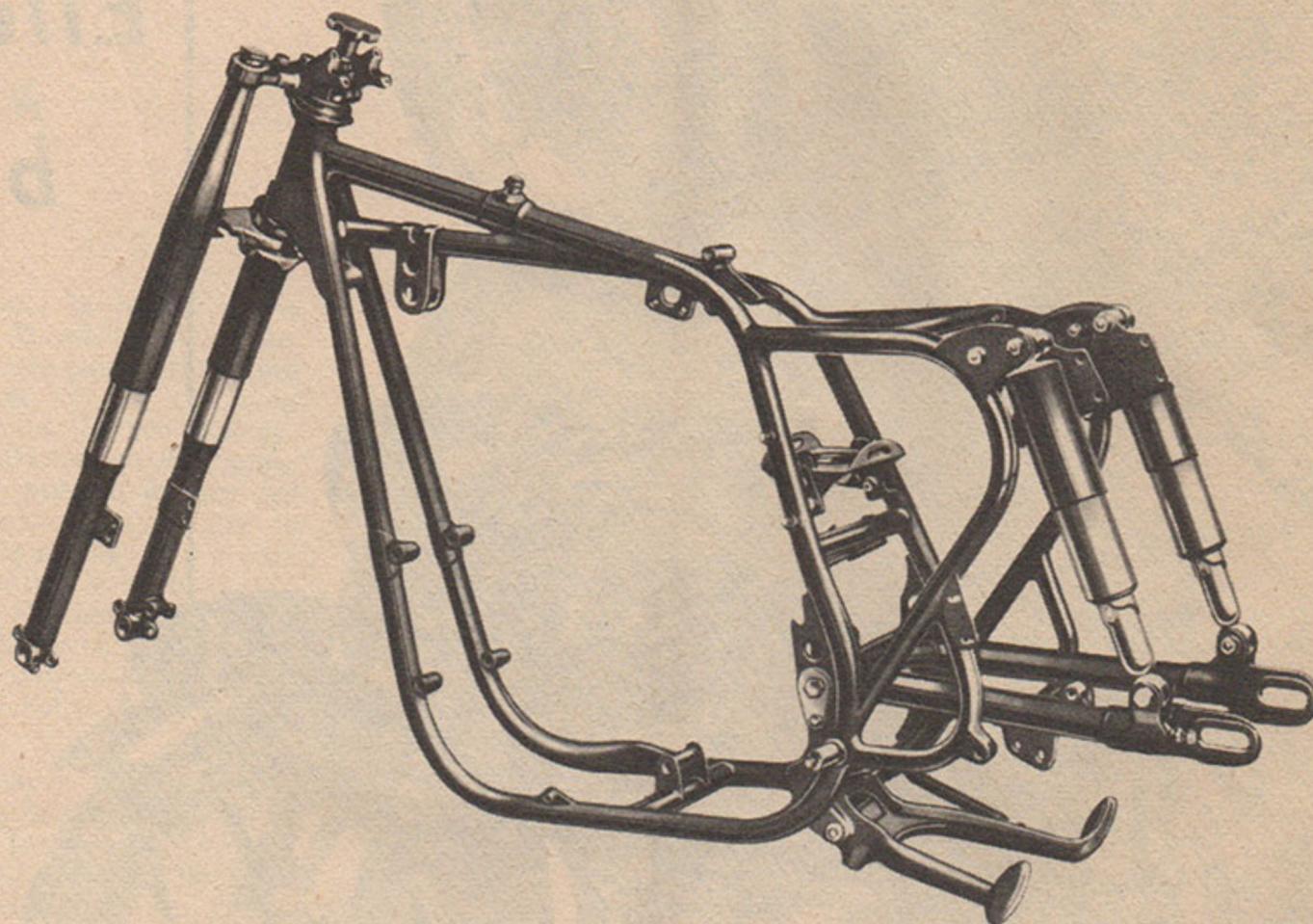
Tenue de



BSA

La Motocycle *la plus populaire du Monde*

route parfaite !!!

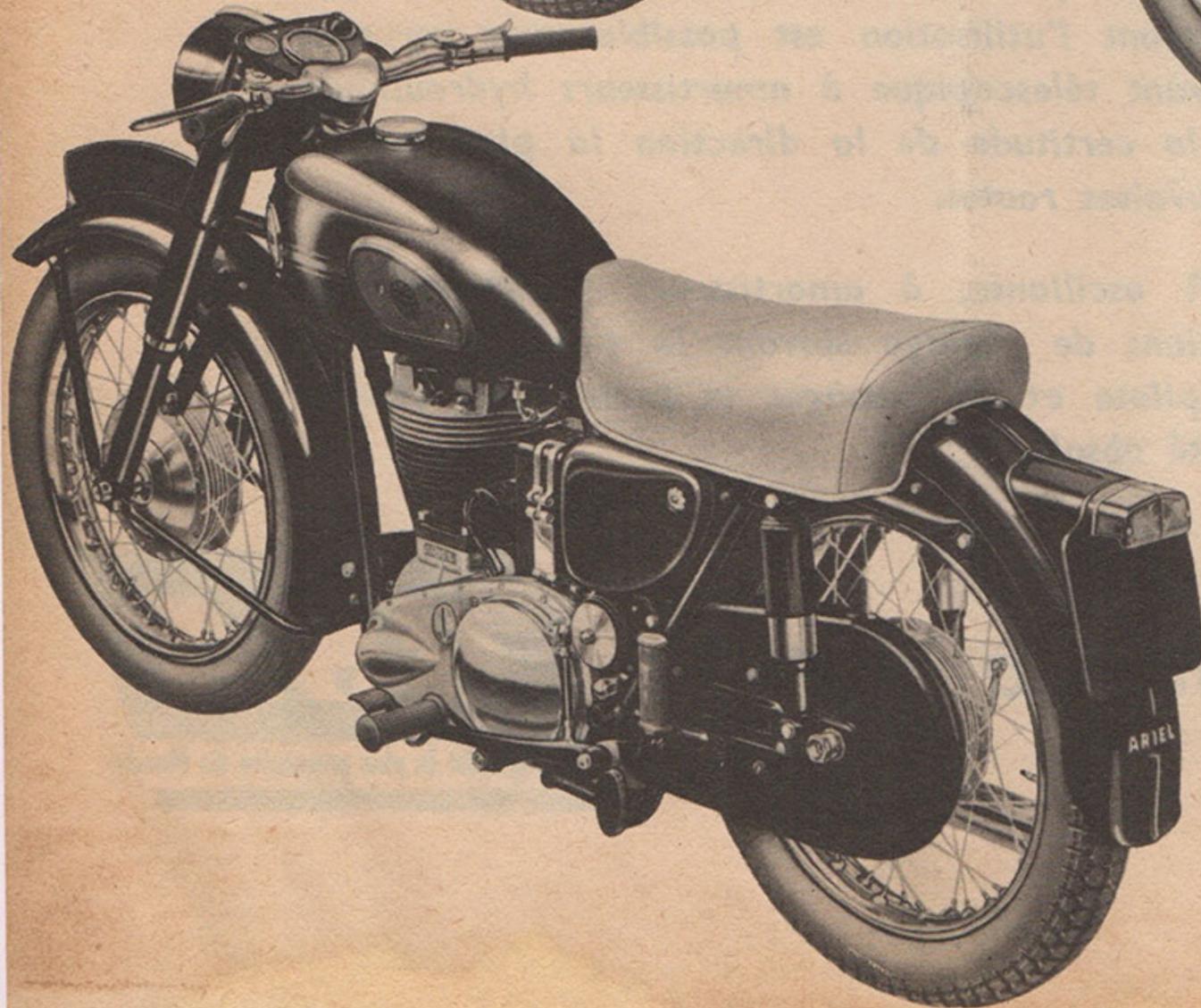
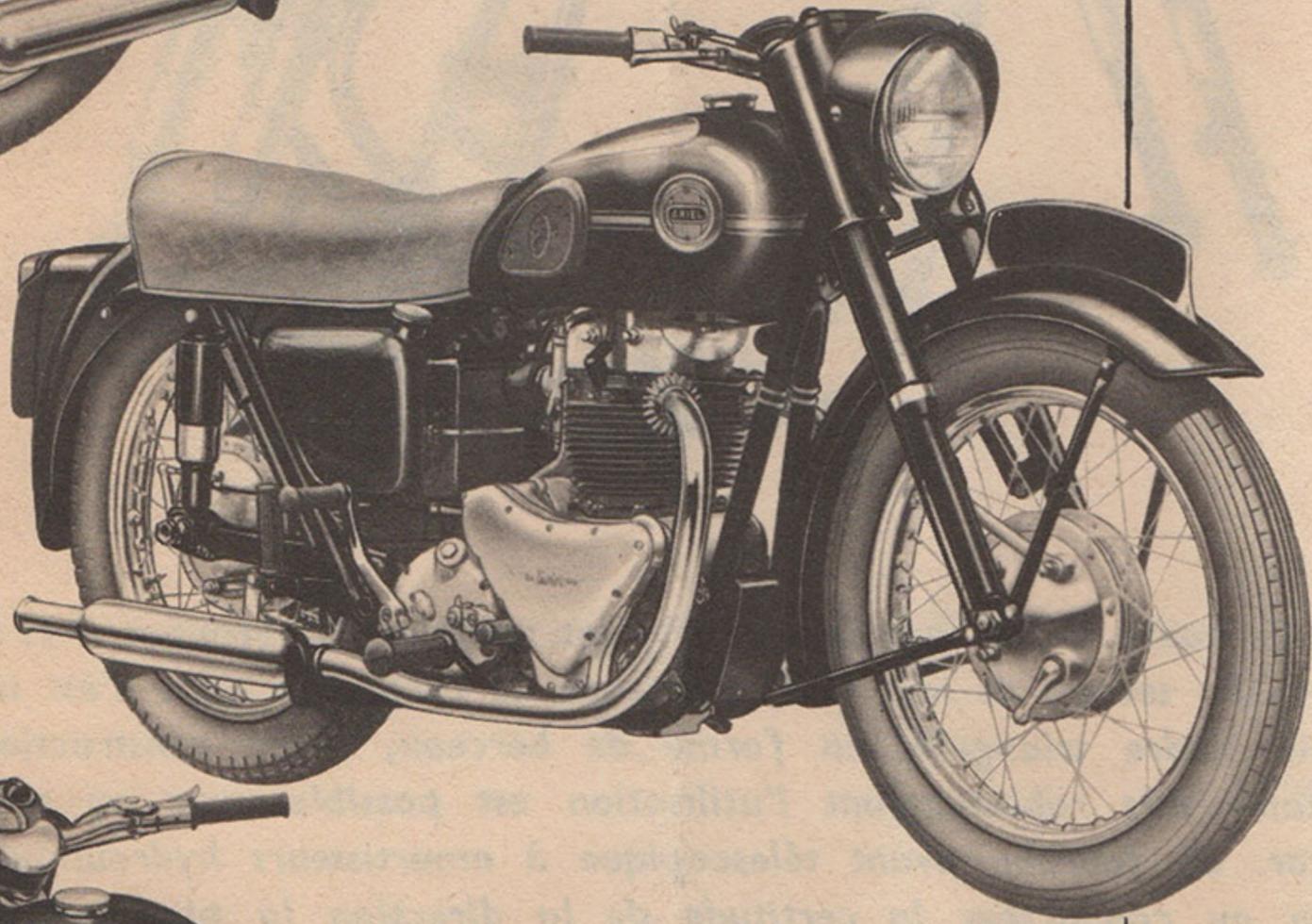
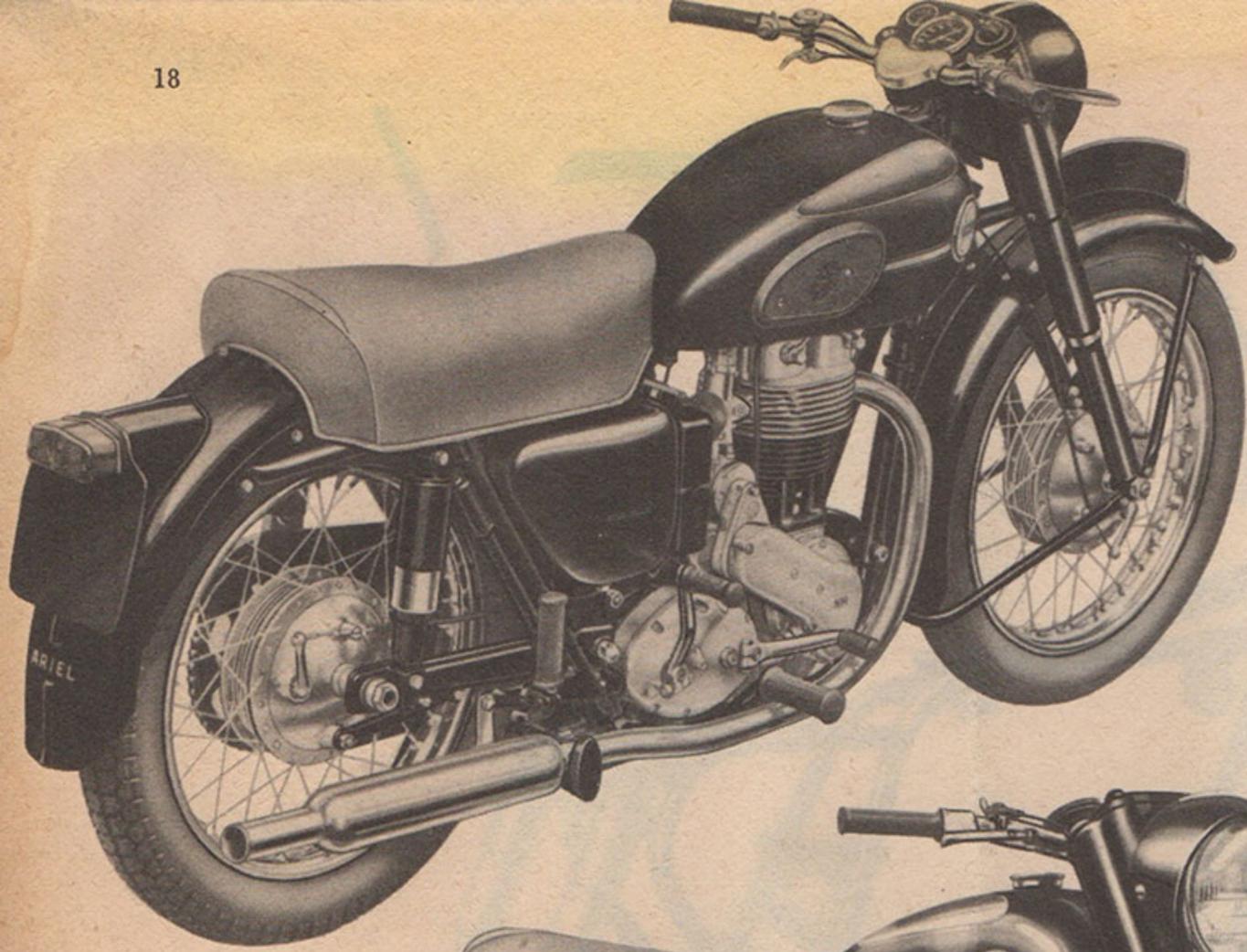


Ce cadre B.S.A. qui équipe tous les modèles des groupes A et B est un des secrets de leur parfaite tenue de route. En effet c'est un double cadre triangulé, en forme de berceau, d'une construction tubulaire très robuste, dont l'utilisation est possible avec ou sans sidecar. La fourche avant télescopique à amortisseurs hydrauliques donne au conducteur la certitude de la direction la plus précise même sur les plus mauvaises routes.

La suspension AR oscillante, à amortisseurs "Girling" qui comportent trois positions de réglage suivant le poids, augmente encore le confort du pilote et du passager et permet des vitesses supérieures avec sécurité absolue.

Faites confiance à votre





*Sous tous
les angles
Elles sont
belles*

ARIEL
1956

COTE LAPIZE



Traditionnellement, la course de la côte Lapize ouvre la saison de vitesse. L'épreuve connut cette année un nombre d'engagés important, 79, ce qui nous valut une magnifique journée motocycliste. Autre constatation réconfortante, un public dense se pressait le long des 800 m du parcours, et ce, malgré le mauvais temps de la matinée. Le « parking » des motos valait le coup d'œil : de nombreux clubs s'étaient déplacés, et les rangs serrés de machines récentes où dominaient les moyennes et grosses cylindrées flattaient notre amour propre de motocycliste.

L'humidité du matin, rendant particulièrement glissant le virage à mi-côte, ne permit pas des performances exceptionnelles ; cependant notre ami Bouin se permettait le luxe de battre son précédent record en 175 cm³. L'après-midi, un soleil printanier sécha la piste, et les pilotes purent donner leur pleine mesure. On assistait alors à la chute générale des records, et notamment du record général — détenu depuis dix-neuf ans par Georges Monneret sur une 1 000 cm³ Koelher-Escoffier — que Pierre Monneret « descendait » avec une magistrale maîtrise.

Chaque concurrent avait droit à trois montées, dont une obligatoire le matin ; les organisateurs avaient fait appel fort logiquement à un chronométrage électrique, système dont la précision élimine toute contestation ou discussion sur la valeur des performances réalisées.

Dans chaque catégorie, la lutte fut sévère, et notamment en 175 cm³, où elle préfigura la future rivalité sportive de trois grandes marques : Peugeot, Ydral et Gnôme et Rhône, auxquelles il faut ajouter Alcyon, dont les machines de course prendront leur premier galop pour les « Deux Heures », le 8 avril.

Bouin, non seulement améliorait son record, mais enlevait la première place. Pour qui connaît ses talents de metteur au point et ses capacités de pilote, il était difficilement battable. Chez lui, le conducteur peut transposer immédiatement ses conclusions après essai, sur le plan mise au point ; connaissant bien les exigences d'une course de côte, il

avait préparé un moteur en conséquence, avec les incidences que cela comporte sur le refroidissement (petite culasse) le rapport volumétrique, les réglages de carburation et d'allumage, les rapports de boîte, etc. Obtenir une puissance élevée est une chose, savoir l'utiliser en est une autre au moins aussi importante, et Bouin ne l'ignore pas ; le résultat, un gain de 9/10 de seconde sur le record de l'an dernier, et une moyenne de 83,480 km/h contre 81,355 précédemment.

La lutte pour la seconde place fut chaude, et la surprise nous vint de la remarquable prestation du 175 Gnôme et Rhône compétiteur, « drivé » par un jeune pilote : Descoureaux. Il faisait jeu égal avec Agache et son Ydral, réalisant 35 s 1/10.

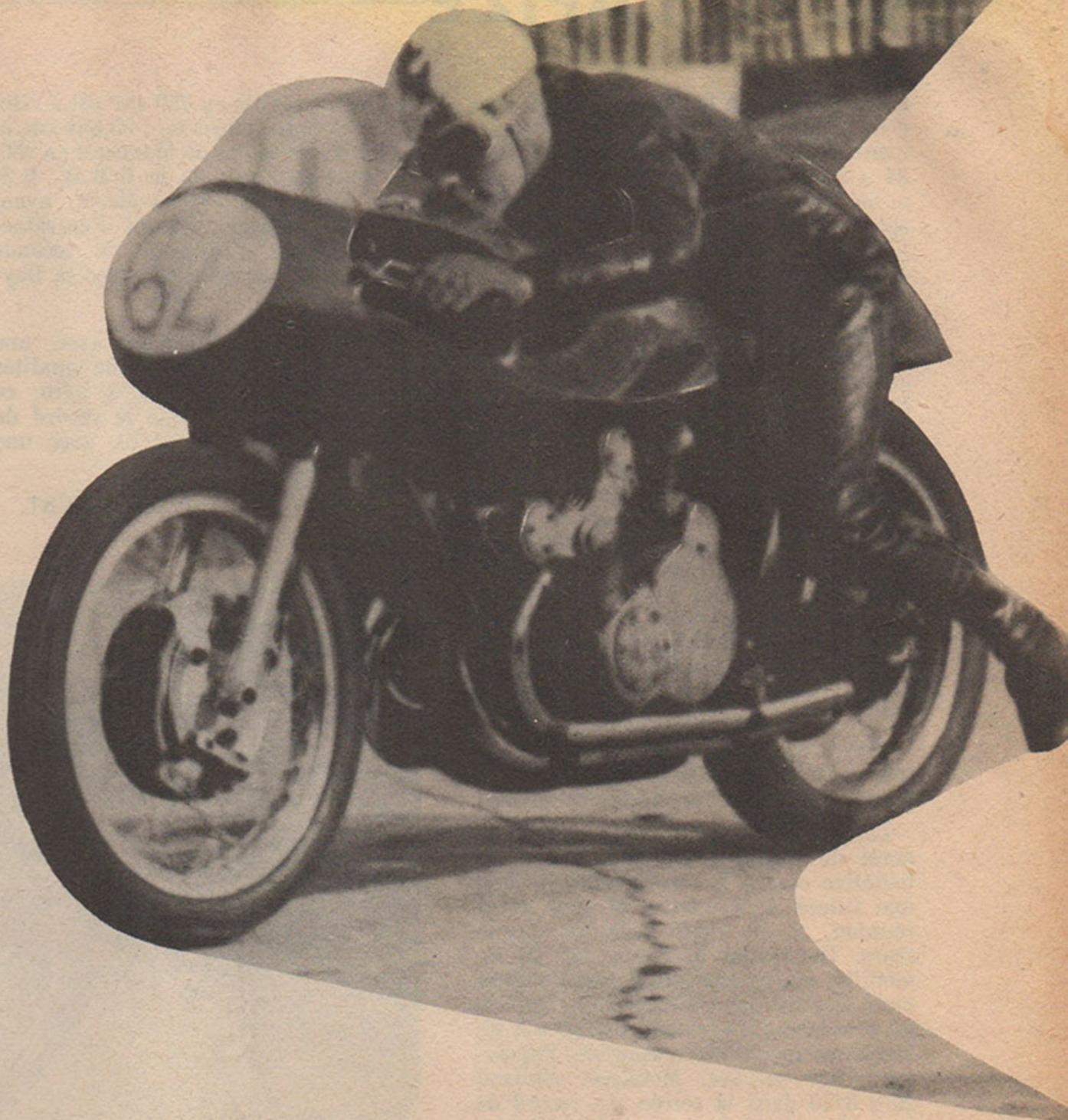
La version course du Gnôme dérive de la machine de série, tant au point de vue partie cycle que moteur : celui-ci bénéficie d'un carburateur Del Lorto de 30 mm de passage, et d'améliorations internes élevant sa puissance à 14 cv en sortie de boîte, avec silencieux. La boîte de vitesse reste strictement de série, ce qui constituait un certain handicap pour une course de côte. Le résultat

obtenu n'en est que plus probant, d'autant que la machine, achevée de monter le vendredi soir, s'alignait avec le minimum de préparation.

Quant à l'Ydral, c'était la machine que nous vîmes gagner à Charleville, il y a deux ans, avec moteur remanié et notamment cylindre chromé ; on notait également l'utilisation d'un silencieux. Là encore, il s'agissait d'un premier galop, dont les résultats apparaissent très satisfaisants.

Sans vouloir s'hypnotiser sur les résultats d'une course de côte, épreuve assez particulière, on peut néanmoins remarquer que les trois machines : Peugeot, Ydral et Gnôme, se tiennent de près, ce qui promet une belle empoignée pour les « Deux Heures », d'autant plus que le Morini de Boeri, qui arrive en quatrième position, a déjà démontré ses possibilités. Les trois machines précitées étaient servies par des vireurs de classe, Agache restant le plus sensationnel, et battent le précédent record.

Passons aux 250 cm³, catégorie enlevée par P. Monneret au guidon d'une 250 cm³ N.S.U., qui améliore le record précédent avec une marge impressionnante. Derrière, mais avec 4 s 5/10



COTE LAPIZE

d'écart, se classe Bouin, sur sa 250 Peugeot compétition, qui réalise exactement le même temps qu'en 175 cm³ : 34 s 5/10. Ce même pilote enlève par ailleurs la première place en catégorie sport et série, toujours sur Peugeot. Le modèle sport était équipé de deux carburateurs Del Lorto.

Christophe, sur Adler, s'intercale en cinquième position, sur la version « sport » commercialisée de la firme allemande. Mentionnons également la belle troisième place de Martine, sur une Puch déjà ancienne.

En 350 cm³, belle performance de Montagne, qui place sa Norton en seconde position, devant Braun à qui il prend 1 s. Quant à la première place et au record, P. Monneret se les adjugent avec maîtrise, ceci laissant pressentir sa forme actuelle, au seuil d'une saison internationale qui ne sera pas de tout repos. Braun, avouons-le, nous a un peu déçu, d'autant plus qu'il dispose de l'excellente ancienne 350 de Flahaut.

Mais soyons indulgent, nous ne sommes qu'en début de saison, et une course de côte n'est pas un circuit de vitesse.

La catégorie 500 cm³ permet à P. Monneret de déployer tout son talent; la tentative contre le record général, avec une Gilera 4, constitua le clou de la réunion, et un régal pour les spectateurs. Handicapé le matin par le sol mouillé, qui ne permettait pas d'utiliser toute la puissance de la machine (Pierre fut néanmoins chronométré en 29 s 3/10, temps qu'aucune 500 n'approche l'après-midi, sur sol sec) Monneret réalisait 26 s 3/10 dans la soirée. Le record de son père était battu, et bien battu. Quant au nouveau record, il est solidement accroché, et seule une machine d'usine pourra prétendre l'améliorer.

En seconde position, nous trouvons Flambard, sur une Norton « Daytona » réglée en compétition; cet excellent vireur, un peu téméraire peut-être, sera à suivre : ses qualités semblent certaines et son style prometteur.

Mouty, en troisième position, devance Boeri, qui étrennait la 500 cm³ Norton de Cherrier, avec laquelle il dut se familiariser : les temps s'amélioreraient au fur et à mesure des essais, et gageons que le pilote de la Morini sera un rude client lorsqu'il possèdera parfaitement sa Manx.

Notons la performance de Duhamel, qui se place cinquième avec une « Inter », à 4/10 de Boeri.

Dans la catégorie side-car, le jovial Murit se battit contre la montre, à défaut d'adversaires. Avec son attelage B.M.W., et bien servi par Dagan, son nouveau passager, il améliorait les records des 750 cm³ et 1 200 cm³, celui des 500 cm³ qu'il détient d'ailleurs lui échappant à cause d'une magnéto un peu humide qui occasionnait des ratés à la reprise.

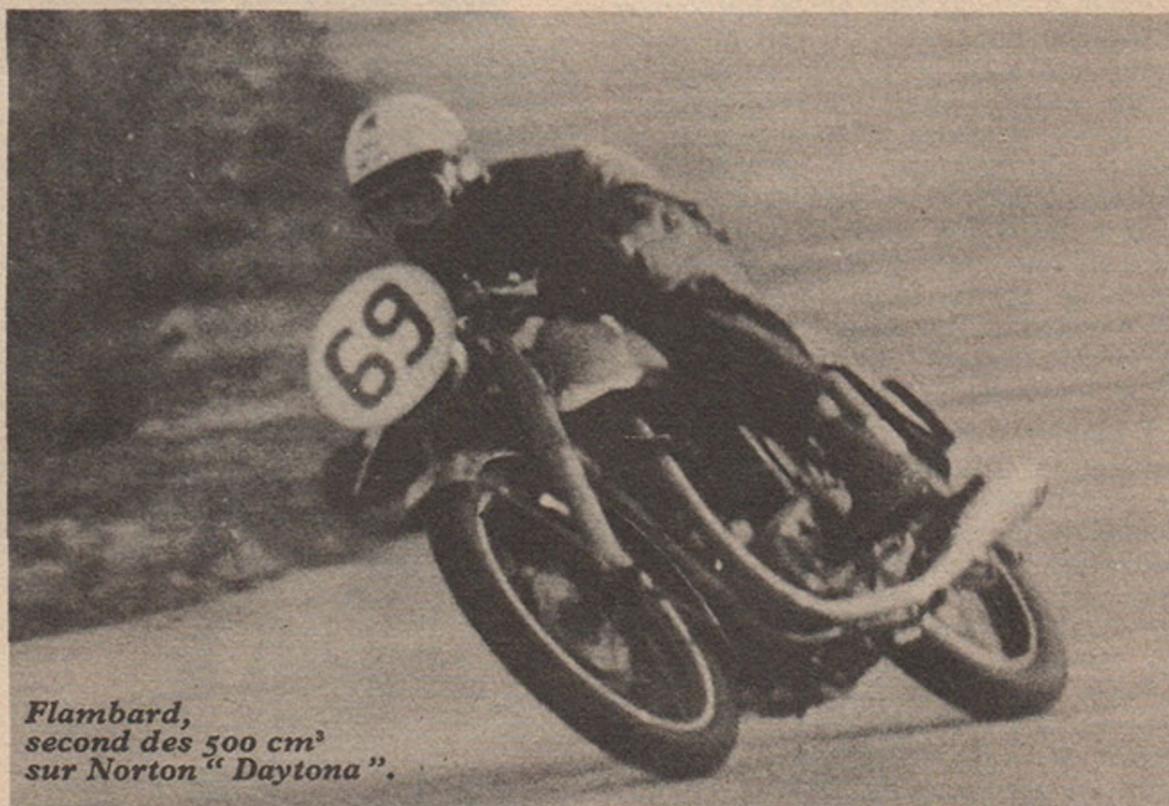
Le temps réalisé en 750 cm³ est à retenir : 30 s 2/10, moyenne : 95,364 km/h, soit à 2/10 du temps de Monneret en 250. Ceci situe la classe de la B.M.W. R.S. Drion absent et Vivier-Merle ayant perdu son passager durant l'entraînement, Leconte s'adjugeait la seconde place en side-car 500 cm³, avec sa Daytona.

En 350 cm³, Valzorio, avec une Horex de série, fit preuve de qualités indéniables et réalisait 45 s 2/10, ce qui laisse bien tranquille le record de Murit, établi en 36 s 2/10, avec une Manx, il est vrai.

R. COURT.

tophe (Adler), 36'' 7/10; 6. Bouin (Peugeot série), 39'' 1/10; 7. Chartier (Peugeot), 39'' 2/10; 8. Sacareau (Peugeot), 39'' 8/10; 9. Durand (Puch), 40''; 10. Melin (B.M.W.) et Rouger (Alcyon), 40'' 6/10; 12. Legrand (Monnet-Goyon), 43'' 6/10; 13. Loustalan (B.M.W.), 44'' 6/10.

350 cm³ : 1. Pierre Monneret (A.J.S.), 28'' 5/10 (moy. 101,056 km/h); 2. Montagne (Norton), 30'' 6/10; 3. Braun (Norton), 31'' 6/10; 4. Jimbert (A.J.S.), 32'' 1/10; 5. Mouty (Norton), 33'' 7/10; 6. Lizet (B.S.A.), 34'' 1/10; 7. Rovillard (A.J.S.), 35'' 9/10; 8. Martin (B.S.A.), 38'' 8/10; 9. Tourneau (X.), 42'' 3/10.



Flambard, second des 500 cm³ sur Norton « Daytona ».

RÉSULTATS

175 cm³ : 1. André Bouin (Peugeot), 800 mètres, en 34'' 5/10 (moyenne 83,480 km/h); 2. *ex æquo* : Agache (Ydral) et Descoureaux (Gnôme et Rhône), 35'' 1/10; 4. Boeri (Morini), 35'' 6/10; 5. Sacareau (Peugeot), 36'' 1/10; 6. Gomes (Terrot), 37'' 2/10; 7. Barone (X.), 37'' 5/10; 8. Dagan (Michel), 37'' 8/10; 9. Piscaglia (Mondial), 38'' 2/10; 10. Croix (Ydral), 39'' 5/10; 11. Chartier (Peugeot), 40'' 2/10; 12. *ex æquo* : Roby (Rumi) et Simonin (Puch), 40'' 5/10; 14. Lemee (Ydral), 41'' 5/10; 15. Biout (Gnôme et Rhône), 42''; 16. Diou (Rumi), 42'' 4/10; 17. Termet (D.S. Malterre), 42'' 5/10; 18. Verdier (Peugeot), 43'' 1/10; 19. Ardouin (D.S. Malterre), 45'' 5/10; 20. Soumet (Rumi), 49'' 1/10; 21. Gasche (Puch), 51'' 7/10.

250 cm³ : 1. Pierre Monneret (N.S.U.), 30'' (moy. 96 km/h); 2. Bouin (Peugeot compétition), 34'' 5/10; 3. *ex æquo* : Martine (Puch) et Bouin (Peugeot Sport), 35'' 3/10; 5. Chris-

500 cm³ : 1. Pierre Monneret (4 cyl. Gilera), 26'' 3/10 (moy. 109,510 km/h). record général auto et moto; 2. Flambard (Norton), 30'' 7/10; 3. Mouty (Norton), 31''; 4. Boeri (Norton), 31'' 4/10; 5. Duhamel (Norton), 31'' 8/10; 6. Briand (Norton), 34'' 4/10; 7. Lecomte (Norton), 34'' 5/10; 8. Billette (Triumph), 34'' 9/10; 9. Leyballe (Norton), 35'' 3/10; 10. Gnudi (Norton), 37'' 3/10; 11. Venin (Matchless), 38'' 5/10.

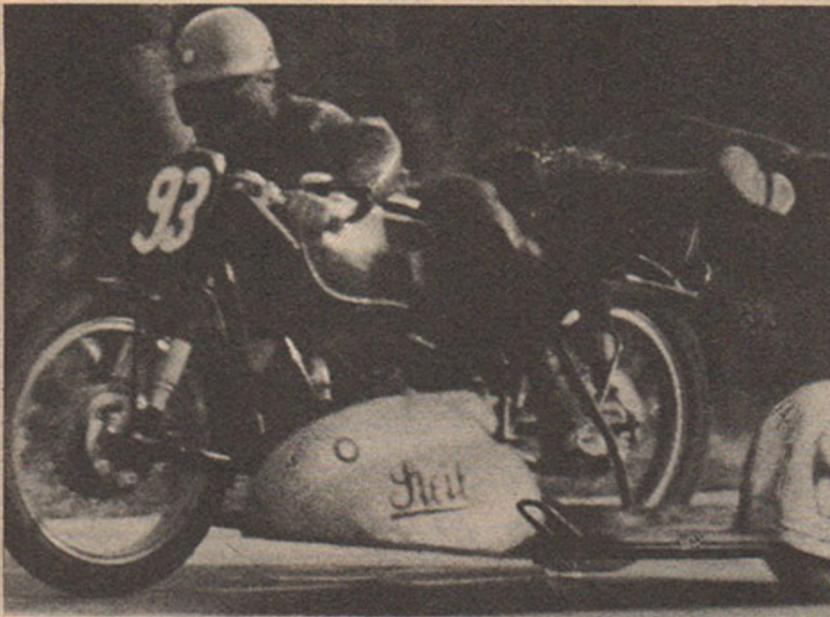
750 cm³ : 1. Durand (Ariel), 34'' 5/10 (moyenne 83,480 km/h.)

Sidecars 350 cm³ : 1. Valzorio (Horex) 45'' 2/10 moy. : 63,716.

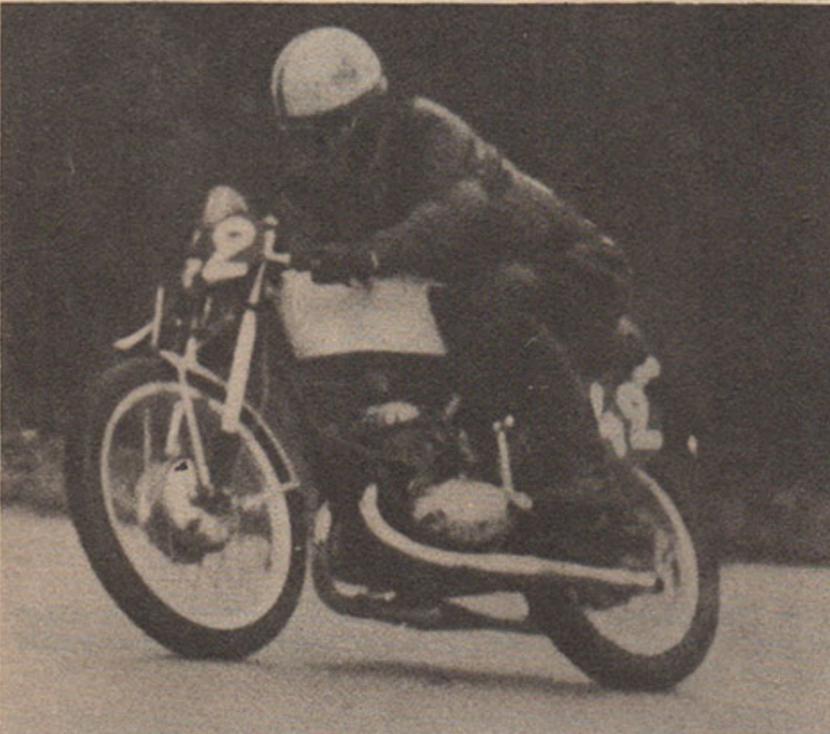
Sidecars 500 cm³ : 1. Murit (B.M.W.), 32'' 3/10 (moy. 89,169 km/h); 2. Leconte (Norton) 41'' 3/10.

Sidecars 750 cm³ : 1. Murit (B.M.W.), 30'' 2/10 (moy. 95,364 km/h).

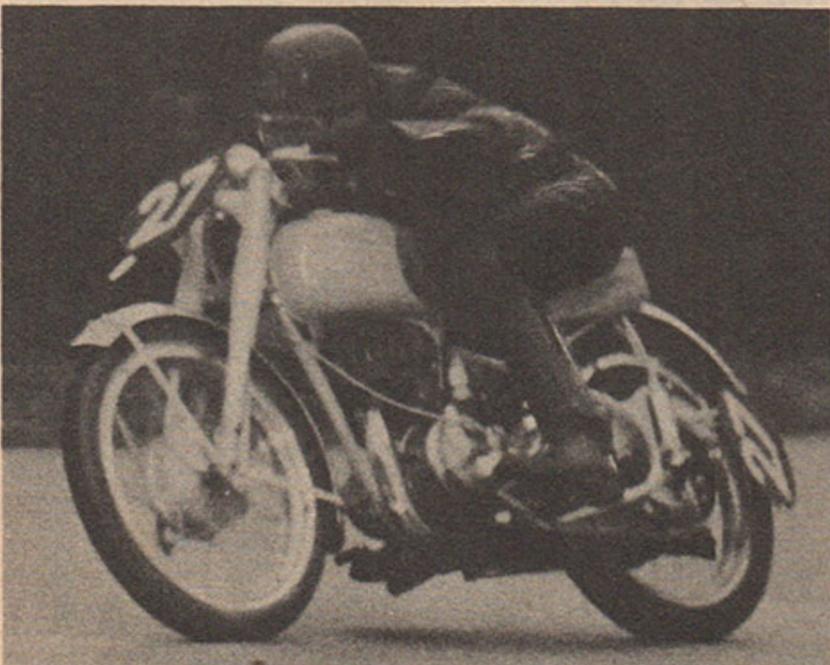
Sidecars 1.200 cm³ : 1. Murit (B.M.W.) 31'' 2/10 (moy. 92,308 km/h).



Murit en pleine courbe, au guidon de sa B.M.W.-R.S. On remarquera la position acrobatique du passager Dagan.



Ci-dessus, Bouin sur 250 cm³ Peugeot compétition, ci-dessous, Descoureaux, sur 175 cm³ Gnôme et Rhône.



AU LIVRE D'OR DE MONTLHÉRY
COTE LAPIZE (classe 175 cm³)

Éclatante victoire
et
record battu

1^{er} André BOUIN

moyenne 83,480 km

SUR MOTO

Peugeot

classe 250 cm³

Peugeot

1^{re} MACHINE FRANÇAISE

avec

ANDRÉ BOUIN

Catégorie « Compétition » (34" 5/10)

Catégorie « Sport » (35" 3/10)

Catégorie « Série » (39" 1/10)

Parmi les concurrents nous remarquons l'ex-champion Werner Haas et son frère Otto. Le premier connut quelques ennuis d'ordre électrique et dut se contenter d'une médaille de bronze.

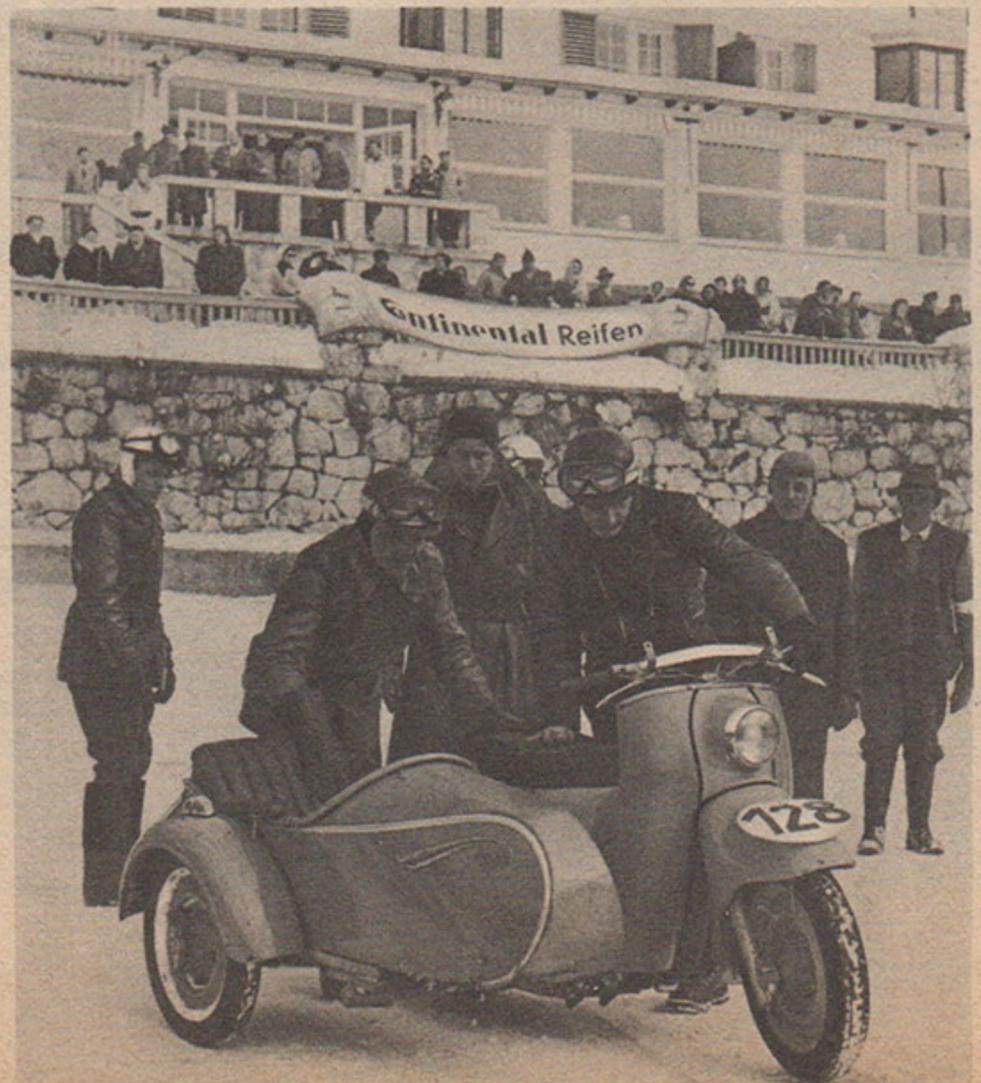
**SPORTS
D'HIVER**



ADAC - Winterfahrt

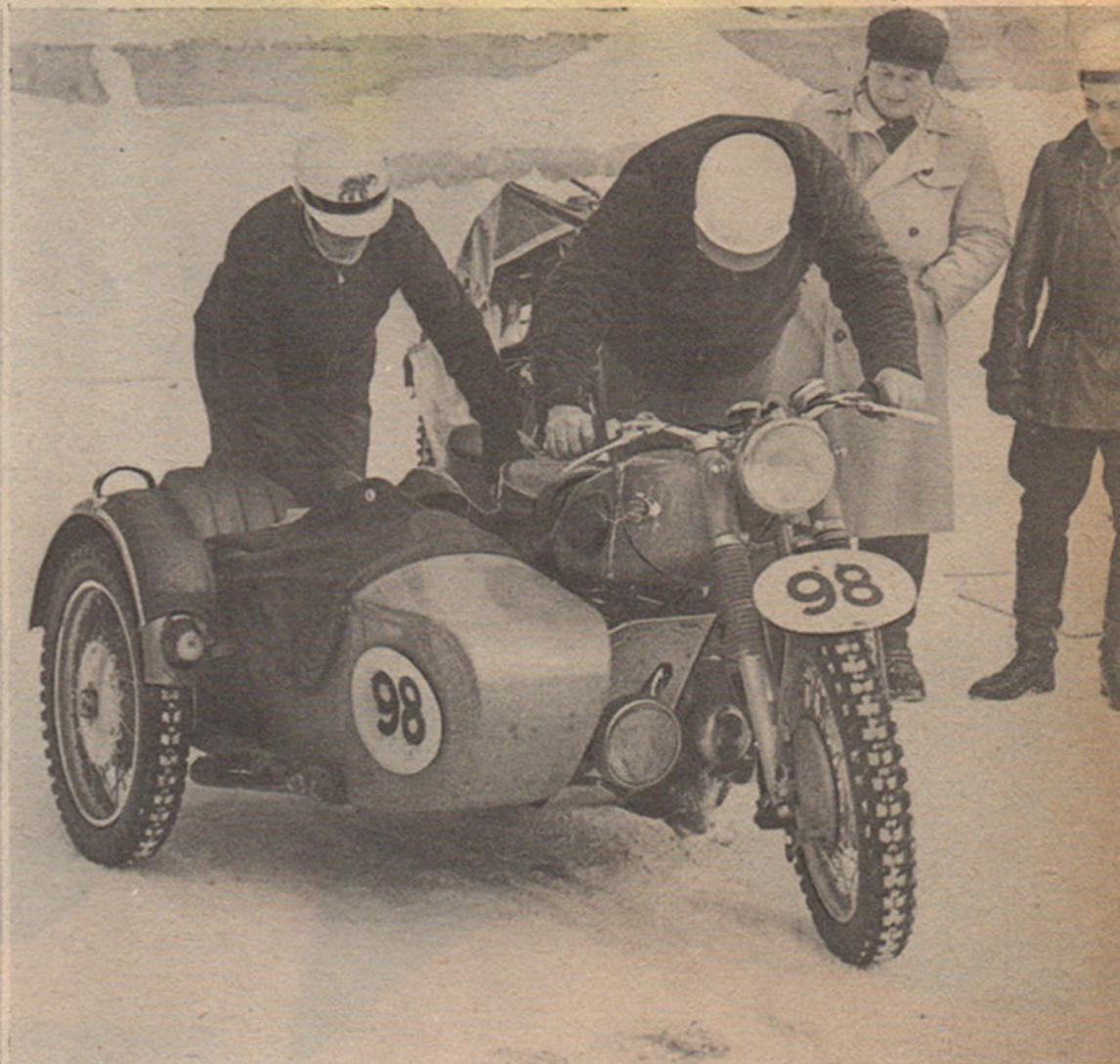
Le scooter Maicoletta attelé à un side Steib léger. Ce scooter de 250 cm³ développant plus de 14 ch est parfaitement capable d'emmener un side-car.

Cette classique épreuve de régularité hivernale vient de se dérouler pour la treizième fois du 15 au 18 février dans la région de Garmisch-Partenkirchen. On imagine aisément les difficultés rencontrées par les concurrents : froid, neige et verglas ne manquaient pas pendant le mois de février ! Notre correspondant d'outre-Rhin, M. Worner, vient de nous faire parvenir quelques documents intéressants de cette épreuve. Signalons que sur 96 partants, 88 ont terminé cette dure épreuve.





L'épreuve finale était un genre de slalom sur glace. Les attelages étaient évidemment favorisés dans ces conditions. Ici l'officiel Victoria, Winkler, sur une Bergmeister.

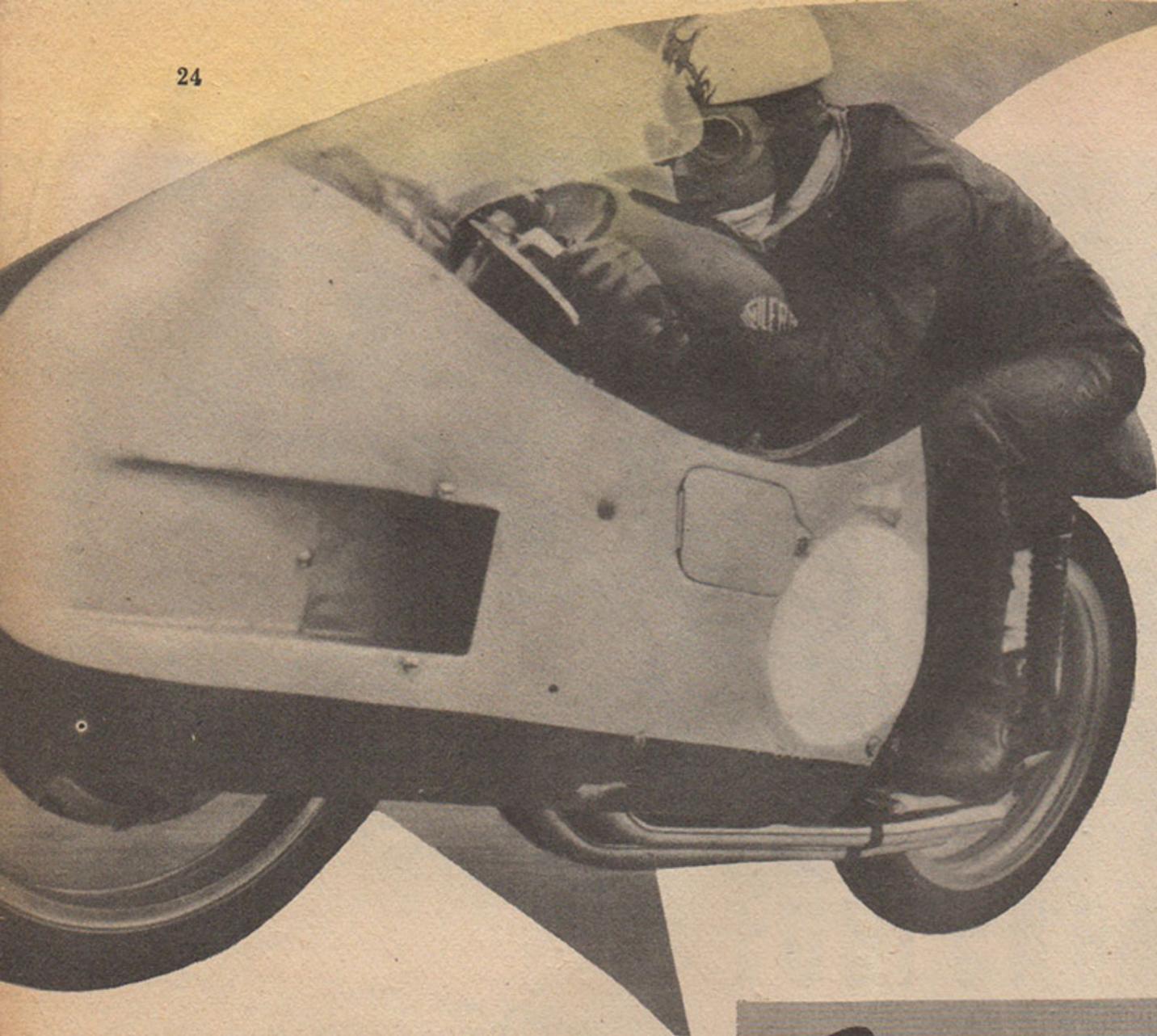


Après l'arrivée les véhicules furent déposés pendant toute la nuit sur un lac gelé. La température descendit à -30° ! La journée suivante débutait par une épreuve de démarrage. Il s'agissait de mettre en route et de progresser de 10 m en moins de 3 minutes. On voit ici les époux Kritter sur 600 cm³ Zündapp; leur moteur tournait après 29,1 secondes! Cela se passe de tout commentaire.



La vague de froid du mois de février — de sinistre mémoire — obligeait les concurrents à toutes sortes d'astuces vestimentaires que nos photos illustrent clairement.





SPORT-DIGEST

Règlement du championnat des conducteurs français 1956.

Article premier. — La Fédération française de Motocyclisme met en compétition en 1956 les Championnats des Conducteurs français de Motocyclettes :

- 1^{re} catégorie : internationaux ;
- 2^e catégorie : nationaux.

Un champion sera désigné dans chacune des classes suivantes :

Motocyclettes	125 cm ³
Motocyclettes	175 cm ³
Motocyclettes	250 cm ³
Motocyclettes	350 cm ³
Motocyclettes	500 cm ³
Sidecars	500 cm ³

Art. 2. — Le Championnat des Conducteurs français de Motocyclettes 1^{re} catégorie est ouvert aux conducteurs de nationalité française détenteurs d'une licence internationale délivrée par la Fédération française de Motocyclisme pour l'année 1956.

Le Championnat des Conducteurs français de Motocyclettes 2^e catégorie est ouvert aux conducteurs de nationalité française détenteurs d'une licence nationale de la Fédération française de Motocyclisme pour l'année 1956.

Art. 3. — Le classement des Championnats des Conducteurs français sera établi en fin d'année, par addition des points correspondant aux places obtenues par chaque conducteur dans quatre courses parmi celles désignées à l'article 7.

Art. 4. — Sauf cas prévu à l'article 5, seules les quatre meilleures performances réalisées dans une même classe seront prises en considération pour chaque conducteur.

Au cas où pour une classe quelconque trois épreuves seulement auraient été organisées, toutes les trois compteront pour le championnat.

Pour être proclamé champion de France, un conducteur devra être classé dans trois épreuves au minimum.

En tout état de cause, le titre de champion de France ne sera décerné que si l'ensemble des performances du premier classé par le nombre de points le justifie.

Art. 5. — Les points comptant pour le classement seront attribués dans chaque classe de la façon indiquée au tableau ci-après :

- 8 points au premier ;
- 6 points au deuxième ;
- 4 points au troisième ;
- 3 points au quatrième ;
- 2 points au cinquième ;
- 1 point au sixième.

En cas d'ex aequo, les conducteurs seront départagés suivant les résultats des cinq meilleures performances et, en cas de nouvel ex aequo, l'avantage sera donné au conducteur ayant obtenu le plus de places de premier dans les courses retenues pour son classement ; en cas d'égalité de places de premier, il sera tenu compte du nombre de places de second et ainsi de suite.

Il est précisé :

a) Pour le Championnat catégorie internationale, les points seront attribués d'après le classement des coureurs français à condition que quatre d'entre eux au minimum aient pris le départ et que le coureur classé ait accompli au moins les trois quarts de la course.

b) Pour le Championnat catégorie nationale, et au cas où les organisations auraient accepté la participation de licenciés internationaux, deux classements seront établis, le nombre de licenciés internationaux français ne pouvant excéder 33 % du nombre total des partants.

1^o Le classement réel de la course.

2^o Un classement spécial dans lequel figureront uniquement les coureurs natio-

naux et où il ne sera pas tenu compte des places occupées par les internationaux.

Exemples :

Classement de la course	Classement championnat
1. A (national).	1. A
2. B (international).	2. D
3. C (international).	3. E
4. D (national).	
5. E (national).	

Les moto-clubs organisant des épreuves de championnat réservées aux licenciés nationaux sont tenus d'accepter toutes les demandes d'engagement qui leur parviendraient. Néanmoins, seront seuls acceptés au départ, les concurrents ayant réalisé aux essais les meilleurs temps dans l'ordre décroissant jusqu'à la limite du nombre des partants fixé par le règlement en raison des normes du circuit. Les concurrents non retenus ne pourront en aucun cas, réclamer des frais de déplacement au moto-club organisateur.

Art. 6. — Les résultats d'une course quelconque pour une des classes désignées à l'article premier ne seront pris en considération pour le classement du

Championnat que sous réserve d'un minimum de kilomètres de :

— 60 km pour les classes 125, 175, 250 et sides ;

— 75 km pour les classes 350, 500.

Art. 7. — Sous réserve du minimum de parcours prévu à l'article 6, les courses retenues pour le classement des Championnats des Conducteurs français 1956 sont :

1^{re} catégorie.

Championnat réservé aux licenciés internationaux.

5-6 mai : Bourg-en-Bresse (U.M. Ain).
27 mai : Reims (F.F.M.).
2-3 juin : Moulins (M.C. Moulins).
14 juillet : Les Sables-d'Olonne (L.M.R. Poitou).
15 juillet : Albi (M.C.C. Albigeois).
29 juillet : Vesoul (M.C. Haut-Saônois).
5 août : Villefranche-de-Rouergue (M.C. Rouergat).
26 août : Clermont-Ferrand (M.C. Auvergne).
30 septembre : Agen (U.M. Agenaise).

2^e catégorie.

Championnat réservé aux licenciés nationaux.

8 avril : Montlhéry (A.M.C.F.).
13-14 avril : Marseille (M.C. Marseille).
5-6 mai : Bordeaux (M.C. Bordeaux).
3 juin ou 9 septembre : Cannes (M.C. Cannes).
2-3 juin : Montlhéry (A.M.C.F.).
10 juin : Bourges (M.C. Berry).
8 juillet : Lonny (U.M. Ardennes).
8 juillet : Provins (M.C. Provinois).
12 août : Nice (M.C. Nice).
26 août : Obernai (M.C. Obernai).
7 octobre : Montlhéry (A.M.C.F.).

Art. 8. — La Commission Sportive pourra désigner pour chacune des épreuves de Championnat (international ou national) un Délégué choisi parmi ses membres chargés d'assister à la compétition et de faire un rapport sur son déroulement.

Art. 9. — Dans chaque classe le conducteur ayant totalisé le maximum de points comme indiqué à l'article 5 sera déclaré champion de France 1956 de sa classe recevra :

— une médaille offerte par la F.F.M. ;
— un brassard de champion de France 1956.

N.D.L.R. — On remarquera que la F.F.M. prévoit un titre en 125 cm³. Cette cylindrée étant toujours interdite en compétition, mais étant d'autre part prévue au programme de nombreuses épreuves, il semble que nous verrons la naissance d'une catégorie 126 cm³. Etant donné que la F.I.M. n'interdit pas le départ d'une machine de cylindrée inférieure dans une catégorie supérieure, les 125 cm³ pourront courir, le règlement du Ministère de l'Intérieur étant respecté, puisque officiellement, ce sera une catégorie 126 cm³ qui prendra part aux compétitions.

Extraits du règlement-type pour circuits de vitesse.

Art. 12. — Les machines admises au départ sont celles définies ci-après :

A. Machines de course. — Les motocycles devront être équipés conformément aux prescriptions du Code sportif international de la F.I.M. annexe B et aux prescriptions du Règlement national de la F.F.M., article 49.

B. Machines de sport. — Sont considérées comme « motocyclettes de sport » les machines conformes aux normes internationales de la circulation routière et répondant aux conditions suivantes :

1° Etre vendues normalement dans le commerce et faire l'objet d'une description complète et illustrée dans le catalogue général des constructeurs. Le catalogue des pièces de rechange doit être également publié ;

2° Le prix de vente doit également figurer sur les publications commerciales de la firme ;

3° Le modèle doit faire l'objet d'une construction suivie et sortir normalement en série ;

4° Le moteur doit fonctionner normalement avec un carburant de tourisme en vente sur la route ;

5° Les seules modifications autorisées sont décrites dans la liste limitative annexée et devront obligatoirement être déclarées en détail sur la fiche d'engagement ;

6° La mise en marche au kick ou levier manuel est obligatoire pour toutes catégories au-dessus de 100 cm³ ;

7° Le silencieux doit être efficace. L'échappement libre est interdit.

Sont exclues de cette catégorie :
— les machines dites de « compétition », même construites en série ;
— les machines à double arbre à cames en tête ;
— les machines carénées, les machines suralimentées.

En outre, la commission sportive se réserve le droit, après avis de la commission technique, de refuser le départ à toute machine qui ne correspondrait pas à l'esprit du règlement.

MODIFICATIONS AUTORISÉES

1° Changement de carburateur : indiquer le changement et, s'il y a lieu, l'agrandissement des sections de passage des gaz.

Les diamètres de passage au carburateur et à l'entrée du moteur ne peuvent excéder les chiffres du tableau ci-dessous pour les moteurs monocylindriques :

Catégories	50	75	100	125	175	250	350	500
Moteurs 2 temps ...	18	21	23	25	28	31	35	
Moteurs 4 temps ...	16	19	21	22	25	28	32	36

Pour les monocylindres à deux carburateurs, la section des carburateurs ou des deux entrées ne peut dépasser la section unique maximum.

Pour les multicylindres ayant un carburateur par cylindre, c'est la cylindrée de chaque cylindre qui déterminera la section.

Exemple : Un cylindre 4 temps de 500 cm³ composé de quatre cylindres de 125 cm³ aura quatre carburateurs de 22 maximum.

Un deux cylindres 4 temps de 500 cm³ à deux carburateurs aura droit à un carburateur de 28 maximum par cylindre.

2° Changement de piston, sans spécification ;

3° Rabotage de la culasse, indiquer de combien ;

4° Modification du rapport moteur-boîte, l'indiquer ;

5° Modification du rapport boîte-roue, l'indiquer ;

6° Remplacement des roues par d'autres munies de freins plus grands, l'indiquer ;

7° Remplacement des pneus d'origine par d'autres de mêmes dimensions, l'indiquer ;

8° Remplacement de la selle d'origine par une autre du commerce, l'indiquer ;

9° Remplacement des appareils d'allumage par d'autres semblables et du commerce, l'indiquer ;

10° Remplacement du silencieux d'origine par un autre répondant aux exigences formulées (amortissement d'au moins 10 décibels) ;

11° Remplacement du guidon d'origine (sans modifier les attaches) par un autre de forme différente, mais possédant les mêmes organes ;

12° Le poids de la machine ne devra pas être inférieur de plus de 5 % au poids du même modèle de série.

Il est en outre précisé :

1° Que la commission sportive de la F.F.M. désignera pour chaque épreuve un ou plusieurs commissaires techniques chargés de la vérification des machines ;

2° Que les fiches techniques d'homologation seront établies pour chaque type de motocycles ;

3° Que le titulaire de l'engagement devra signer une déclaration indiquant les modifications autorisées par le règlement et apportées par lui à la machine. Cette déclaration devra spécifier en outre :

« Le soussigné déclare n'avoir apporté à la machine aucune autre modification que celles décrites et avoir pris connaissance des sanctions qui seraient prononcées contre lui au cas où ses déclarations seraient reconnues mensongères. »

Les sanctions prises à l'encontre des fraudes seront déterminées pour chaque cas particulier et s'étageront de la suspension à temps jusqu'à la disqualification à vie.

C. Machines de série. — Les machines de série sont celles qui sont fabriquées en grande série par l'usine et sur lesquelles aucune espèce de modification n'est autorisée à l'exception du remplacement des gicleurs, des pneumatiques et des bougies.

Aucune autre modification n'est admise, la machine devant être utilisée telle qu'elle est sortie de l'usine.

Art. 13. — Les machines porteront des plaques numérotées de construction solide et de forme elliptique mesurant 28 × 23 cm (11 × 9 in). Elles doivent être au nombre de trois et fixées l'une à l'avant face à la route; les deux autres de chaque côté de la roue arrière. Les numéros doivent être parfaitement lisibles et la peinture de fond ainsi que celle des chiffres doit être de couleur mate, de façon à éviter les reflets du soleil. Les chiffres doivent avoir les dimensions minima suivantes :

- hauteur : 140 mm;
- largeur : 90 mm;
- épaisseur du trait : 25 mm;
- espace entre les chiffres : 25 mm.

Les plaques ne doivent pas être de dimensions plus réduites; elles doivent être planes, entièrement visibles et leur inclinaison sur la verticale ne doit excéder 20°. Toute autre plaque numérotée doit être enlevée du motocycle avant la course.

Les plaques porteront des couleurs et des numéros différents suivant les classes des motocyclistes.

Art. 14. — Chaque concurrent devra, avant ou au moment de la vérification, présenter une déclaration écrite concernant les marques et types des accessoires principaux qui seront utilisés pendant la course, savoir : selle, pneumatiques, appareil d'allumage, bougies, carburateur et chaînes de transmission, huile de graissage.

Toute publicité faite sur les accessoires autres que ceux déclarés entraînera une demande de sanction à la F.F.M.

Art. 15. — Sous peine de mise hors course, aucun changement dans l'équipement déclaré du motocycliste ne sera admis, sauf sur une demande écrite du titulaire de l'engagement ou de son représentant autorisé. Le changement devra être signalé et effectué au plus tard, au cours de la vérification, avant la course. Dans ce cas, il sera exigé une déclaration écrite du titulaire de l'engagement attestant que l'accessoire dont le remplacement est demandé est inapproprié ou bien attestant que, de l'opinion du fabricant du motocycle en ques-

tion, une autre marque d'accessoires est mieux appropriée au but de la course.

Art. 16. — Chaque conducteur devra indiquer, par écrit, au moment de la vérification, la cylindrée de son motocycle.

Toute déclaration reconnue fautive entraînera le déclassement du motocycle et, éventuellement, une amende avec suspension ou disqualification du conducteur.

Si l'enquête démontre la complicité du constructeur, les pénalités pourront s'étendre à lui, et sous forme d'amende, avec suspension ou disqualification.

Art. 17. — Les concurrents ne sont admis à prendre part à la course que si le jour de la vérification ils sont munis d'un récépissé de déclaration (carte grise permettant d'identifier le véhicule).

Le certificat international tiendra lieu, pour les concurrents étrangers, de récépissé de déclaration.

Art. 18. — Les conducteurs prenant part à un circuit de vitesse devront posséder un certificat de capacité pour la conduite des motocycles.

En outre, tous les concurrents et conducteurs devront être munis de licences de concurrents et de conducteurs délivrées par la F.F.M. Dans les épreuves internationales, le permis de conduire international tiendra lieu pour les conducteurs étrangers de certificat de capacité. En outre, les concurrents et conducteurs devront être munis d'une licence internationale délivrée par un des pouvoirs reconnus par la F.I.M.

Lorsque l'engagement est contracté par le conducteur, la licence de conducteur sera seule exigée.

Art. 19. — Tous les conducteurs devront porter un casque protecteur pendant la course et pendant les essais officiels. Le casque devra être conforme au modèle approuvé par la F.F.M. Le casque pourra être peint aux couleurs nationales de celui qui le porte (code sportif, annexe F, art. 104).

Le port de souliers garnis de clous est interdit.

Les conducteurs devront être entièrement vêtus de cuir.

Art. 20. — Tous les conducteurs doivent être du sexe masculin et âgés de 18 ans révolus. S'ils sont mineurs, ils devront fournir une autorisation de leurs parents ou tuteurs.

CARBURANT

Art. 21. — Le carburant fourni à titre onéreux par les organisateurs sera conforme à la réglementation établie par la F.I.M. pour l'année en cours.

Les organisateurs adresseront à tous les conducteurs en même temps que leur

confirmation d'engagement une notice leur donnant les caractéristiques du carburant utilisé.

Une heure avant le départ de chaque course, les concurrents devront présenter leur motocycle au préposé au carburant pour effectuer le plein du réservoir. Celui-ci devra être entièrement vide et les tubulures allant au carburateur débranchées du raccord.

Après l'arrivée, les commissaires sportifs se réservent le droit d'effectuer la vérification du carburant utilisé pendant la course, afin de déceler si aucune fraude n'a eu lieu.

COURSES

Le départ sera donné face au poste de chronométrage.

Les départs seront donnés moteurs arrêtés. Les concurrents seront placés sur la ligne de départ suivant les temps réalisés aux essais.

Pendant la course, le motocycle n'aura d'autres moyens de propulsion que ceux provenant de sa propre force motrice, de l'effort musculaire du conducteur et des causes naturelles, telles que l'accélération par la gravité.

Pendant la course, le conducteur devra être assis, avec ses pieds sur les repose-pieds; si un conducteur prend une autre position qui paraît être dangereuse, il sera exclu.

Les repose-pieds d'un motocycle ne devront pas être fixés au-dessus d'une ligne réunissant les axes des roues en contact avec le sol.

Arrêt au stand de ravitaillement. — Tout concurrent qui désirera s'arrêter à son stand de ravitaillement devra obligatoirement, sous peine de mise hors course, emprunter dès son origine la piste de décélération construite à cet effet.

Il sera également interdit au concurrent, sous peine de mise hors course, de sortir de la piste réservée au ravitaillement par un autre endroit que celui prévu à cet effet.

Art. 24. — Chaque concurrent aura droit à un emplacement au stand des ravitaillements. Un seul aide par machine est autorisé au dépôt de ravitaillement; il doit rester affecté au même poste pendant toute la durée de la course et ne pas circuler devant les postes voisins. En aucun cas, l'aide au ravitaillement ne devra sortir de la zone de sécurité délimitée devant les postes de ravitaillement.

Un conducteur peut être exclu si son aide prête assistance à un autre conducteur ou quitte son poste, ou refuse obéissance aux ordres d'un officiel.

Chaque aide peut ravitailler la machine à laquelle il est affecté ou aider à son



ravitaillement en utilisant les pneumatiques, les roues de rechange, le carburant, l'eau et le lubrifiant préalablement déposés dans son poste. Il peut également procéder à l'ajustage et au remplacement des pièces en utilisant les pièces de rechange et l'outillage préalablement déposés sur une tablette de son poste, **mais aucune pièce de rechange, ni aucun outil ne devront être passés de la main à la main.** Il peut, enfin, remettre au conducteur toute nourriture et boisson nécessaires. Il ne peut aider un conducteur à repartir. L'emploi de roues de rechange est autorisé à condition que tout changement soit fait au poste de ravitaillement.

Pendant tout le temps que le **motocycle est au poste de ravitaillement, le moteur doit être arrêté.**

ARRÊT PENDANT LA COURSE

Art. 25. — Un motocycle arrêté pendant la course pour une cause quelconque doit, en principe, être placé sur le côté droit de la route et, en tout cas, de façon à laisser le passage absolument libre aux autres conducteurs. Il est interdit, sous peine de demande de disqualification à la F.F.M., à un conducteur arrêté pour une cause quelconque, de conduire et de pousser son motocycle dans la direction opposée à la course; si un conducteur, d'autre part, devait avoir recours à des soins personnels, il pourra circuler à pied sans son motocycle dans la direction opposée à la course, à condition d'éviter tout danger pour les autres conducteurs, et en empruntant le terre-plein bordant la piste.

SIGNAUX

Art. 26. — Pendant la course, les signaux ci-après sont rigoureusement obligatoires pour les conducteurs :

- Rouge..... Arrêt absolu et immédiat.
- Jaune Attention, danger.
- Jaune avec bandes verticales rouges Il y a de l'huile sur le circuit.
- Bleu Signal de dépassement, serrez la corde.
- Blanc Une voiture de service est sur le circuit.
- Vert immobile ... Route libre.
- Noir accompagné d'un numéro .. Signal d'arrêt pour le motocycle portant ce numéro.
- A damiers noirs et blancs Arrêt de fin de course.

ASSURANCES

Art. 32. — Les organisateurs devront présenter une police d'assurance souscrite auprès d'une ou plusieurs sociétés agréées par le ministre des Finances et des Affaires économiques et garantissant en cas d'accident, d'incendie ou d'explosion survenus au cours de l'épreuve ou de ses essais :

1° Les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber aux organisateurs ou aux concurrents du fait des dommages corporels ou matériels causés aux spectateurs, aux tiers, aux concurrents ;

2° Les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber aux organisateurs ou aux concurrents envers les agents de l'Etat ou de toute autre collectivité publique participant au service d'ordre, à l'organisation ou au contrôle de l'épreuve envers leurs ayants droit, du fait des dommages corporels ou matériels causés auxdits agents ;

3° Les conséquences pécuniaires de la responsabilité civile pouvant incomber à l'Etat, aux départements et aux communes, pour tous les dommages causés aux tiers par les fonctionnaires, agents ou militaires mis à la disposition de l'organisation ou leur matériel.

Les conditions générales de la police précisant les limites et les modalités de l'assurance devront être conformes à un modèle approuvé par arrêté du ministre de l'Intérieur, du ministre des Finances et des Affaires économiques et du ministre de la Défense nationale et des Forces armées. Elles stipulent notamment que la garantie est accordée sans limitation de somme en ce qui concerne les dommages corporels et au minimum jusqu'à concurrence du montant fixé par arrêté du ministre de l'Intérieur, du ministre des Finances et des Affaires économiques et du ministre de la Défense

nationale et des Forces armées en ce qui concerne les dommages matériels.

La police devra également comporter une clause aux termes de laquelle l'assureur renoncera en cas de sinistre à tout recours contre l'Etat et les autorités départementales ou municipales ainsi que contre toute personne relevant desdites autorités à un titre quelconque.

Le concurrent demeurera son propre assureur pour toutes sommes dépassant les garanties prévues au règlement, étant bien entendu que dans le cas où il réaliserait une assurance complémentaire, il aura l'obligation d'y faire figurer la renonciation ci-dessus.

De plus, pour les épreuves internationales, les prescriptions ci-après sont également obligatoires :

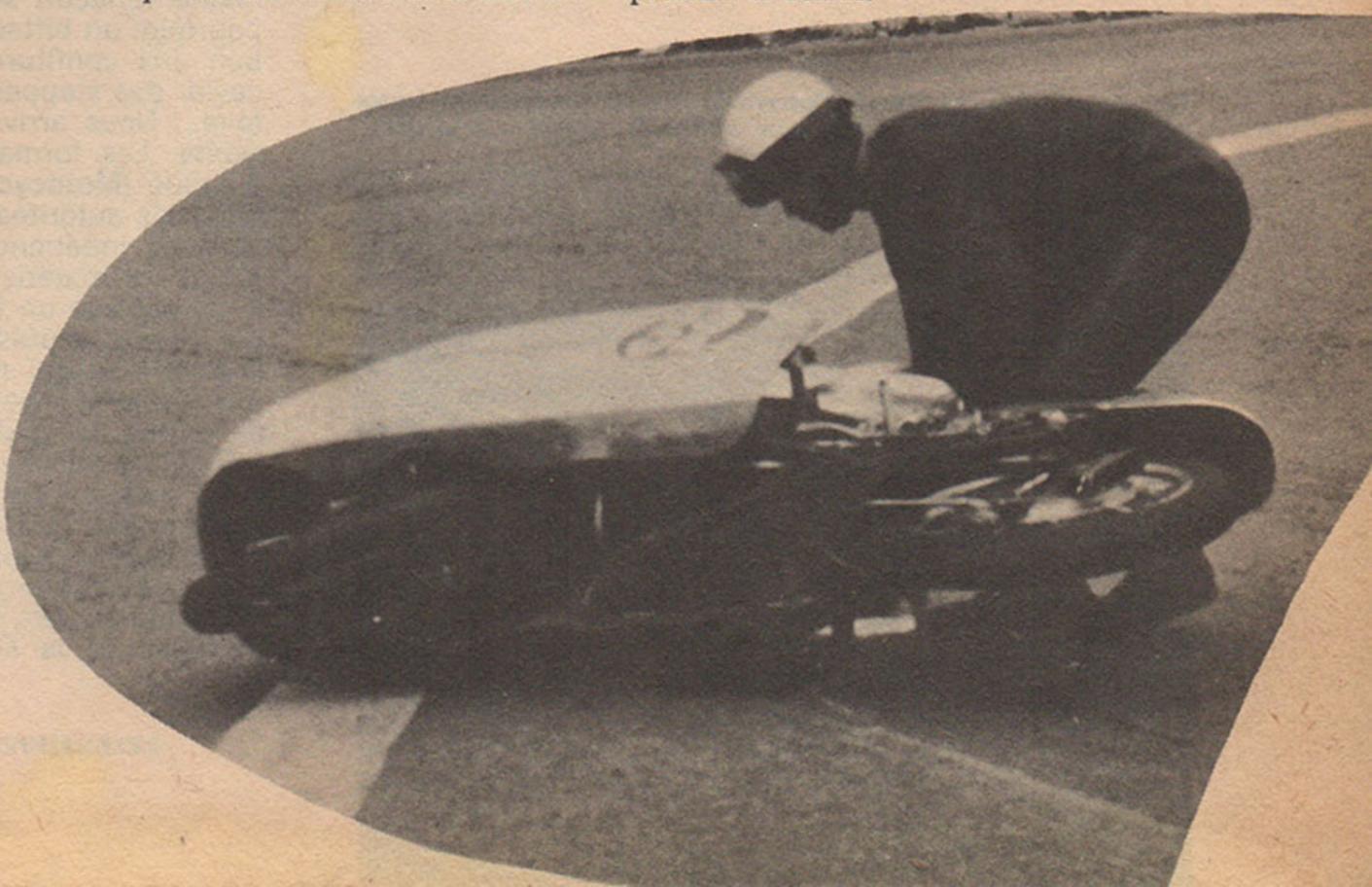
En conformité de l'article 47 de l'annexe F du Code Sportif de la F.I.M. (modifié au Congrès de Rome 1953), **tous les conducteurs doivent être assurés contre les accidents** pouvant leur survenir pendant la course ainsi que pendant les essais officiels, ceci pour une somme minimum de :

- 500 000 fr en cas de décès ou d'invalidité permanente ;
- 100 000 fr pour les frais médicaux et pharmaceutiques.

Dans le cas où un conducteur ne serait pas déjà assuré, le moto-club organisateur mettra à sa disposition un assureur agréé par lui.

Les polices souscrites par les concurrents devront être présentées le jour de la vérification, accompagnées des pièces justifiant de leur validité, afin de permettre leur vérification.

Le jour de la course, le moto-club responsable refusera le départ à tout concurrent qui n'aurait pas communiqué ses polices d'assurances dans le délai prescrit ci-dessus.



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.

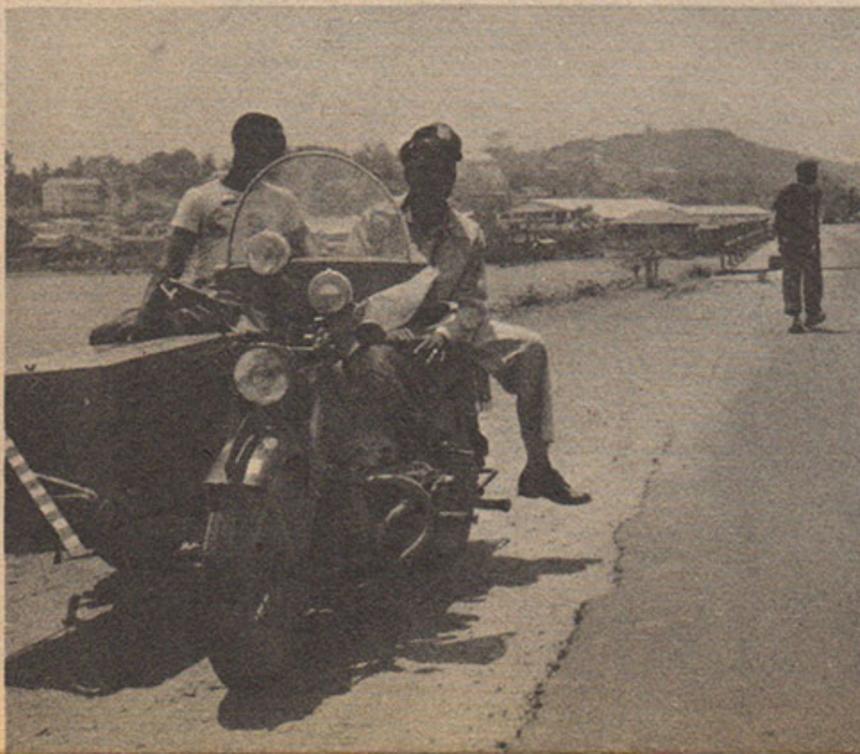
revenu à la vie citadine, Mahé nous conte son exploration motocycliste dans la forêt africaine

(SUITE)

TOUJOURS LA MÉCANIQUE

Quittant les pistes accidentées de l'agréable Fouta-Djalou, nous arrivâmes, quelques semaines plus tard, à N'Zérékoré, dernière agglomération française avant le Libéria. Les machines avaient souffert, non seulement dans les trous et bosses des mauvaises pistes mais surtout sur la tôle ondulée. Les véhicules que nous rencontrions : Dodge, Jeeps, Power-Wagons, ou même simples voitures de tourisme, prenaient les ondulations à 70 kilomètres à l'heure pour ne plus sentir la trépidation et paraissaient ne pas trop en souffrir, alors que nous étions obligés de rouler à 15 à l'heure car nos suspensions (d'origine) s'avéraient absolument inaptées à ce genre de difficulté typiquement africaine. Le terrain et la charge nous empêchaient de dépasser le 60. A cette vitesse, si la roue du sidecar ne sentait plus trop la trépidation, la moto, par contre, était durement secouée et tous les organes souffraient.

La photo est interdite à Monrovia : mais un policier nous accompagne, par dérogation spéciale. Coût : 1 dollar.



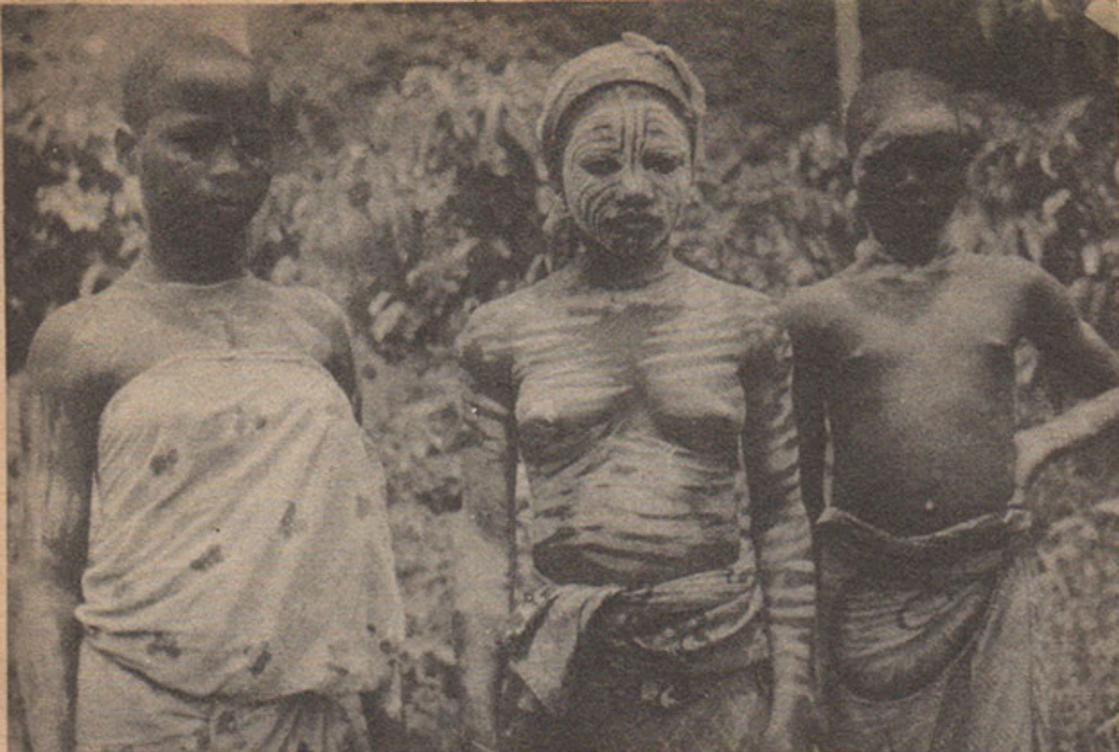
fraient. A l'arrière, en particulier, le manque de suspension faisait travailler les organes du différentiel et de la transmission. Nous ralentissions, mais entre 60 et 20 à l'heure, la vitesse était si critique, que nous étions obligés de descendre à 15 à l'heure. Les ondulations de la « tôle » atteignaient 20 centimètres de hauteur et, à N'Zérékoré, la machine de Ciret n'avait plus de lames de ressort ; quant à ma suspension (par barres de torsion), un pneu intercalé entre le châssis et la caisse de side la remplaçait, car elle était depuis longtemps défectueuse.

Les châssis souffraient. Le mien, précédemment cassé et ressoudé, était à nouveau scié et Ciret put, une fois de plus, se plonger dans les délices de la mécanique, agrémentés de soudures sur le chantier d'une société de travaux publics.

Dans la belle forêt primaire de Guinée, nous traversons l'habitat des Tomas et des Guerzés, primitifs dont le péché mignon est de se tailler les dents en pointe et, prétendent certains, de manger parfois de la chair humaine. Chacun son vice et, après tout, je ne vois pas pourquoi un bifteck d'adolescent ne vaudrait pas le jambon aux confitures des gens d'outre-Atlantique ou le caviar des steppes glacées pour lequel je ne ferais nulle folie... Nous arrivâmes ainsi à la douane libérienne de Ganta. Les formalités ne se firent pas sans incidents puisque (Motocycles l'a relaté), pendant deux jours entiers, les autorités de cette petite République, qui se dit libre et indépendante, fouillèrent intégralement notre tonne de matériel et même... nos propres personnes ! Il n'y eut pas un bidon d'huile, une boîte de graisse qui ne furent scrutés par un bâton investigateur, pas un stylo à bille qui ne fut démonté, un appareil photo ou une caméra ouverts après que les zélés fonctionnaires en eurent scrupuleusement noté tous les numéros.

Pour ne pas être accusé de parti pris, je précise que nous avions passé plusieurs mois en formalités, avant notre départ de Paris. Nous étions parfaitement en règle et des listes complètes avaient été fournies aux consulats des pays étrangers que nous avions à traverser.

Quelques jours plus tard, nous arrivions aux plantations d'hévéas de la Firestone Co., paradis du caoutchouc,



Cette jeune fille a subi le stage d'initiation dans le buisson sacré; elle connaît maintenant les mystères de la sorcellerie et des poisons.



Un obstacle d'importance, qu'il faudra contourner en pratiquant une brèche dans la végétation environnante.

avant d'atteindre Monrovia, capitale (pour rire) (1) du Libéria, où l'ambassade de France nous fit une cordiale réception. Il n'est évidemment pas courant que des Français viennent s'égarer dans ce pays, et encore moins dans la grande forêt. Nous étions ainsi les premiers à avoir couvert Paris-Monrovia en sidecar intégralement par la route (sauf détroit de Gibraltar).

HORS LES PISTES, A TRAVERS LA FORÊT INVOLÉE

Pour rejoindre le fleuve Cavally, la côte libérienne s'avérant impraticable du fait des larges embouchures de rivières et de zones marécageuses impossibles à franchir, nous avons décidé de remonter dans l'arrière-pays pour nous enfoncer à travers la forêt. Revenant à Ganta, la piste est ensuite problématique. Une voie est tracée mais, sur les nombreux marigots, les ponts font souvent défaut. Toutefois, nous n'eûmes pas trop d'ennuis jusqu'à Tappita où la piste cessait totalement.

La saison des pluies s'avancait, nous avions chaque jour un gros orage; vers 15 heures, les premières gouttes annonçaient une pluie torrentielle alors que les éclairs striaient le ciel noir comme de l'encre et la tornade cessait généralement vers 3 heures du matin. Huit jours de suite, avec une régularité surprenante, nous eûmes cet orage quotidien après lequel le sol était chaque fois un peu plus détrempé.

La forêt s'épaississait. A Tappita, nous avons engagé deux guides Ghyos, race qui s'apparente aux Guérés de Côte-d'Ivoire. Dès le premier jour, l'un se prétendit malade et nous abandonna. En réalité, il craignait la traversée de cette forêt qu'il prétendait peuplée d'esprits les plus malfaisants. L'autre, par contre, nous resta fidèle et fut de la plus haute utilité car il connaissait bien le pays.

Certaines pistes, tassées par d'innombrables générations de porteurs, se sont élargies au point de permettre parfois le passage d'un véhicule; mais les obstacles sont fréquents. Jamais une machine ne s'était aventurée en ces parages et je dois reconnaître que nous aurions parcouru plus de chemin à pied, avec des ennuis moindres. Il n'est pas rare que des arbres de 100 tonnes abattus par l'orage soient couchés en travers du sentier. Torse nu, ruisselants de sueur dans la tiédeur humide de la forêt tropicale, nous débrouillaions alors, au coupe-

coupe, un passage à travers la végétation pour contourner l'obstacle.

Les racines des faux kapokiers, qu'on appelle communément *fromagers* bien qu'aucun camembert ne pende à leurs branches massives, encomrent aussi la piste. Ces racines énormes en « lame de couteau » débordent parfois le sol de 50 centimètres et forment de véritables escaliers. En ce cas, nous aménagions un chemin de roulement avec de la terre rapportée, véritable travail de terrassement qui demandait de longues heures. Enfin, un autre obstacle était la fréquence des marécages qui avoisinaient souvent de petits marigots peu profonds, que les pluies faisaient déborder de leur lit. La confection d'un caillebotis de branchages demandait une journée entière, et malgré cela, les lourds véhicules s'enfonçaient parfois au point de ne plus pouvoir s'en sortir au moteur. Nous avons recours au *Tirfor*, treuil à main muni d'un long câble que nous fixions à un arbre.

Dans cette zone, les villages sont rares. Au cours des siècles, les populations ont quitté la sombre et hostile forêt pour se rapprocher de la côte où l'existence est plus facile. Nous n'avancions souvent qu'à raison de quelques kilomètres par jour, quelques centaines de mètres parfois! Tout horaire raisonnable de vie quotidienne était

Un passage difficile, qui nécessitera plusieurs jours de travaux avant d'être franchi.



(1) J'emprunte le terme à M.-A. Lelong qui, dans son livre : *Monrovia, capitale pour rire, a fort bien décrit l'expérience libérienne.* Editions Baconnier, Alger 1951.

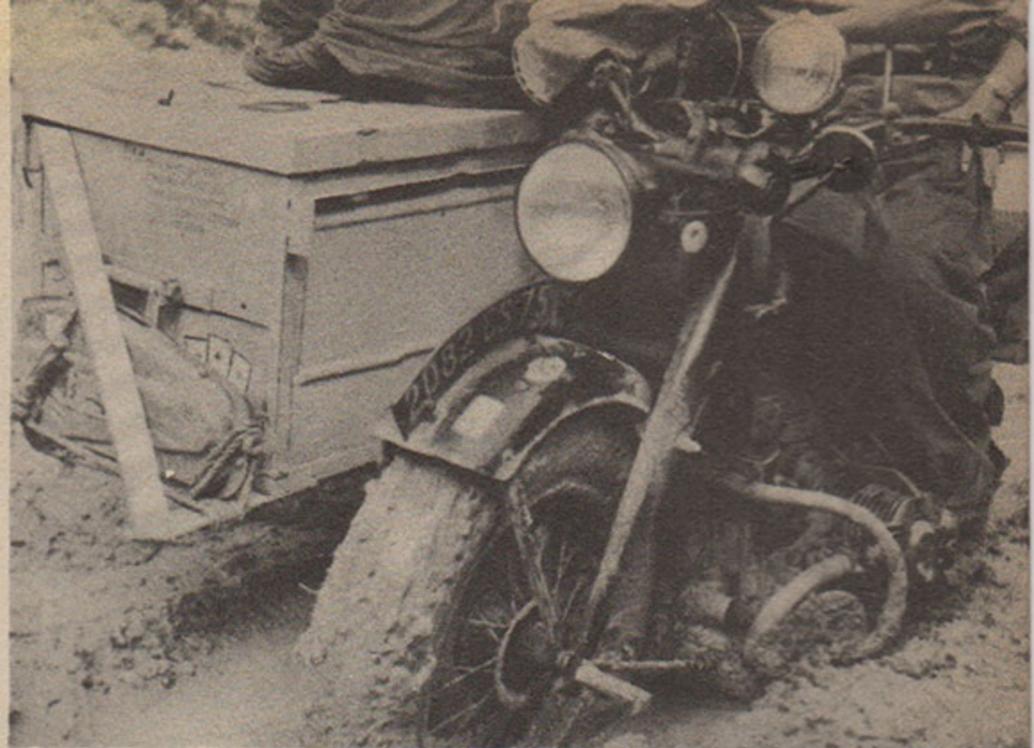
impossible. Les levers et couchers du soleil et sa position dans la journée étaient la seule règle, les seuls points de repère dans le temps car la montre, détraquée par le sable et par l'humidité, avait cessé de fonctionner depuis longtemps. Pour éviter les corvées de cuisine, nous mangions, avec les primitifs Ghyos, l'éternel plat de riz brûlant de piment et baignant dans la sauce rouge d'huile de palme. Au sortir de l'Afrique noire, nous y étions si bien accoutumés que la cuisine arabe nous parut fade lors du retour en Algérie.

C'est ainsi que nous arrivâmes à un grand cours d'eau : la Nuon River. Trompés par les cartes et notre guide n'ayant qu'une idée très vague de ce qu'était une frontière dont il ne voyait pas l'utilité (si seulement les « civilisés » avaient la même sagesse!...) nous pensions qu'à cet endroit la Nuon délimitait la frontière. En réalité, elle s'écoulait en territoire libérien et la « ligne » était à une quinzaine de kilomètres sur un petit ruisseau nommé Nimoy (ou Nimoy-Daine). Les Ghyos libériens comme leurs frères guérés de l'autre côté de la frontière ne sont pas des navigateurs. Pour eux les eaux, quelles qu'elles soient, sont habitées de génies plus ou moins malicieux, telle la **Mamie Water** dont on retrouve la légende sous des noms différents dans toute la vallée du Cavally et chez les Krumen de la côte.

Les Noirs n'aiment pas à parler de la **Mamie Water**, pas plus que du **Niâmou**. La seule évocation de ces démons risque d'attirer leur malignité, disent-ils. A force de solliciter notre boy et, par la suite, les indigènes de villages où nous avons vécu, je finis par comprendre que la **Mamie Water** était à peu près notre classique sirène qui séduit les marins ou les simples pêcheurs pour mieux les noyer dans son domaine liquide. Chez les Krumen, par exemple, qui, eux, sont d'excellents navigateurs, il n'est pas un individu qui ne soit persuadé d'avoir aperçu au moins une fois dans sa vie la « mamie ». Elle est belle, disent-ils, ses cheveux sont blonds et elle est blanche... ou plutôt albinos. Cela donne lieu, d'ailleurs, à une certaine méfiance vis-à-vis des femmes albinos (il s'en trouve parmi les Noirs et rien n'est plus curieux que ces gens aux formes négroïdes mais dont l'épiderme blanc rosé n'a aucune pigmentation).

Les Ghyos et les Guérés, donc, n'ont aucune attirance pour l'élément liquide. Leurs pirogues instables, creusées dans le tronc des arbres, sont d'inspiration yacouba (une race voisine). Pour nous, il devenait impossible de songer à franchir la Nuon. Même en formant un radeau avec plusieurs pirogues, cela ne résolvait pas le problème de l'accostage sur l'autre rive qui s'élevait comme une sorte de falaise abrupte à 10 mètres au-dessus des eaux, car la vallée de la Nuon est encaissée à cet endroit et n'a aucun aménagement. Le fleuve est fréquemment barré de seuils rocheux qui forment cascade ; les

Masques Ghyo, servant aux cérémonies de sorcellerie : celui de gauche a des dents de singe et... d'homme.



Dans le poto-poto de la forêt; la boue retarde la progression.

Noirs le franchissent, non pas à pied sec, mais en escaladant une à une les roches granitiques qui encombrant le lit, ce qui était impossible avec notre lourd matériel.

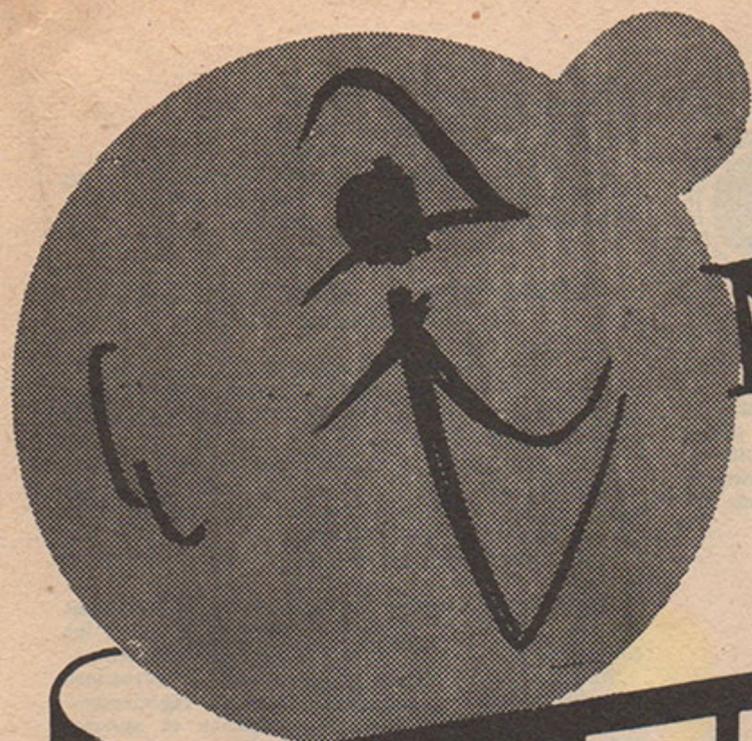
Une décision s'imposait. A vol d'oiseau au-dessus du rideau de verdure, nous étions peut-être à une trentaine de kilomètres de Toulépleu (petite agglomération de Côte-d'Ivoire) devant un fleuve infranchissable à nos véhicules, en pleine forêt et dans une région accidentée. Un détour de plusieurs centaines de kilomètres était inévitable. Nous allions revenir en arrière et, par d'autres pistes, aussi peu fréquentées, rejoindre la Guinée afin d'atteindre ensuite Danané et Toulépleu. De nouvelles épreuves nous attendaient : les mêmes marécages, les mêmes marigots, les mêmes racines en travers du chemin. C'était désappointant et le moral n'était pas élevé à ce moment... Il fallut pourtant s'y résoudre, mais auparavant nous fîmes une reconnaissance à pied en franchissant la Nuon en pirogue, après avoir abandonné provisoirement les machines et munis seulement des appareils photos. Trois jours de marche furent nécessaires pour atteindre Toulépleu tant la piste devenait difficile. Le premier Blanc que nous rencontrâmes était un chercheur d'or, fort surpris de voir arriver deux Européens accompagnés d'un unique porteur Noir par cette piste inutilisée. L'accueil fut, on s'en doute, plus que cordial, et trois nouvelles journées de marche nous ramenèrent à nos véhicules.

Huit autres journées s'écoulèrent avant de retrouver des pistes normales, d'atteindre Danané et Toulépleu, avec nos machines et d'approcher pour la première fois le fleuve Cavally.

(A suivre.)

Dans les terrains marécageux infestés de reptiles, pieds et chaussures demandent des soins.





Ne partez pas...

sans

RUSTINES

NOTICE FRANCO
SUR DEMANDE

LA VULCANISATION A FROID
c'est l'affaire de
RUSTINES.

Posées avec la Dissolutive, les **RUSTINES** se vulcanisent par la combinaison avec la couche collante.

Procès verbal n° 15 du Laboratoire de Recherches et de Contrôle du Caoutchouc du 23 Juillet 1948.

Mais exigez bien les vraies RUSTINES.

SOCIÉTÉ RUSTINES, 8, RUE CASTÉRÈS, CLICHY (SEINE) TEL. PER. 17-65

M. GAUBERT - 656

Vous devez avoir un indicateur de vitesse !

ART. 173. DÉCRET
DU 10 JUILLET 1954

"JAEGER"

La grande marque spécialisée dans la fabrication des appareils de contrôle pour l'automobile, l'aviation, la moto.

PRÉSENTE

son **INDICATEUR DE VITESSE**
avec **COMPTEUR KILOMÉTRIQUE**
DEUX APPAREILS EN UN SEUL



LA GARANTIE D'UNE TECHNIQUE ÉPROUVÉE
Modèles pour chaque type de moto, scooter ou vélomoteur
Pose facile sur guidon, fourche, potence, ou dans le phare.

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

JAEGER

2, RUE BAUDIN - LEVALLOIS - PERRET

DES RÉFÉRENCES



ET DES RECORDS

2 TEMPS OU 4 TEMPS,
MOTOS OU VOITURES

BARDAHL IMPOSE SA SUPÉRIORITÉ ET LE PROUVE :

telles les lettres de satisfaction de Puch, Gilera et Guzzi, tels les records battus par Lloyd en classe I (350 à 500 cm³): 500 miles, 1.000 km 1.000 miles, 6 heures, 12 heures, 24 heures, 2.000 miles, 5.000 km 48 heures, 5.000 miles, 2.000 km, 72 heures et 10.000 km à des moyennes variant entre 125,14 km et 151,500 km.

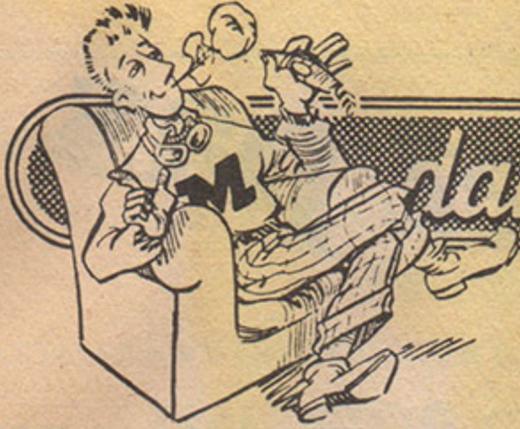
- BARDAHL supprime l'échauffement anormal, améliore puissance, souplesse, accélération.
- BARDAHL réduit l'usure du moteur, prolonge sa durée, fixe sur les parties en friction un film inarrachable.
- BARDAHL protège contre l'oxydation, l'abrasion.
- BARDAHL améliore le kilométrage-carburant.
EMPÊCHE CALAMINAGE ET PERLAGE

BARDAHL

ASSURANCE DE LA MÉCANIQUE
RÉDUIT LA FRICTION A UNE FRACTION

S.I.P.O. 25, Place de la Madeleine PARIS (8^e) - ANJou 41.00

OLIVIER 347



ASSOCIATION MOTOCYCLISTE DE LA RÉGION PANISSIÈRES (Loire).

Ligue du Lyonnais.

A la date du 19 février 1956, a eu lieu l'Assemblée générale de l'A.M.R.P., sous la présidence de Louis Macaudière.

Le compte rendu financier donné par le trésorier Delfond Jacques fait ressortir un budget bien équilibré et supérieur aux années précédentes, démontrant la bonne gestion du club.

Le compte rendu moral et sportif est donné par le secrétaire A. Trotter.

Celui-ci relate :

Que le club est fort de près de cent sociétaires actifs, dont une vingtaine sont licenciés, nationaux ou régionaux.

Que le comportement du club et de ses sociétaires a été excellent aux compétitions suivantes :

Course de côte de Charbonnière; Rallye de régularité de Rive-de-Gier. Rallye de régularité Saint-Raphaël-Vichy. Concentration de Vichy. Rallye de régularité d'Annonay. Concentration internationale d'Argelès-sur-Mer. Concentration de Chalon-sur-Saône et Rallye de l'Arbresle.

Que le résultat sportif et financier des manifestations organisées au cours de l'année 1955 a été des plus probants, tels le Rallye Zany du 1^{er} mai groupant plus de cent participants régionaux, et la Concentration nationale du 4 juillet, groupant plus de vingt-cinq clubs, représentant les coins de France les plus éloignés.

Que les compétitions organisées pour 1956, à Panissières, seraient les suivantes :

1^o 1^{er} mai : Rallye Zany, doté, en dehors des prix individuels, d'un superbe challenge d'une valeur de 30 000 francs, au classement par club.

2^o 7 juillet : Concentration nationale, dotée de près de 200 000 francs de prix en challenge, coupes, plaquettes, médailles, etc.

3^o Début septembre : Rallye Zany, avec gymkhana.

Que le nouveau sociétaire Thirouin de Riorges, bien connu des milieux motocyclistes, a l'intention de participer à l'épreuve du Bol d'Or, qui se déroulera en juin à Paris.

Le classement sportif club pour 1955 est remporté par le sociétaire Moulin François, devant Trotter Noël, Gris Jean-Marie, Bailly Michel et Macaudière Louis.

La réunion est clôturée par l'élection du bureau qui est réélu à l'unanimité, et auquel il est adjoint, en qualité de président d'honneur, M. Paul Berchoux.

M. C. ARLES

Bureau 1956 :

Président : Robert Ferrier.

Vice-Présidents : Aimé Geneste et Emile Cou-lombel.

Secrétaire général : Joseph Didier.

Secrétaire adjoint : Rémi Thomas.

Trésorier général : Joseph Didier.

Trésorier adjoint : Fernand Téodil.

Archiviste-bibliothécaire : Diégo Fernandez.

Délégué propagande Ciné-Photo : Paul Larue.

Conseillers : Louis Bedot; Laurent Rey; Serge Morelli; Pierre Mazerolle.

LE MOTO-CLUB MAZÉRIEN

Un nouveau club pyrénéen.

Un nouveau club motocycliste vient de naître en Pyrénées : le Moto-Club Mazérien. C'est dans la petite cité maraîchère de Mazères (Ariège) — 2 500 habitants — qu'un enfant du pays et ancien coureur de vitesse motocycliste, M. Capy, avec une poignée de mordus, fonda le M.-C.M. dont le père spirituel est Henry Nouvel, président du M.-C. Vixiège-Ribouisse.

Dès sa première année d'existence, ce club met sur pied sa première épreuve de moto-cross sur un terrain déjà tracé et piqué.

L'épreuve fixée au 10 juin sera régionale : 250 et 350 cm³. Belle vitalité d'un club à sa naissance qui possède quatre coureurs licenciés : Colombies, Capy fils, Villeneuve, Riera. Composition du bureau du M.-C. Mazérien, dont le siège est au café Benazet :

Président d'honneur : M. Guitard.

Président actif : M. Capy Eugène.

Vice-président : M. Elie Serre.

Secrétaire général : M. Paul Dardier.

Trésorier général : M. Louis Nicol.

MOTO-CLUB CASTRAIS (Pyrénées)

Les nombreux membres du M.-C. Castrais, unis sous le slogan « Camaraderie d'abord », ont inscrit leur épreuve nationale de moto-cross, renforcée d'éléments internationaux (Belges et Suisses), pour le 1^{er} juillet. Elle aura lieu sur le tracé de Venise, aux portes de la cité tarnaise, qui cette année possèdera sa piste internationale de 1 500 mètres.

Beaucoup de projets : une grande concentration pour le 1^{er} juillet avec un système de classement inédit puis, plus tard, une grande épreuve motocycliste de régularité. Ce futur rallye serait calqué sur l'épreuve automobile Sidobre-Montagne-Noire.

Deux coureurs de cross défendront les couleurs du M.-C. Castrais, Hérial, sur B.S.A., et le nouveau venu Sicard, sur Vélocette.

Voici le bureau 1956 :

Président : M. Voyeux.

Vice-présidents : MM. Azémar et Piller.

Trésoriers : MM. Azémar et Albaret.

Secrétaires : MM. Arnaud et Coste.

Commission sportive : M. Dechereis.

Délégué à la L.M. Pyrénées (F.F.M.) : M. Barjou.

Le Moto-Club Castrais vient de fêter ses vingt-six ans d'existence.

MOTO-CLUB GRISOLLAIS (Pyrénées)

Le Moto-Club Grisollais est à sa deuxième année d'existence. C'est une ancienne section de l'A.S.M. Tarn-et-Garonne qui a pris son autonomie.

Son épreuve nationale de moto-cross est fixée au 10 juin, sur le tracé de 1 000 mètres des pentes de Beausoleil, à 2 kilomètres sur la route de Grisollès à Fronton (Tarn-et-Garonne).

Cette société de 70 membres d'un village de 1 800 habitants fait un gros effort en faveur du sport motocycliste. Elle possède deux licenciés en 350 : Fleys et Derrey, tous deux sur B.S.A.

Voici la composition du bureau 1956 :

Président : M. Lacaze.

Vice-président : M. Metche.

Secrétaires : MM. Dauch et Bayssade.

Trésoriers : MM. Petit et Melet.

Membres : MM. Toso, Fontanella, Autané.

Le Moto-Club Carcassonnais étudie un projet :

FESTIVAL de POLICES MOTOCYCLISTES ROUTIÈRES ÉTRANGÈRES

Le Moto-Club Carcassonnais, fondé en 1947 par Blanquier, Jalbaud et Mathieu et repris en main par M. Bonnafous, titulaire de quatorze épreuves moto-cross, grass-track, piste vitesse, moto-ball, acrobaties, concentrations, veut cette année créer un inédit : présenter plusieurs motards de polices étrangères motocyclistes en un grand festival.

L'équipe dirigeante, dynamiquement menée par MM. Pedron, Bonnafous, Jalbaud, Rey, Fesquet, a inscrit au calendrier national trois dates pour 1956 : 6 mai, 10 juin, 15 juillet; moto-cross, piste sur vélodrome (épreuve internationale) et grass-track international, et nous souhaitons qu'elle aboutisse pleinement dans sa dernière entreprise vouée au plus grand succès.

Composition du bureau 1956 du M.-C. Carcassonnais :

Président actif : M^e Pedron, avocat.

Vice-présidents : MM. Bonnafous et Jalbaud.

Secrétaire général : M. Rey.

Secrétaire adjoint : M. André.

Trésorier général : M. Fesquet.

Trésorier adjoint : M. Bousquet.

Membres : Cadres, Fouques, Roux, Bouyssou, Benoit, Reynes, Belmas, Mur, Baldelon, Ilhe, Marson, Raynaud, Servage, Servia.

CHAMPIONNAT DES FLANDRES DE GYMKHANA VESPA

Le Vespa-Club Lille-Flandres organise le dimanche 15 avril une grande Concentration Vespa, dans le cadre exceptionnel de la Foire commerciale et internationale de Lille.

Les participants de cette concentration arriveront à Lille le dimanche 15 avril et, après une visite de la ville, seront reçus à la Foire de Lille où un banquet sera organisé.

Les participants pourront ensuite visiter la Foire.

Dans l'après-midi se disputera le « Championnat des Flandres de Gymkhana Vespa, réunissant les meilleurs pilotes des Vespa-Clubs participants.

Pour la première fois, un gymkhana se déroulera par éliminatoires, sur deux terrains rigoureusement identiques. Formule attrayante et spectaculaire, mettant en compétition deux concurrents à la fois, l'un éliminant l'autre. Les éliminatoires se dérouleront en cinq manches et le parcours augmentera en difficultés à chacune de ces manches.

Les essayeurs de Fourchambault s'exhiberont dans leurs nouvelles acrobaties sur Vespa.

Un programme exceptionnel et doté de nombreux prix attend tous les Vespa-Clubs français et étrangers.

Un programme exceptionnel et doté de nombreux prix attend tous les Vespa-Clubs français et étrangers.

M.-C. PARIS

Sorties d'avril 1956.

1^{er} avril. — Bretteville-sur-Laize (Calvados), Hôtel des Voyageurs (Tél. 14). 475 km.

Départ porte de Saint-Cloud : 31 mars 6 h 30 et 13 heures; 1^{er} avril 6 h 30.

N. 12 Versailles, Houdan, Dreux, Nonancourt, Verneuil. Prendre la N 24 bis Laigle-Argentan, N. 153 Falaise et 22 km après à gauche, D. 23 pendant 4 km. Regroupement entrée Argentan.

8 avril. — Forêt de Moisson (160 km). Auto-route jusqu'à Mantes. Après Rolleboise, prendre à droite vers Mousseaux, Lavacourt, Moisson. En face du pont de La Roche-Guyon, à gauche dans la forêt.

Départ porte de Saint-Cloud : 8 heures.

15 avril. — Monthéry. Course des machines de série.

Départ porte d'Orléans : 8 heures.

22 avril. — Forêt de Carnelle-les-Etangs (60 km). N. 1 jusqu'à Moisselles. Après le passage à niveau, prendre à droite le chemin forestier jusqu'aux étangs.

Départ porte de Clignancourt : 9 heures.

28, 29, 30 avril, 1^{er} mai. — Camp de Franchard (Forêt de Fontainebleau). 120 km.

Par Melun. A la Table du Roi, prendre la route ronde jusqu'à la Croix de Franchard et à droite.

Départ porte Dorée : 8 heures. 28, 29, 30 avril, 1^{er} mai.

AMICALE MOTOCYCLISTE DES COUREURS DE VITESSE

Lors de sa dernière réunion, l'A.M.C.V. a procédé à l'élection du bureau pour 1956 :

Président : Murit Jean.

Vice-Président : Sceaux Roger.

Secrétaire : Court Roger.

Trésorier : Nirdermann Paul.

Trésorier-adjoint : Nebout André.

Délégués à la ligue : Dagan Alain; Braun Claude.

Rappelons que l'A.M.C.V. accueille tous les coureurs de vitesse, quelque soit le club d'origine, afin de renforcer la solidarité entre participants d'un même sport et de défendre au mieux l'intérêt commun.

L'A.M.C.V. groupe à l'heure actuelle trente membres parmi lesquels MM. Murit, Braun, Piscaglia, Bouin, Sacareau, Chartier, Insermini, Venin, Boeri, Faucheraux, Michel, Beauvais, Dagan, Mouty, Nebout, Daoust, Proffit, etc.

Réunions tous les mercredis à 21 h, Brasserie Zimmer, place du Châtelet.

Siège social : Murit, 32, rue Paul-Barruel, Paris (15^e). Tél. : Lec. 60-53.

Le courrier peut être adressé au secrétariat de l'A.M.C.V., 14, rue Brunel, Paris (17^e).

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES



552

SAKER

POIGNÉES
A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES
PAR VIS

VOTRE SCOOTER MERITE LES SOINS D'UNE VOITURE



Un SCOOTER doit être léger ; son habillage est fait de tôles minces. Elles souffrent du mauvais temps et des mauvaises routes. Faites VOUS-MEMES votre application D'INSON-ERGOS, l'insonorisant caoutchouté qui a fait ses preuves dans l'industrie automobile et qui protège efficacement contre la rouille, l'abrasion et les vibrations. Conservez le capital investi dans votre véhicule !

LE COLIS COMPLET CONTENANT
INSON-ERGOS, DILUANT, NETTOYANT, OUTILS et petites fournitures
FRS 1.950 taxes perçues (ou FRS B. 280 ou FRS S. 23)

Demandez-le à votre **Spécialiste du Scooter**
ou écrivez au fabricant

INSON - ERGOS
ANTI-VIBRANT — ANTIROUILLE
PROLONGE LA VIE DE VOTRE SCOOTER
— PRESERVE SA VALEUR —

ERGOS 163, quai Aulanier
ASNIERES (Seine)
GRES. 64-50 et la suite

S.A.R.L. Cap. 7.500.000

Depuis plus de 40 ans

MOTTAZ S'IMPOSE PAR SA LIGNE ET SA QUALITE TOUS RESERVOIRS MOTOS-SCOOTERS VELOMOTEURS CYCLOMOTEURS

ETS MOTTAZ
307-311 rue de la Garenne
NANTERRE. Tél. MAL 29-77

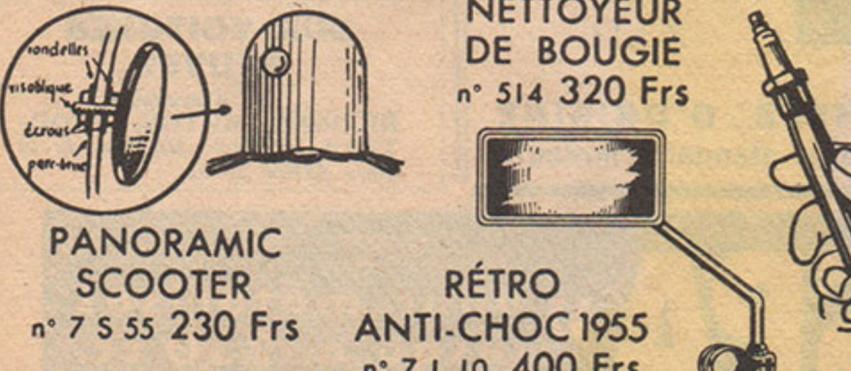
DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR...
LES ACCESSOIRES



NETTOYEUR DE BOUGIE n° 514 320 Frs

PANORAMIC SCOOTER n° 7 S 55 230 Frs

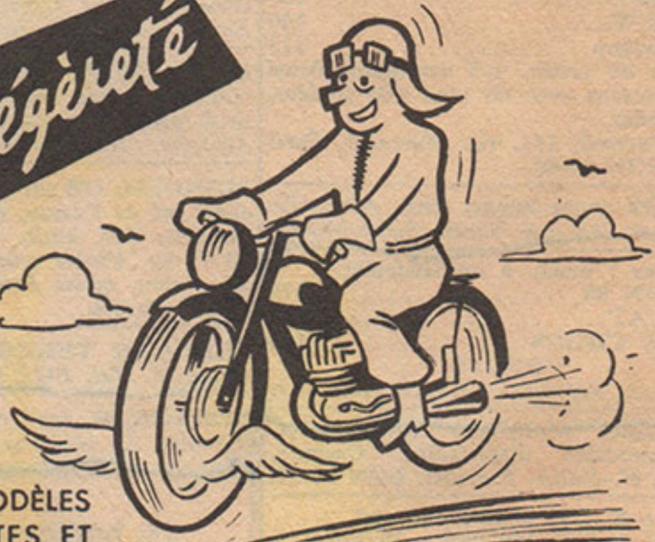
RÉTRO ANTI-CHOC 1955 n° 7 L 10 400 Frs



COCORDAN ET LAFONT, Fabricants — AVON-FONTAINEBLEAU

avec des **JANTES en MÉTAL LÉGER**

légereté



TOUS MODÈLES DE JANTES ET GARDE-BOUE

Reinhard et Chapuiset

207, AVENUE PASTEUR - BAGNOLET (Seine)
Tél. AVRON 31-94

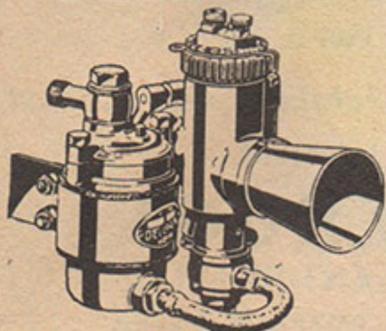
FOURCHES TÉLESCOPIQUES

Tigre

ETS NAUDER, 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS-16^e - DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS POUR LA FRANCE

Petites Annonces

DELLORTO



Carburateurs d'origine de 175 cm³ à 1000 cm³
Spécialité de modèles Racing pour toutes cylindrées

TRADING-MOTOR-LINE

74, rue de Rome, Paris 9^e - LAB. 22.08

Pâques dans quelques jours, **MOTO RECORD** a sélectionné pour vous :

500 A.J.S. twin Oscil.....	245
500 A.J.S. Oscil.....	215
500 B.S.A. twin 210 et 225.....	000
500 Triumph twin.....	190
500 Terrot R.G.S.T. c. neuve.....	130
500 Norton téléc.....	85
350 B.S.A. B.31.....	165
350 Terrot H.C.T. tél.....	65
350 Matchless tél.....	85
350 Horex Régina.....	165
350 B.M.W. R.35.....	95
250 Puch T.F.....	135
250 B.S.A. susp. F. tél.....	135
250 Csepel.....	115
250 Jawa.....	130
200 D.K.W.....	140
200 Zundapp.....	115

12 mois de crédit. 1/3 comptant. Ainsi que 50 motos avec ou sans side soldées, crédit total.

Moto Record, 151, rue Marcadet, Paris (18^e). MON 24-40.

DOT 232 cross impec. susp. AR oscil.
M. Costes, 22, rue Sarot, Saint-Mandé.

A profiter : mach. à immatriculer.
NORTON 88..... 375
5 CV LAT..... 175
MONET CROSS..... 145

CREDIT
Néplaz, av. République, Mantes (S.-et-O.).

Motobécane. Mobyette. Mobyscooter.
Tous modèles disponibles. Cherrier,
21, boul. H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29.

Vélocette K.T.T. course 350 cm³.
Vélocette K.S.S. 350 cm³ : 75.000 F.
Vélocette 350, 300 cm³ neuves.
Motobécane 125 cm³ culb. parf. ét. :
70.000 F.
Mobyette à partir de 13.000 F.
Jawa 350 cm³ : 110.000 F.
Quelques machines neuves soldées.
Cherrier P., 21, boul. H.-Sellier, Suresnes.
LON 16-29.

VENDS 55 000 F 125 cm³ TERROT, type E.P., moteur neuf. Guenin, 128, av. de Paris, Châlons-sur-Marne (Marne).

CHEZ ALAZARD
Super Crédit Garantie Reprise.
100 motos c. neuves 1953-54-55.
+ 30 vélomot. récents à solder.
+ 20 scooters divers à ts prix.
+ 50 motos de reprise à liquider.
47 bis, av. de Clichy-17^e (Métro La Fourche). (Fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour.)

GOLDEN FLASH side Impérial 1953. 10 000 km. Impecc. Sam., 18 à 19 h, Jacquet, 32, avenue Charles-Mourreur, Paris (13^e).

R. GILLET 750 cm³ 4 vit.; bon état; boîte vit. neuve ainsi que la batterie et le pneu arrière. Urgent cause départ. 65 000 F à débattre. Soulier Aimé, 9, rue Florian, Nîmes (Gard).

**SANS PREMIER VERSEMENT
GRAND CHOIX
MOTOS
SCOOTERS SOLDÉS**
SIDE-CARS A PARTIR DE 5 000 FR
GARANTIE 3 MOIS
CRÉDIT REPRISÉ
GIL, 83, avenue d'Italie (13^e).
OUVERT LE DIMANCHE

**TOUTE LA PIÈCE
GNOME-RHONE**
Réparation par spécialiste pièces dispon.
CV2-AX2-X-V2-Junior, Major, Supermajor, Boîtes vitesses, Moteurs, Ponts AR, Fourche. Expédition province. **LUTECE MOTOS**, 29, r. Geoffroy-Saint-Hilaire, Paris (5^e). GOB 84-95.

F.N. 175 à 450 cm³. Tous mod. disponibles. Crédit 6 à 18 mois. Revision grat. Néplaz, av. République, Mantes (S.-et-O.).

SUPERBE RUMI SUPER SPORT, cyl. alu. 9 000 km. Impecc. tous rapports. Gilles, 30, rue Cavaignac, Sotteville-les-Rouen (Seine-Maritime).

350 cm³ JACK SPORT, moteur L.M.P. culbuteurs, bon état et side Terrot, état neuf, prix intéressant. S'adresser 81, boul. Michelet, Noisy-le-Sec (Seine).

MONDIAL 125 cm³, compétition, moteur absol. nf de l'usine, machine dédoublée, garantie, 135 km/h chrono avec pilote de 75 kg. Visible tous les jours, s'adresser M. Pahin, cycles Peugeot, 71, av. de la Grande-Armée.

SIDE-CAR TERROT. Caisse porteur. 80.000 F. Tél. BOT 69-20.

NORTON 88. Parf. état, peu roulé. 230. Reboulin, 22, rue Thiers, Apt (Vaucluse).

14, boulevard
Soult
Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

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

D.K.W.
Occasions à partir de 110. Garantie totale de 6 mois. Divozzo, 116, boul. Sérurier, Paris (19^e). BOL 77-62.

**GARANTIE
CONTRAT
CRÉDIT IMMÉD. 18 MOIS
REPRISE MOTOS
100 AUTOS**

Spécialiste 4 ch, avec 20 000. 7, rue de Montreuil, Pantin. M^o Eglise, ouvert dimanche. 244, rue du Mesnil, Asnières (Quatre-Routes). Ouvert dimanche.

TUBOTOM pour LAMBRETTA



toujours souple - toujours étanche - se monte à la main sans outil
EN VENTE chez les agents Lambretta

OTOM - 5 bis, rue Franklin, COURBEVOIE (Seine)
TÉLÉPHONE : DÉF. 21-63

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.

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

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

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.

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

50 SIDECARS GNOME ET RHONE et **RENÉ GILLET**. Parf. ét. 6 traites de 10. 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

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

Bicyclette touriste, bon état, 7 000 fr. Bois, 22, rue de la Croix-du-Val, Meudon (Seine-et-Oise). OBS 15-26.

Bricoleur cherche bas prix moteur ou épave Zündapp K 500, B.M.W. R.12 ou similaire. Nozerand, 4, rue Coty, Cahors (Lot).

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

3 000 AMPOULES 6 V 035 feu avant vélo. Prx spéc. Éts Brochu. Saint-Etienne.

Echge moto de **CROSS ARIEL** ctre 4 CV **RENAULT**. Gondet, 22, rue du 14-Juillet, Le Pré-Saint-Gervais (Seine).

MON AUTO CONTRE MOTO
VIL 09-21.
Eca, 7, rue Montreuil, Pantin.

CHEZ ADNET: stock de pièces détachées pour machines anciens modèles, cyclo Starnord, Scoutex, moto Terrot, Monet-Goyon, Radior-Triumph. 45, cours de Vincennes, Paris (20^e). DID 12-16.

AUTO MOTO recherche pour son agence de la Grande-Armée, mécanicien qualifié. Paris-Loire Automoto, 62, av. Grande-Armée, Paris (17^e).

Dem. **MECANICIEN** qualif. motos, référ. exig. Saint-Paul Moto, 1, rue de Rivoli (4^e).

ACH. VELOCAR A PEDALES, état impeccable. G. Lenfle, Albert (Somme).

A.J.S. 500. Cadre oscil. et impec., équipement. 200 000. Blanc, 26, rue du Vieux-Versailles, Versailles (S.-et-O.).

MOBYLETTE LUXE, impec. Déc. 54, peu roulé. Rousseau, 56, rue du Temple, Paris 4^e.

100 MOTOS SCOOT
Avec 10 000 ttes pièces occas. 157, av. du Maine, Paris (14^e). Ouv. dim.

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

SUR VOITURES NEUVES
et d'occasion.
REPRISE MOTOS, SCOOTERS, SEMA, 10, rue de la Duée. MEN 23-61.

AMORTISSEURS « SUSPA » pour motorisés jusqu'à 250 cc.

ETS NAUDER, 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS-16^e - DISTRIBUTEURS EXCLUSIFS POUR LA FRANCE

ESSAIS " MOTOCYCLES " 1953-54-55

.....

Nos

- 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 ».

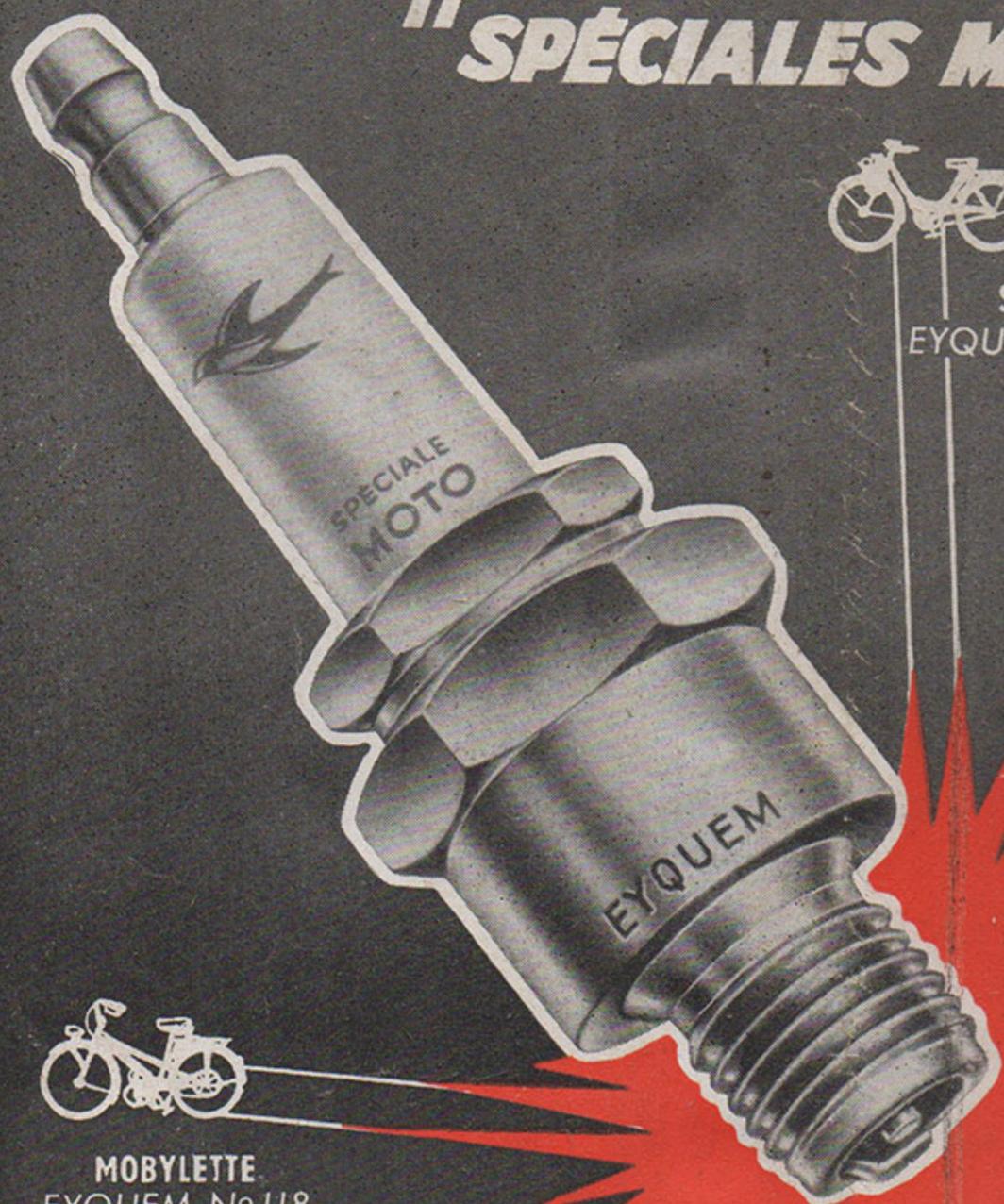
Nos

- 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.

ENVOI CONTRE TROIS TIMBRES A 15 FRANCS PAR NUMÉRO

BOUGIES EYQUEM

"SPÉCIALES MOTOS"



SOLEX
EYQUEM N°112



VESPA
EYQUEM N°113



LE POULAIN
JUNIOR
EYQUEM N°112



MOBYLETTE
EYQUEM N°118



MONET-GOYON
EYQUEM N°113



MOTOBLOC - YDRAL
EYQUEM N°113

PEUGEOT ET BIMA
EYQUEM N°113



LAMBRETTA
EYQUEM N°113



LAVALETTE - VAP
EYQUEM N°113



MONTÉES EN 1^{er} ÉQUIPEMENT PAR LES PRINCIPAUX CONSTRUCTEURS