

MOTOCYCLES *et Scooters*

N° 170 - 1^{er} MAI 1956

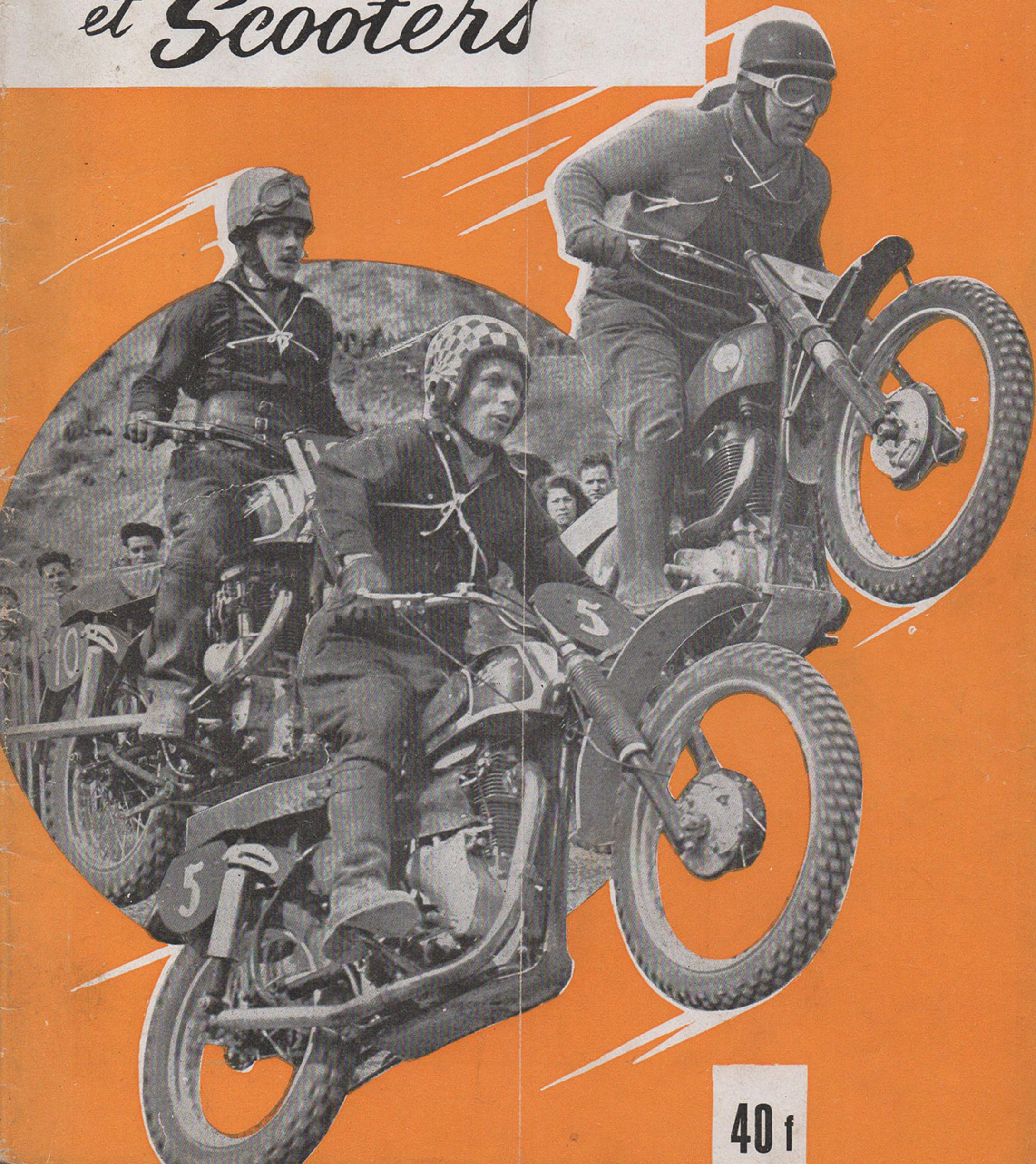
9^e ANNÉE

REVUE BIMENSUELLE

DIR. : MAX ENDERS

AD^r : M. LEGRAS

14, RUE BRUNEL - PARIS



40 f

ESSAIS " MOTOCYCLES " 1953-54-55

.....

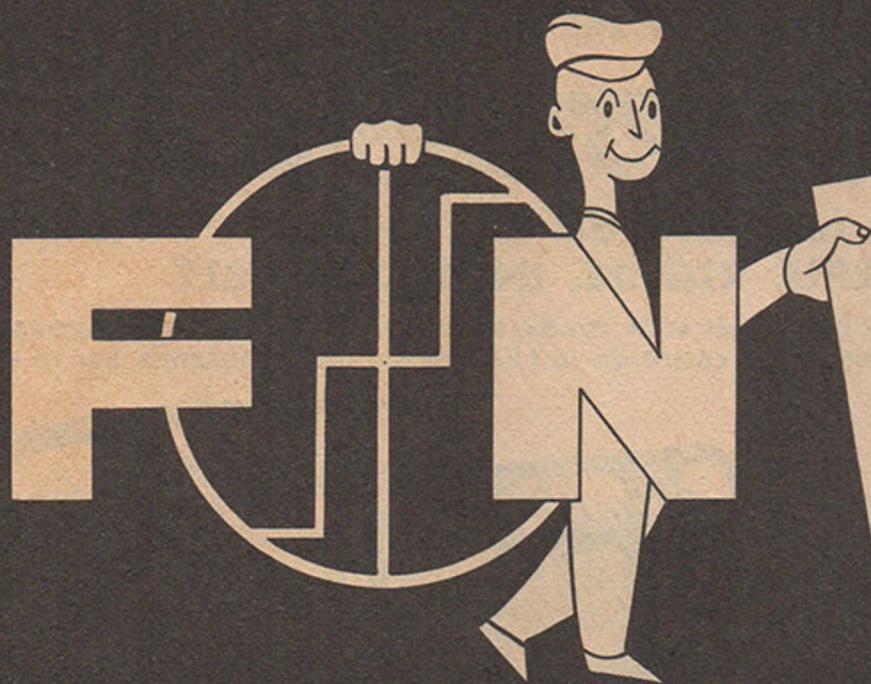
Nos

- 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 ».

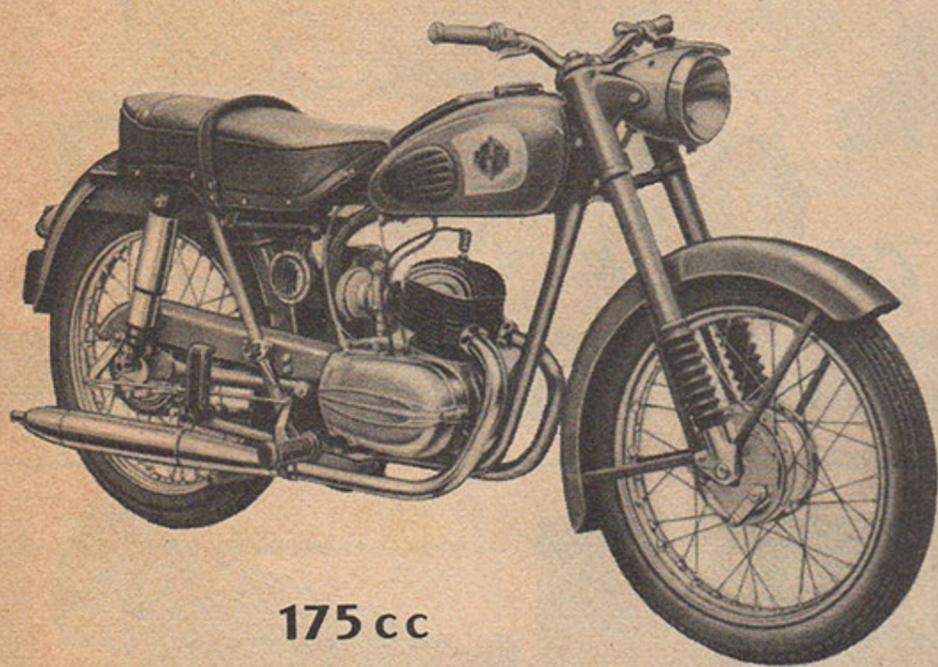
Nos

- 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. 7 R.
- 164 200 T.W.N. « Contessa » ; Essai routier B.M.W. R. 50.
- 165 175 Gnome-et-Rhône.

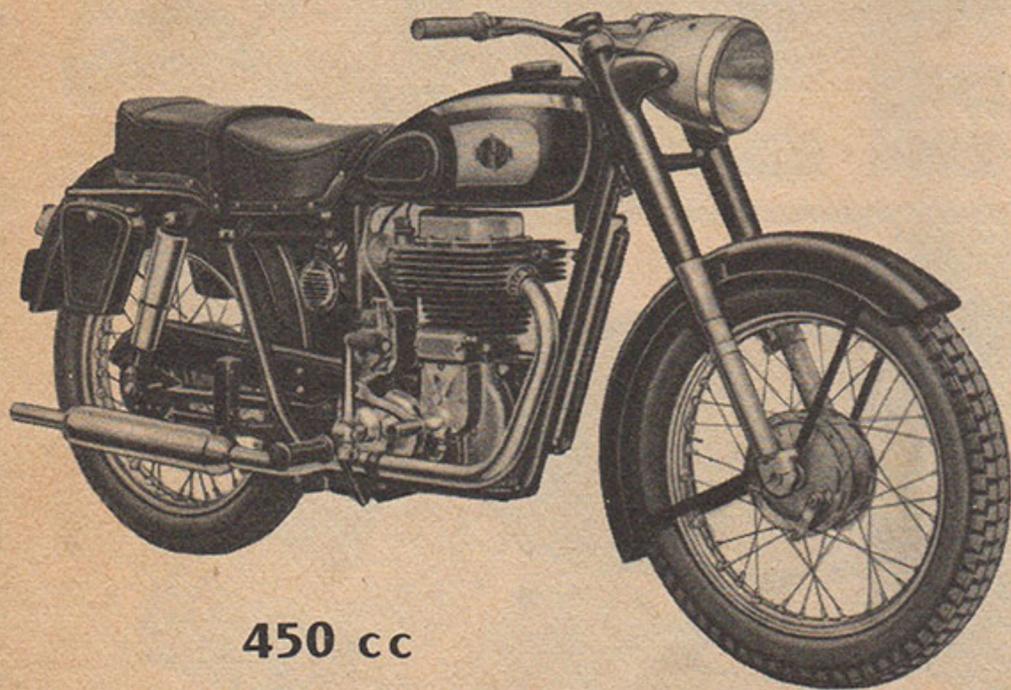
ENVOI CONTRE TROIS TIMBRES A 15 FRANCS PAR NUMÉRO



**PRÉSENTE LA GAMME
DE SES MODÈLES
56**



175 cc



450 cc

**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

4

Avec "ÇA" vous êtes en SECURITÉ

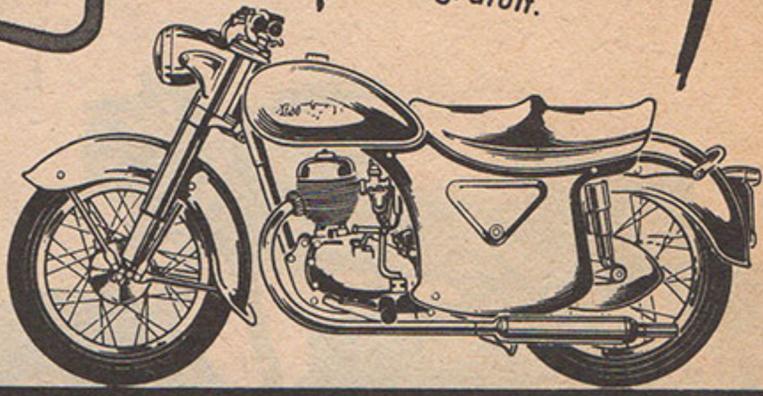
Votre vie ne tient qu'à un cadre...

"ÇA" c'est le cadre de la fameuse "LEADER"
TRAPU, RIGIDE, INDÉFORMABLE

Tout en tubes d'acier étirés sans soudures, monté sur gabarits rigoureux et soudé électriquement, le cadre de la LEADER est une assurance sur la vie.



Tous les cadres de nos différents modèles présentent la même sécurité. Demandez le catalogue général en couleurs gratuit.



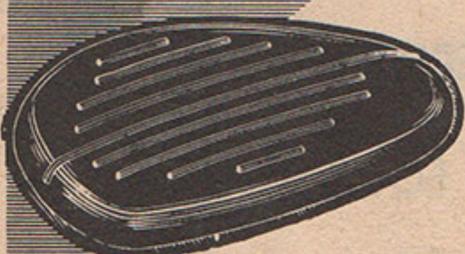
C'est un cadre comme "ÇA"

Motocyclettes NEW-MAP, 124, Avenue Lacassagne - LYON

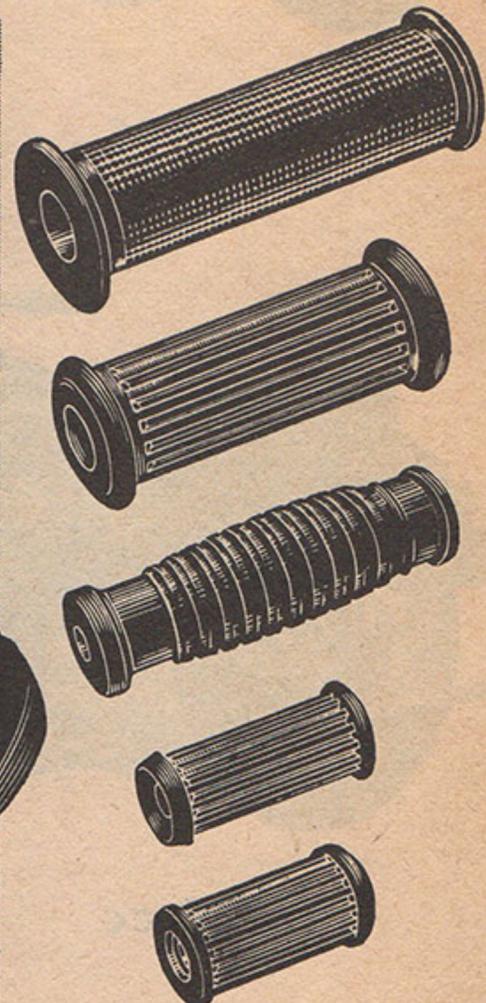
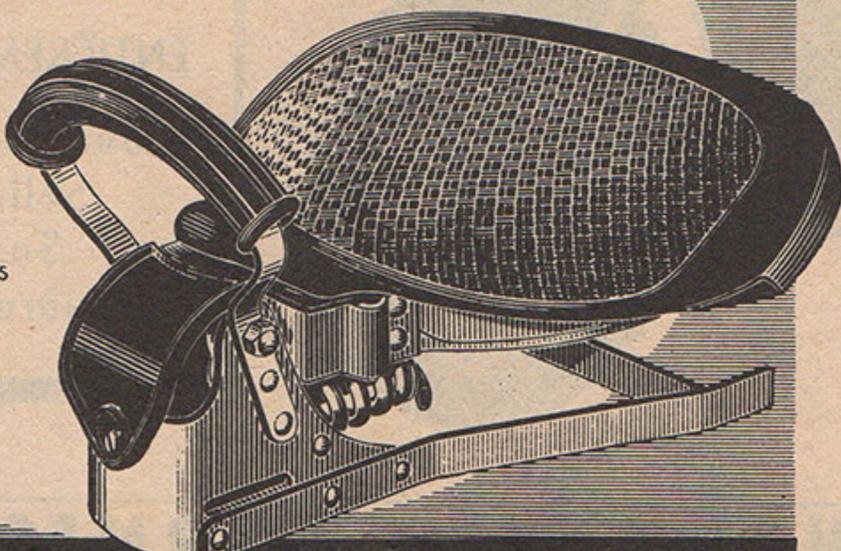
PARIS · M' DEGUSSEAU, 30 r. de Charenton (BASTILLE)

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

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



SIÈGE ARRIÈRE
ADAPTATION SUR TOUS
PORTE-BAGAGES
ADAPTATION VESPA

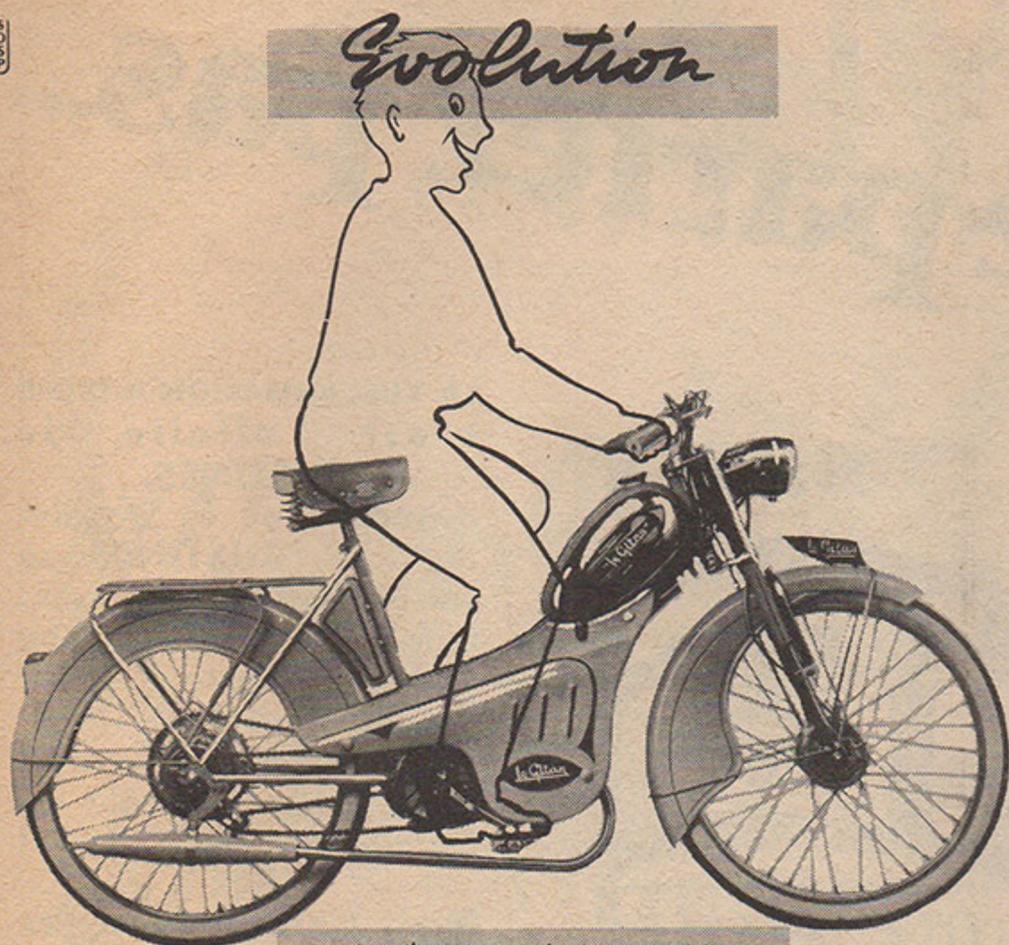


CONSORTIUM GENERAL D'OPTIQUE & D'INDUSTRIE - 17, Impasse Truillot - PARIS



S.P.P.

Evolution



Fourche télescopique renforcée avec enjoliveur, éclairage, phare et code pour projecteur de 100, chromé avec compteur incorporé, moyeux freins AV et AR. Tambour Monobloc, avertisseur électrique, tuyau d'échappement chromé, carénage et garde-boue très enveloppants assurant une grande protection.

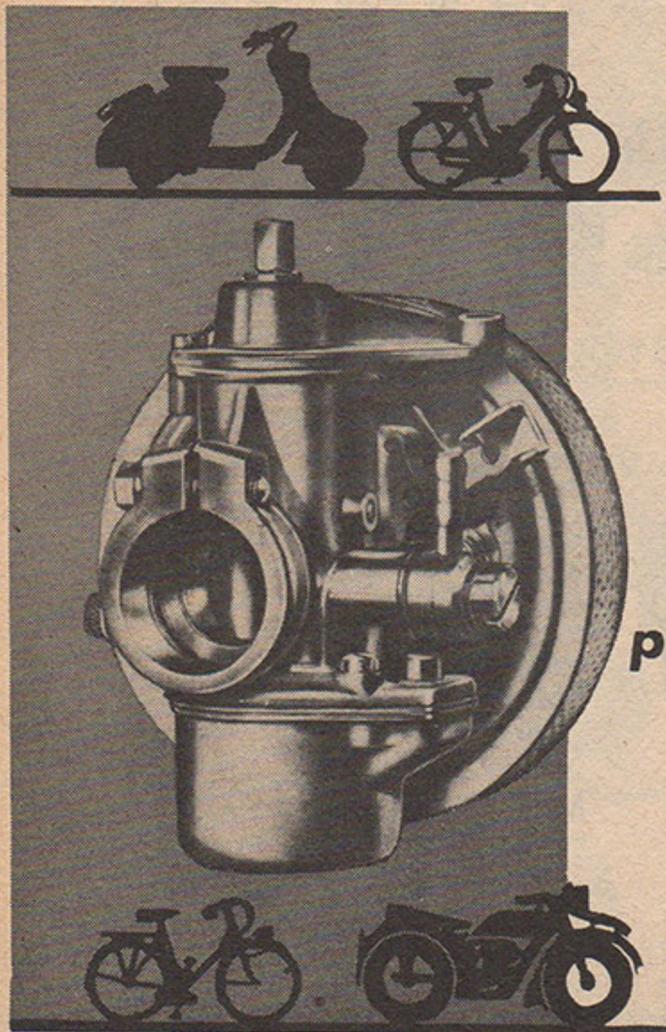


CYCLOMOTEURS MODÈLES GRAND LUXE

type 50 équipé du moteur VAP 55

type 55 équipé du moteur MISTRAL

GITANE MACHECOUL
(Loire-Inférieure)



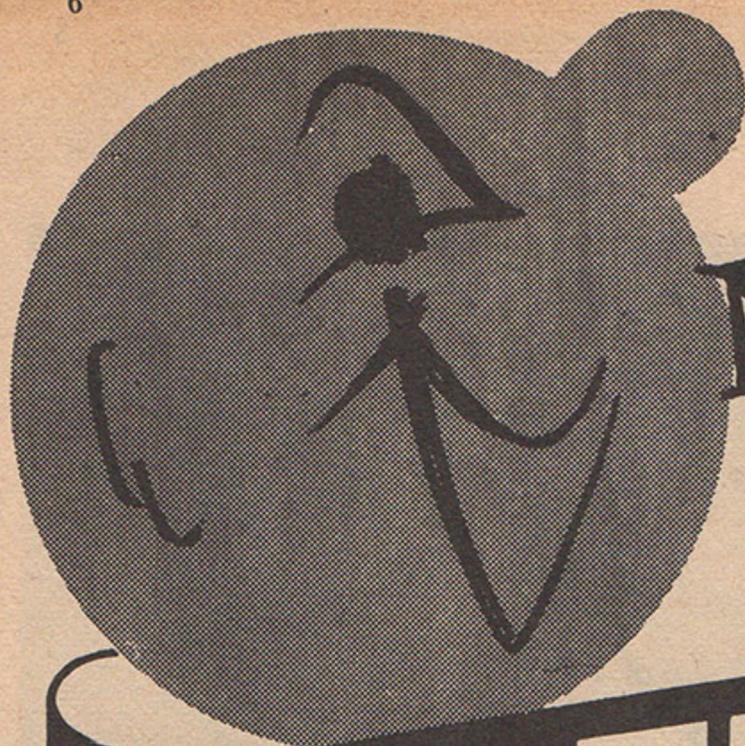
CARBURATEUR
ZENITH
MX

pour motocyclettes, scooters, vélomoteurs, cyclomoteurs.

Étanche aux poussières.

Cuve centrale à niveau stabilisé.

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



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.

M. GAUBERT - 656

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

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.

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.



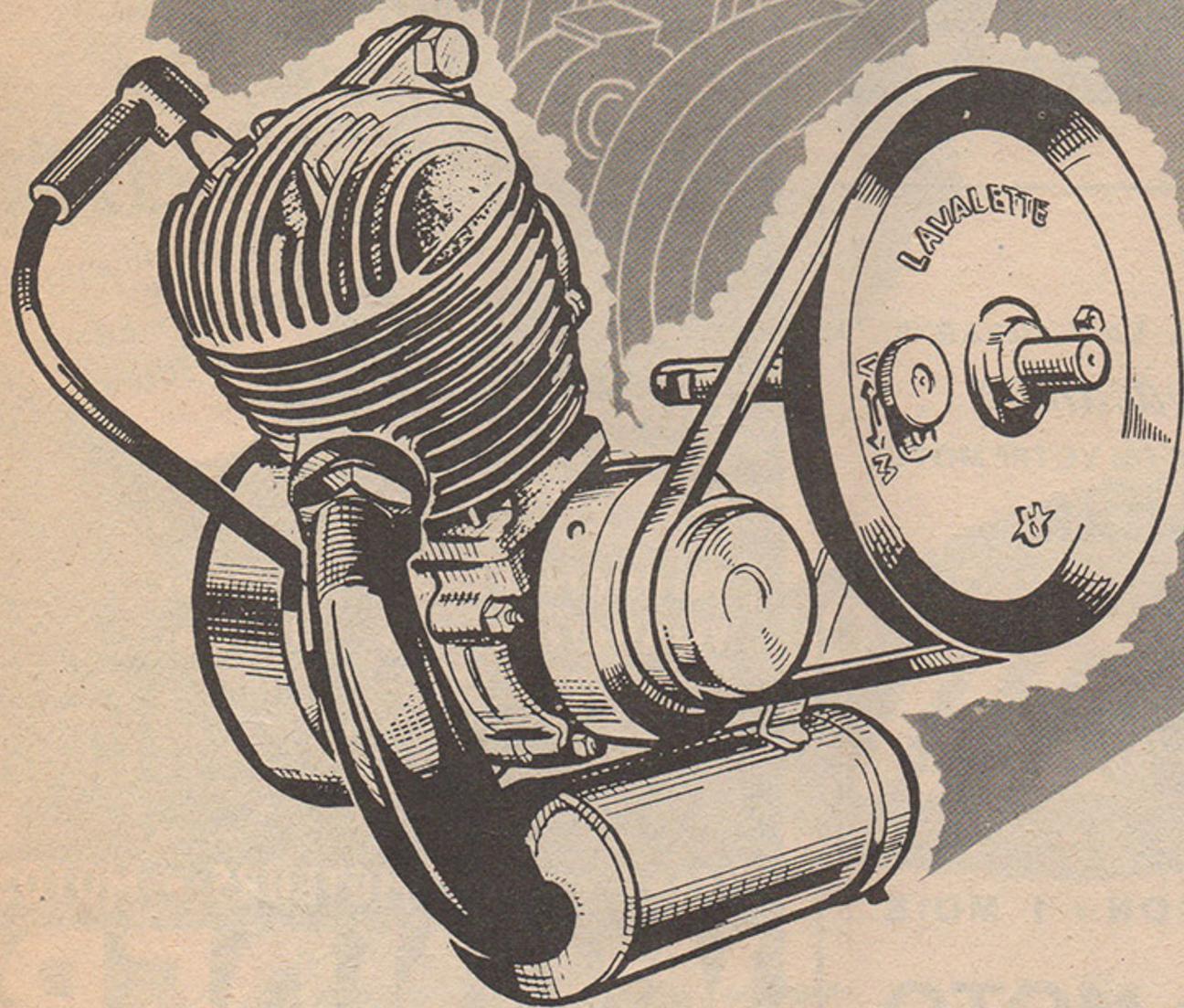
VÉLOMOTEUR 3 CV
Type VAL 2 VITESSES

Demandez conditions d'exclusivités aux Usines à CLERMONT-FERRAND

AML 50

MOTEUR 1 CV 8 AVEC EMBRAYAGE AUTOMATIQUE

*S'impose pour
votre cyclomoteur*



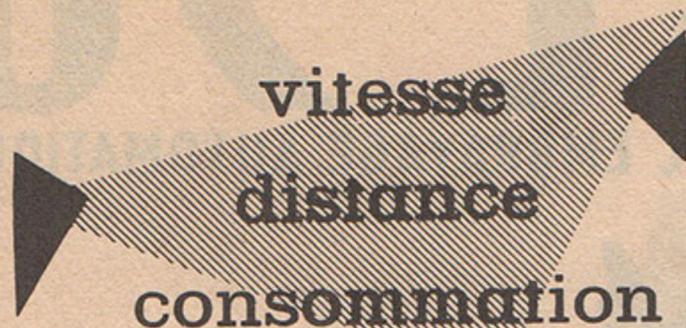
Nous recommandons
exclusivement
l'emploi des huiles
MOTUL
MIX-COURSE



A. C. LAVALETTE

32, Avenue Michelet - SAINT-OUEN (Seine) - MON. 99-60

ESSENTIEL

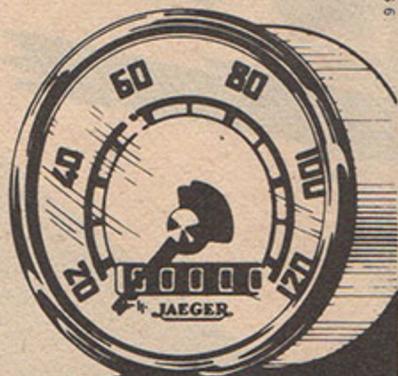


JAEGER

indicateur de vitesse
avec totalisateur kilométrique
modèle spécial pour chaque type
de moto

PRATIQUE

SOLIDE



**L'instrument de précision
au service du bon conducteur**

en vente chez tous garagistes et marchands d'accessoires

ÉTUDE ET PUBLICITÉ - M-03-56

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

CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

RAVAT



Une fabrication soignée
*
Une ligne moderne
et sobre

CYCLOMOTEURS 50^{cm³}

Standard, Normal, Luxe, G^e Luxe

VÉLOMOTEURS 100^{cm³}

Léger, Tourisme, Luxe

VÉLOMOTEURS 125^{cm³}, 3 vitesses

VÉLOMOTEURS 125^{cm³}, 4 vitesses

Luxe, Grand Luxe, Grand Sport

MOTOS 175^{cm³}, Tourisme et Grand Sport

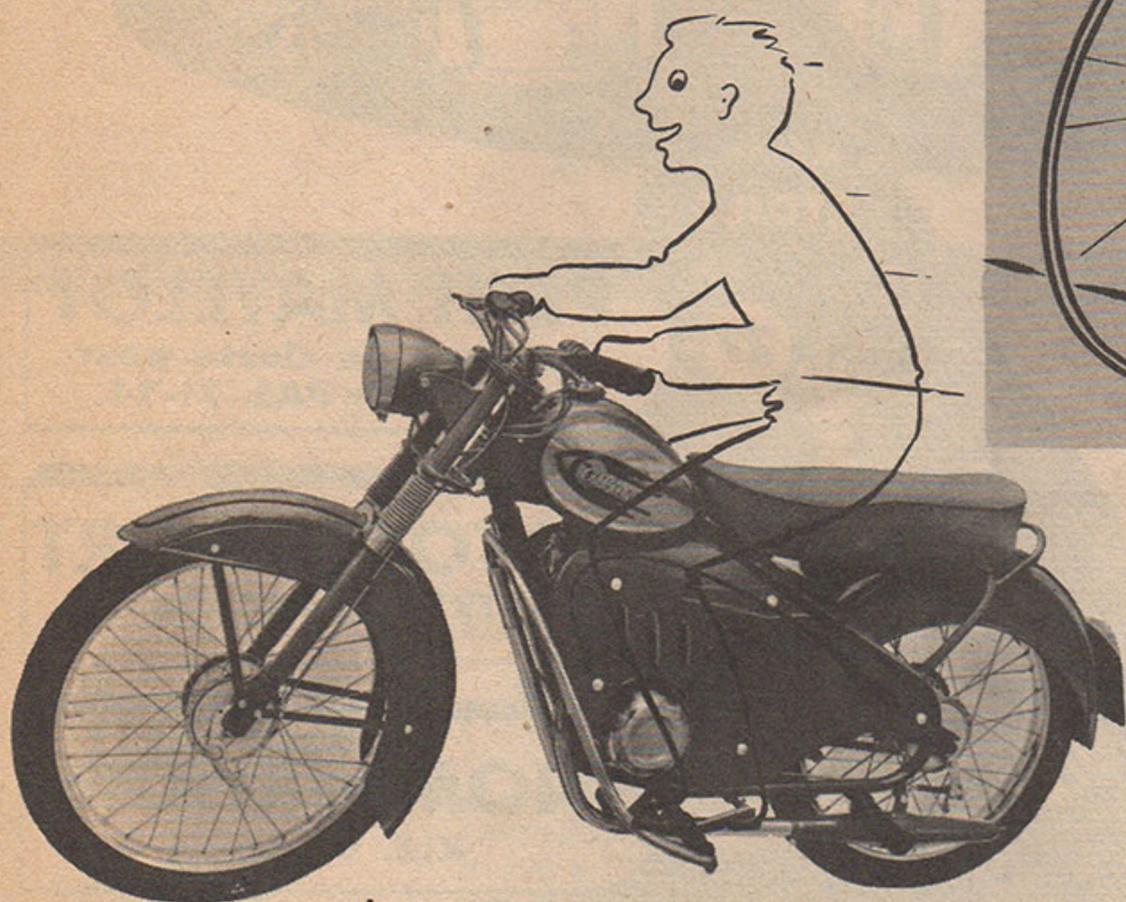
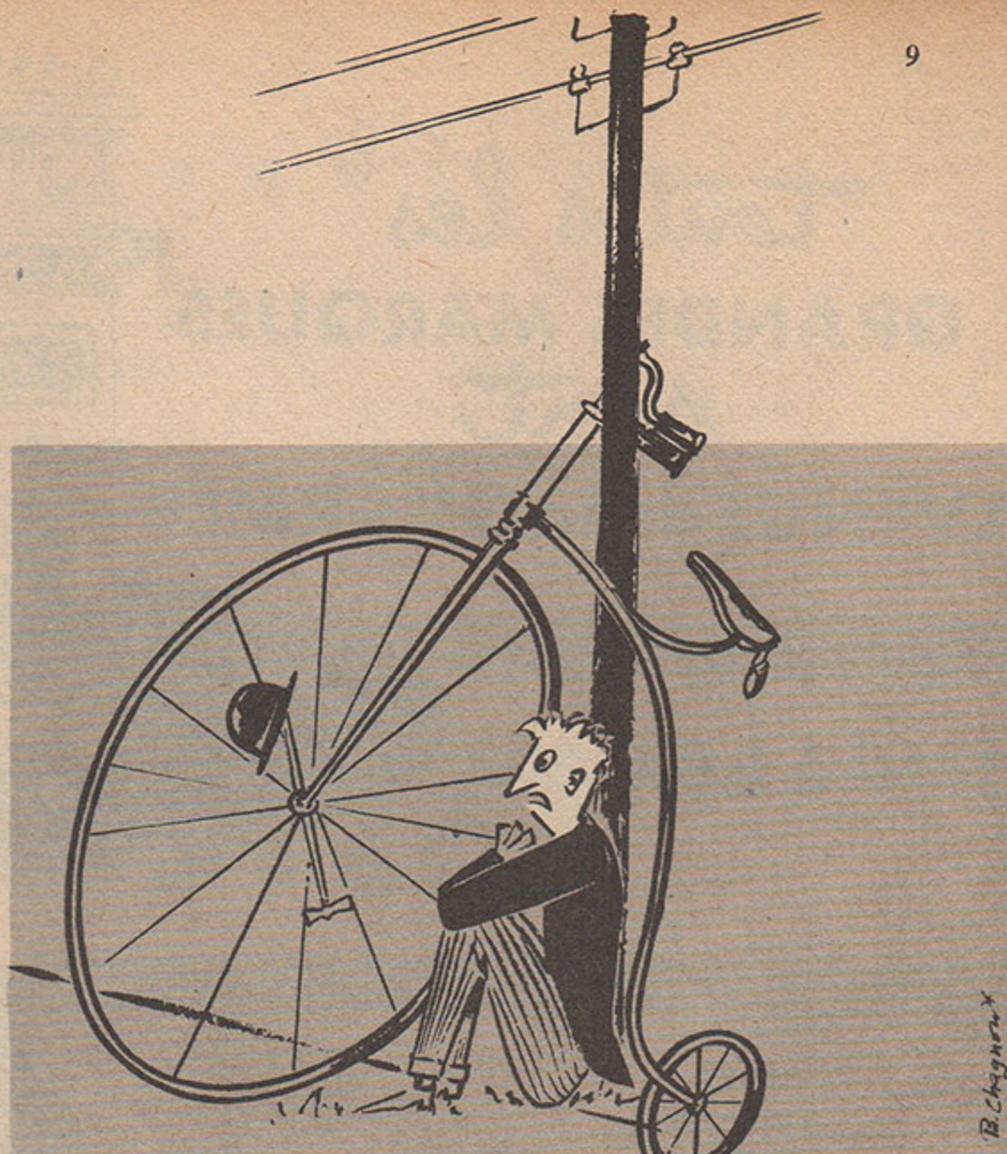


CYCLES • CYCLOMOTEURS • MOTOS

WONDER

Établissements **RAVAT** - Saint-Étienne

Evolution!



VÉLOMOTEUR type M. 110 SPORT

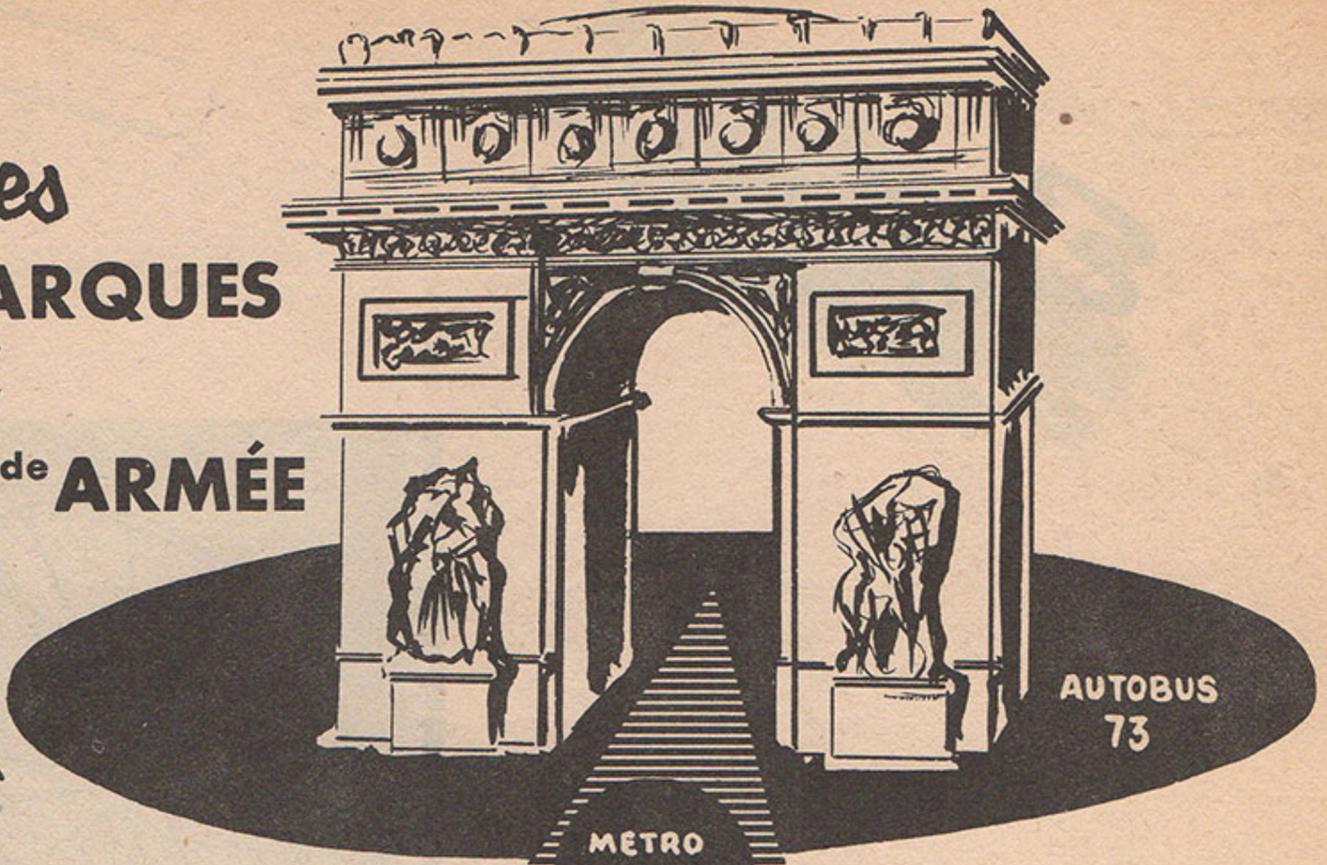
selle biplace, moteur MISTRAL 110 cm³, 2 vitesses commandées au guidon, réservoir 7 litres, jantes chromées avec pneus de 600 x 65, moyeux tambours MONOBLOC, projecteur de 130 mm avec compteur kilométrique, pare-jambes chromé, avertisseur électrique.



GITANÉ

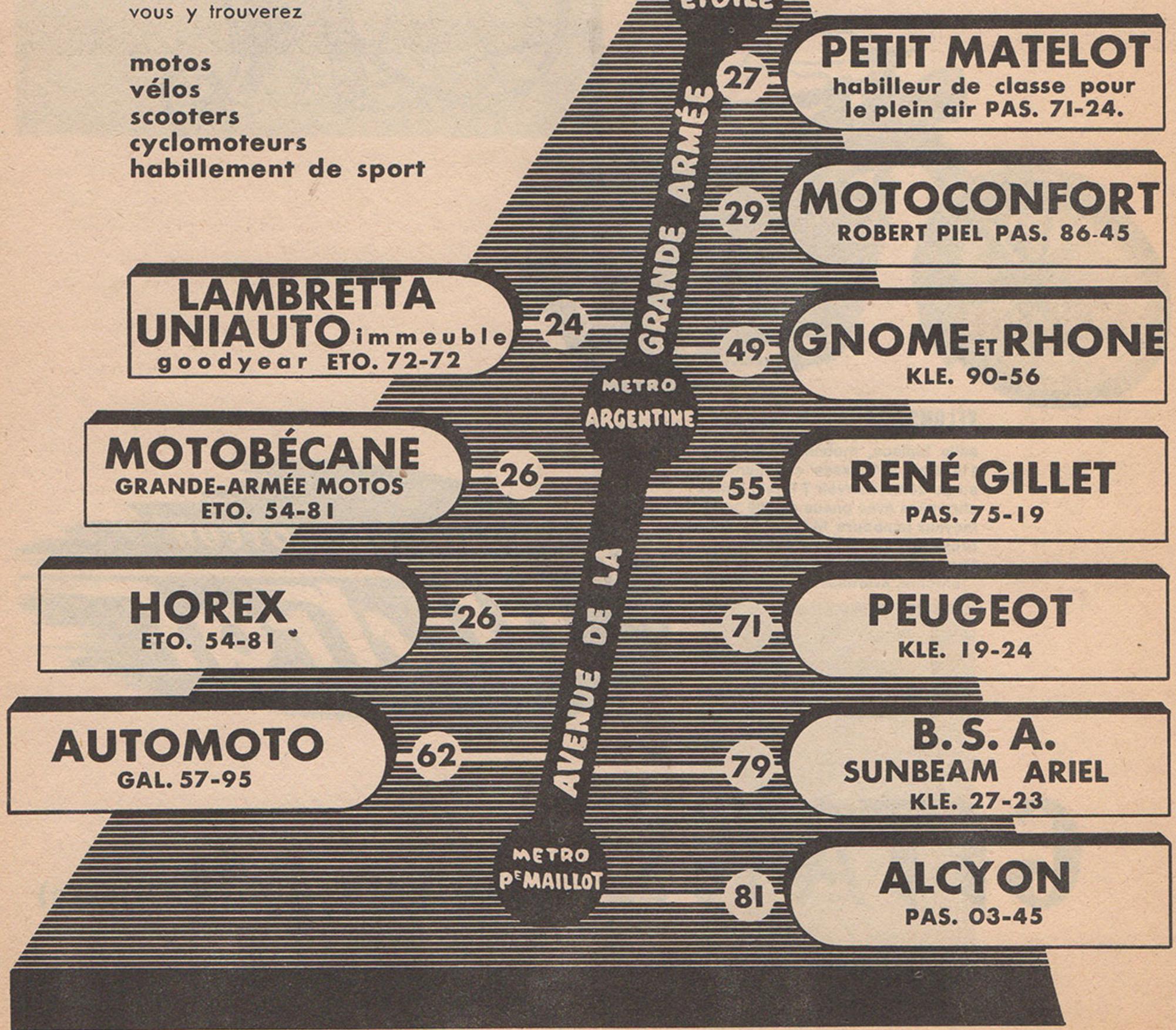
MACHECOUL (Loire-Inférieure)

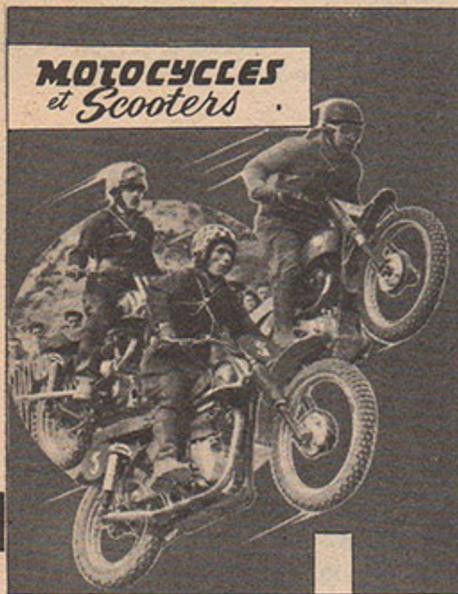
Toutes les
GRANDES MARQUES
 sont
AVENUE de la G^{de} ARMÉE
 "Avenue des
 jours heureux"



vous y trouverez

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





A U S O M M A I R E :

La saison.
de moto-cross
bat son plein.
Pilotes
et machines
prennent
leur envol...

- | | | | |
|------------------------------------|----|--------------------------------------|----|
| ★ Échos..... | 12 | ★ Tourisme, photos, voyages | 24 |
| ★ Nouveautés alle- mandes | 13 | ★ Les "Deux Heures" | 32 |
| ★ Vu pour vous | 16 | ★ Sport-Digest | 36 |
| ★ L'usine Ariel | 17 | ★ Clubs..... | 38 |

9^e ANNÉE

* N° 170

* 1^{er} MAI 1956

MOTOCYCLES

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

**Trop vites
et pas
assez
rapides !**

Nous n'en sortirons pas d'être, avec nos deux roues, tirillés sans cesse tantôt de droite, tantôt de gauche sans savoir qui a raison de ceux qui nous écartèlent.

Les uns prétendent qu'avec nos cyclomoteurs à 40 à l'heure et nos vélomoteurs à 75 à l'heure nous sommes, par suite de ces vitesses excessives, responsables ou victimes de 50 % des accidents ; mais, d'après les documents officiels, sur 80 fautes imputables aux conducteurs 10 seulement résultent d'un excès de vitesse, tous véhicules deux et quatre roues compris, naturellement. Il est d'ailleurs fort probable que les automobiles, dont la plupart avoisinent le 100 à l'heure, forment la majorité des télescopées.

Mais si certains considèrent, malgré tout, que nous roulons trop vite, d'autres, qui se penchent sur les multiples problèmes de la circulation, reprochent à nos petites machines d'entraver, par leur manque de rapidité et la lenteur de leurs accélérations, l'écoulement régulier du flot des véhicules et de provoquer, de ce fait, des à-coups, voire des embouteillages.

Cette constatation, ou cette supposition a d'ailleurs conduit nos spécialistes à préconiser la construction, pour notre usage, des pistes spéciales sur les bas-côtés des diverses artères.

C'est une idée certainement excellente, mais quand pourra-t-elle être réalité ?

En attendant la réalisation de ce vaste projet quel sera le super-arbitre qui parviendra à accorder ces deux opinions contradictoires ? Trop vites et pas assez rapides !

Max Enders

M A S C H E S Echod

Et voici Jean-Louis.

M^{me} et M. Guignabodet nous ont fait part de la naissance le 28 mars, de leur fils Jean-Louis. Tous nos compliments aux parents et nos meilleurs vœux au futur champion.

Un grand raid sur Scoutex.

Quatre hommes dont un journaliste, un cinéaste, un photographe et un mécanicien ont pris le départ le 31 mars pour un circuit de 35 000 km, Paris, Moscou, Pékin, Calcutta, Bagdad, Constantinople, Paris.

Ils pilotent chacun un cyclomoteur Scoutex. Nous suivrons avec intérêt cette entreprise audacieuse.

Terrot ouvre la saison 1956 en complétant son programme.

En nous présentant la nouvelle 125 cm³ carénée, M. Mentha, directeur commercial de Terrot, a par la même occasion officiellement informé ses invités, agents et presse, que la Direction générale de la Société Terrot était désormais assurée par M. Michel Dossier, ancien élève de l'École Polytechnique, de l'École nationale Supérieure d'Aéronautique et, sportif pratiquant assidûment l'aviation et le vol à voile.

La 125 carénée type EDL et le cyclomoteur Lutin Grand luxe ne sont, nous a dit M. Mentha, que le prélude de tout un programme qui marquera, au cours de cette année, l'évolution de la marque.

Attendons-nous donc à d'autres surprises.

Nous reviendrons en détail sur la 125 EDL, pour l'instant voici, en résumé, ce qui la distingue de ses aînées : suspension intégrale, avant télescopique (nouvelle fourche), arrière par balanciers, amorties hydrauliquement l'une et l'autre dans les deux sens, freins à tambour de 130 mm ; roues plus petites, 17 x 3 à l'arrière, 17 x 2,5 à l'avant ; carénage de protection facilement amovible ; selle biplace, garde-boue profonds, réservoir de 12 litres assurant une autonomie de 500 km ; présentation bicolore, noir et grenat. Le moteur a également été modifié : une légère augmentation de la puissance donne des reprises plus franches, plus de souplesse et de rendement en côte, d'où amélioration sensible des moyennes sans augmentation de la consommation.

Nous avons dès à présent retenu un exemplaire de cette 125 pour description et essai.

Le nouveau 125 cm³ Terrot offre une silhouette moderne et élégante, et une puissance augmentée par rapport à l'ancien modèle.

Sandford n'est plus.

Le constructeur et champion bien connu du cyclecar, Stuart Sandford est décédé presque subitement le 28 mars à l'âge de soixante-six ans. Quelques jours auparavant, il effectuait encore des essais sur une Velocette dont on sait qu'il était agent pour la France. Ce départ imprévu a été ressenti avec une peine sincère par tous ceux qui ont connu ce grand animateur du sport. Les cyclecars Sandford, réputés pour leur élégance, leur vitesse et leur robustesse ont été maintes fois conduits à la victoire par leur constructeur, dont, à notre connaissance, certains des records n'ont pas encore été battus.

Son nom restera attaché à toute une période de compétitions ardentes et de luttes magnifiques.

A M^{me} Sandford et à sa famille, nous adressons nos bien sincères condoléances.

M. Pierre Humblot est mort!

Autre douloureuse surprise : quelques jours après la mort de Sandford, nous apprenions celle, aussi imprévue, de

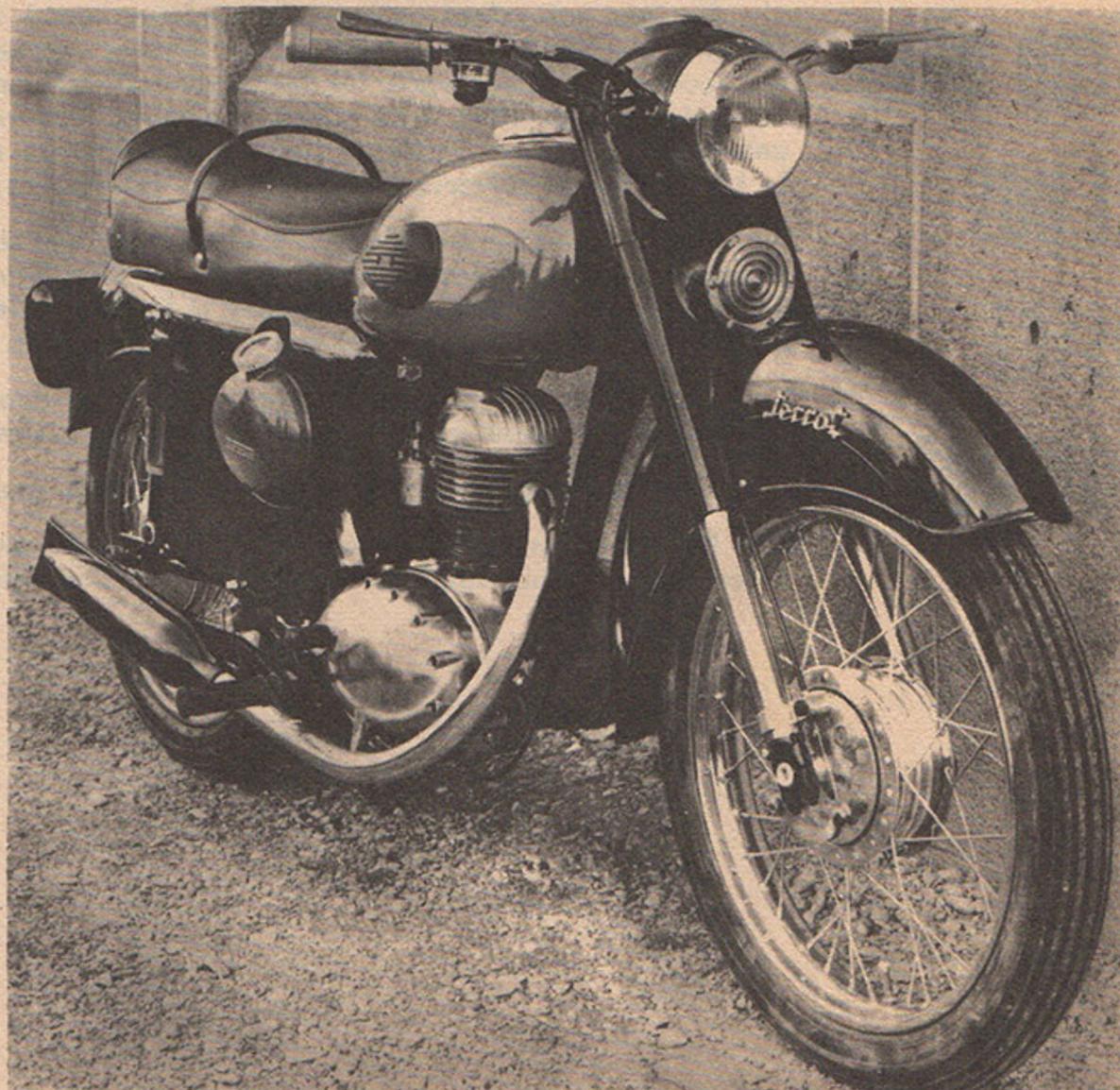
M. Pierre Humblot que nous avons rencontré en pleine possession de tous ses moyens, peu de temps auparavant, lors de la présentation des derniers modèles Paloma.

On connaît les diverses activités de M. Pierre Humblot, secondé par son fils Michel ; agent Renault, importateur de Puch, créateur de la marque Paloma, il menait de front ces trois affaires avec une souriante aisance qui donnait une haute idée de sa valeur et de sa puissance de travail, ce qui rend plus sensible et plus affligeant encore sa soudaine disparition.

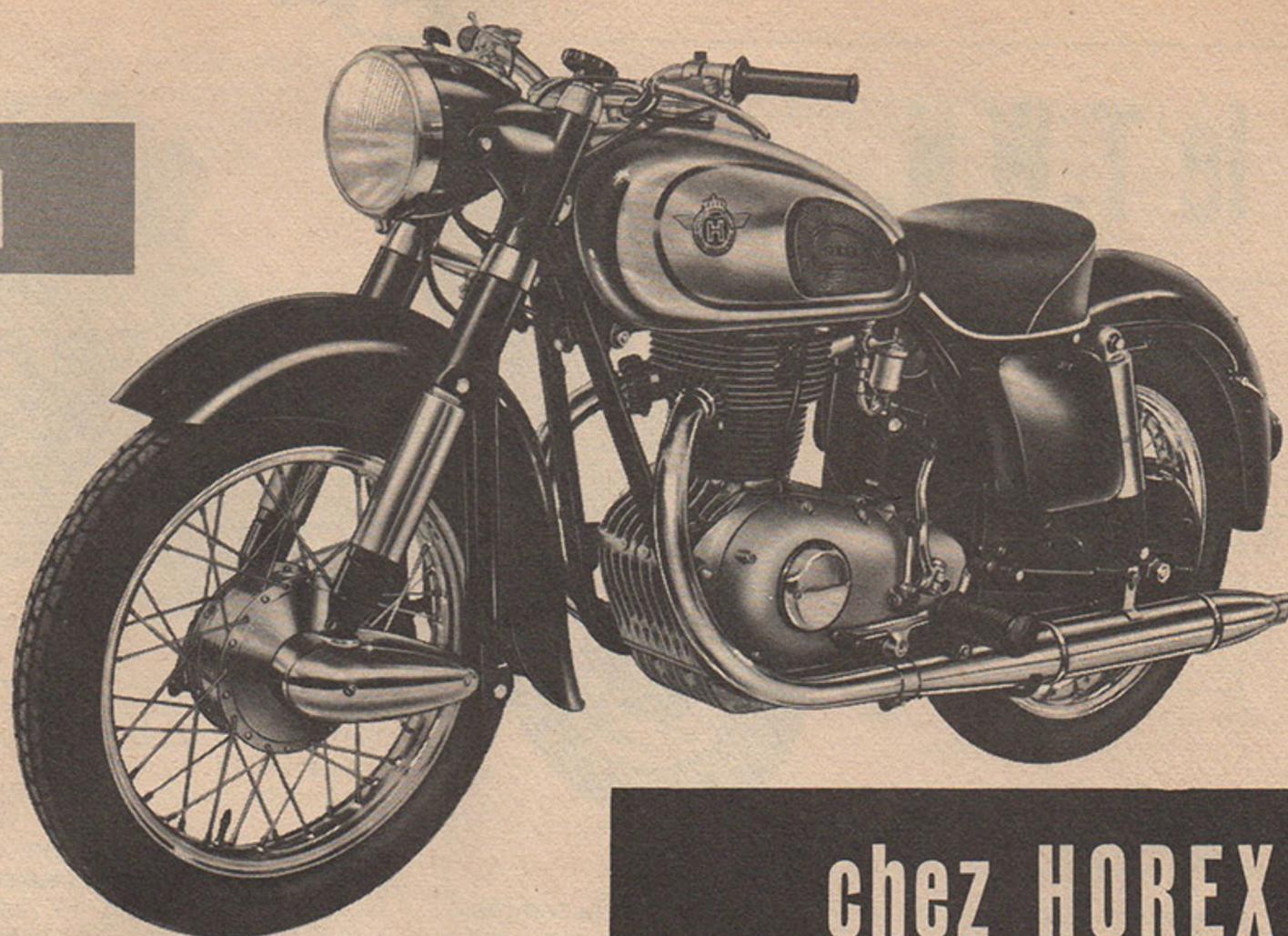
Tous nos lecteurs, nous en sommes certains seront avec nous pour adresser à la famille de M. Pierre Humblot et à ses collaborateurs le témoignage ému de notre profonde sympathie.

L'affaire d'Assen.

Le Club des coureurs britanniques B.M.C.R.C. aurait déclaré, par la voix de son secrétaire général Bob Walher, qu'il a l'intention de boycotter le Grand Prix de Hollande 1956.



du nouveau



chez HOREX

NOUS avons déjà parlé longuement des 350 et 400 cm³ de la marque de Bad Homburg, lors de notre essai de l'Imperator et de la présentation de la Resident. Maintenant Horex présente un nouveau modèle de 250 cm³, qui complète heureusement sa gamme de machines de cylindrées moyennes.

Toute la partie cycle de la Resident 250 étant absolument identique à celle de sa grande sœur, nous insisterons plutôt sur le moteur de la nouvelle venue.

Il s'agit d'un monocylindre quatre temps, culbuté à cylindre en fonte grise et culasse en alliage léger. L'alésage de 77 mm pour une course de 53,4 mm — cylindrée exacte de 248 cm³ — nous donne un moteur pour le moins super-carré. Le rapport volumétrique est de 7,1 : 1. Le moteur développerait une puissance maximum de 18,5 ch et donnerait — en continu — 18,2 ch à 6 800 tr/mn. Le carburateur est un Bing de 27,5 mm de passage.

Graissage sous pression par pompe à engrenages.

L'allumage du type batterie-bobine reste classique. Une dynamo Noris 60 W fournit le courant pour l'allumage et l'éclairage. Le constructeur recommande des bougies Bosch ou Beru de 260 ou 280!

La transmission primaire par chaîne duplex en bain d'huile nous mène à l'embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile. La boîte à quatre rapports commandés par sélecteur à double pédale comporte les démultiplications internes suivantes :

- 1^{re} : 2,94 : 1.
- 2^e : 1,63 : 1.
- 3^e : 1,20 : 1.
- 4^e : 1 : 1.

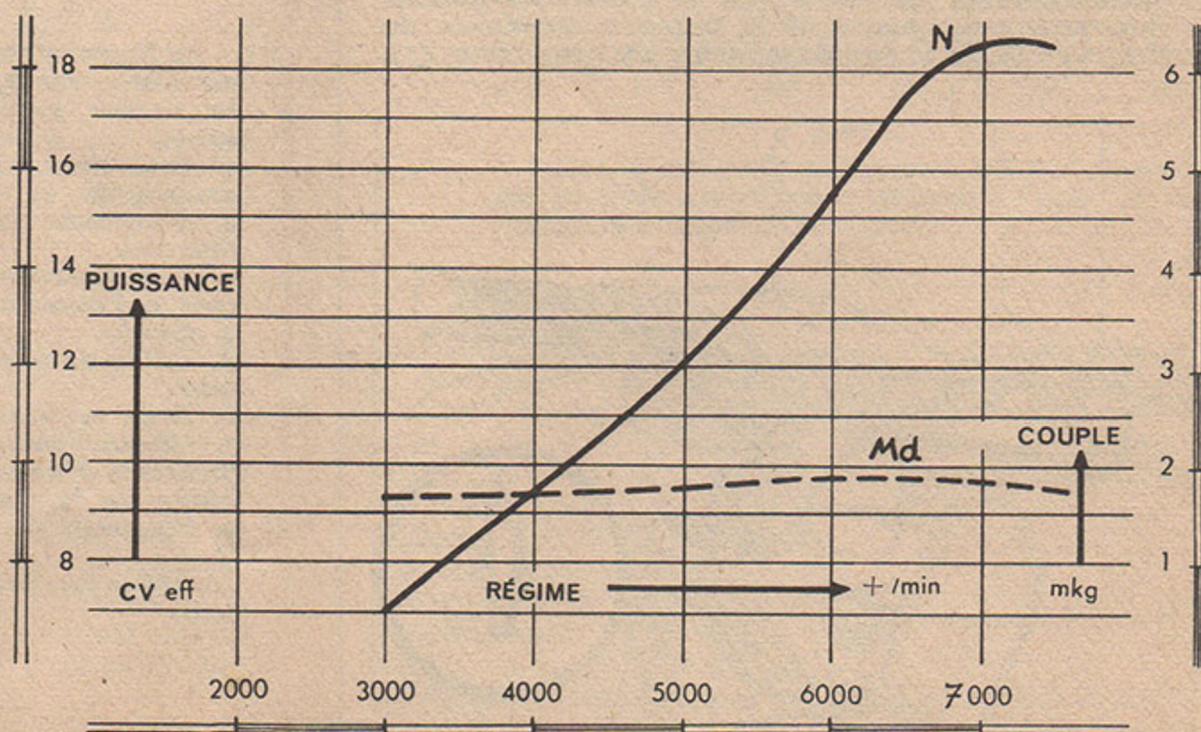
La démultiplication finale en 4^e est de 6,92 : 1.

La chaîne secondaire fonctionne sous carter.

Comme nous l'avons dit plus haut on ne note aucun changement dans la partie cycle. Le cadre est un double berceau très classique aux raccords soudés et brasés. La fourche avant à bras oscillants demi-longs demeure inchangée tout comme la suspension arrière oscillante réglable. Les roues de 18" sont équipées de pneus de 3,25 à l'avant et de 3,50 à l'arrière. Les moyeux-freins de 150 mm de diamètre sur 40 mm de largeur offrent une surface de frottement de 108,6 cm². Précisons que les freins Horex sont réalisés en alliage léger forgé.

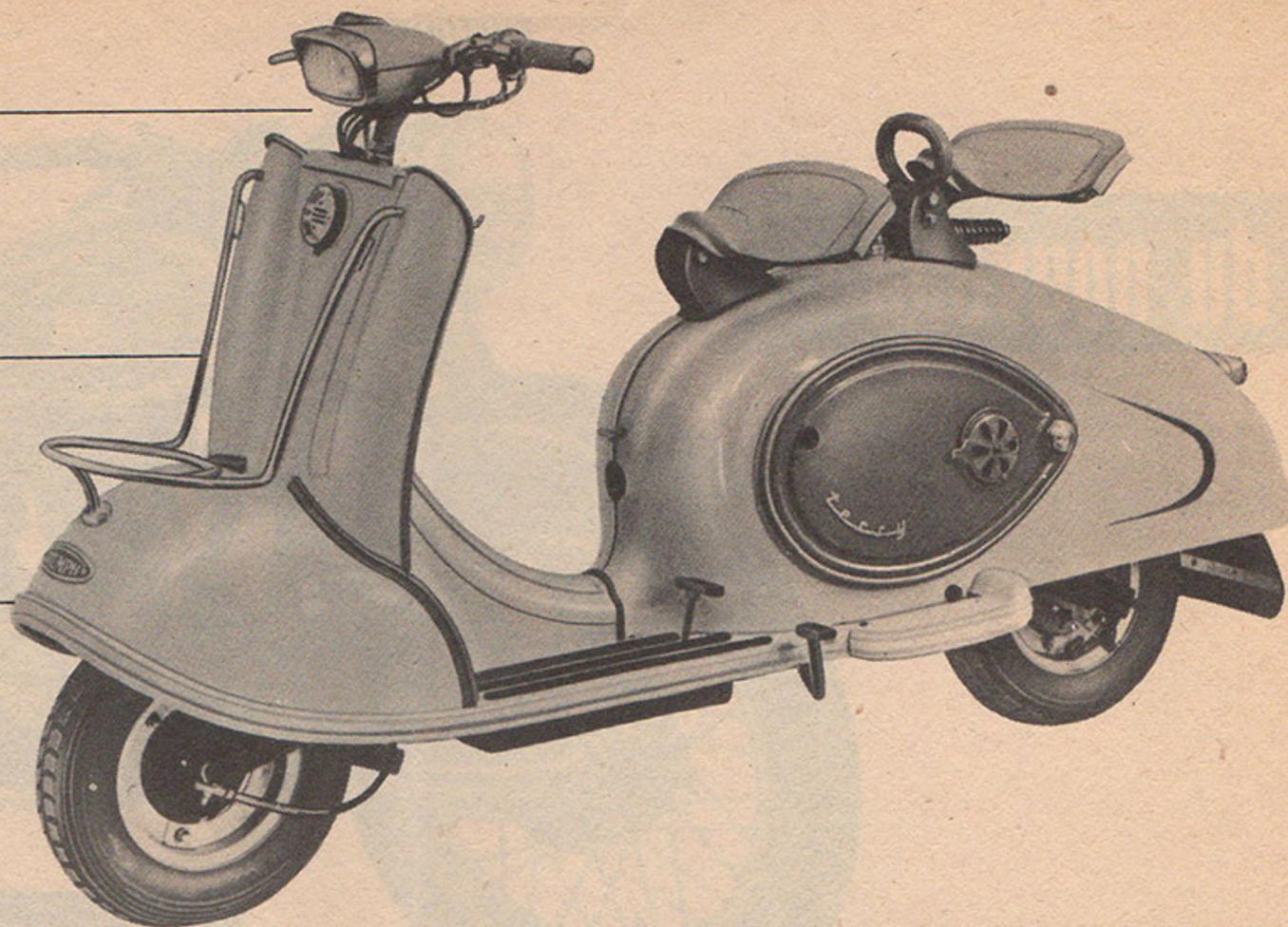
Pour terminer voici quelques chiffres :

- Longueur hors tout : 2 000 mm.
- Largeur guidon : 660 mm.
- Empattement : 1 350 mm.
- Garde au sol : 180 mm.
- Poids à sec : 150 kg.
- Réservoir : 16 l.
- Vitesse : 120 km/h.
- Prix en Allemagne : D.M. 2 090, soit environ 180 000 fr.



le T.W.N.

Tessy

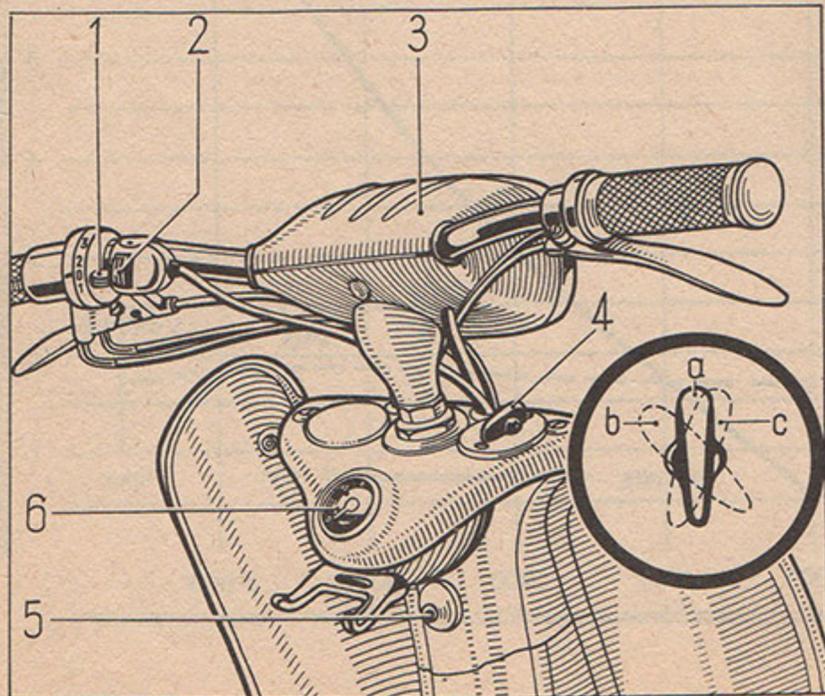


DANS notre numéro 146, nous avons publié le compte rendu d'essai du scooter T.W.N. Contessa qui est incontestablement un véhicule très intéressant. Au dernier Salon de Bruxelles, T.W.N. a présenté un nouveau scooter dénommé Tessy. Contrairement aux tendances actuelles en Allemagne, ce nouveau venu est équipé d'un moteur de 125 cm³ seulement, et l'ensemble est assez léger, détail apprécié à coup sûr par la clientèle féminine. Le Tessy existe en deux versions : standard et luxe. Le premier a un cylindre en fonte grise, tandis que le second est équipé du cylindre en alliage léger chromé dur cher à la marque. Cela se traduit d'ailleurs par une augmentation de puissance : le modèle standard développe 6 ch contre 7,5 ch au modèle luxe. Le moteur est une innovation pour T.W.N. Abandon-

nant son « double piston » traditionnel, nous trouvons ici un deux-temps classique de 54 mm d'alésage pour 54 mm de course et un rapport volumétrique de 7,5 : 1. Les 6 et 7,5 ch ont été enregistrés à 5 600 tr/mn. Le gros intérêt technique du Tessy réside incontestablement dans le système de balayage. A l'occasion d'une récente visite à l'usine de Nuremberg, nous avons interrogé le constructeur, le docteur Noack, ainsi que le chef du service d'essais à ce sujet, mais quelques vagues réponses évasives suivies d'un mutisme complet furent le seul résultat. Nous avons cru comprendre qu'il était question d'un nouveau brevet. Dès le démarrage de la série, le « secret » sera donc obligatoirement divulgué.

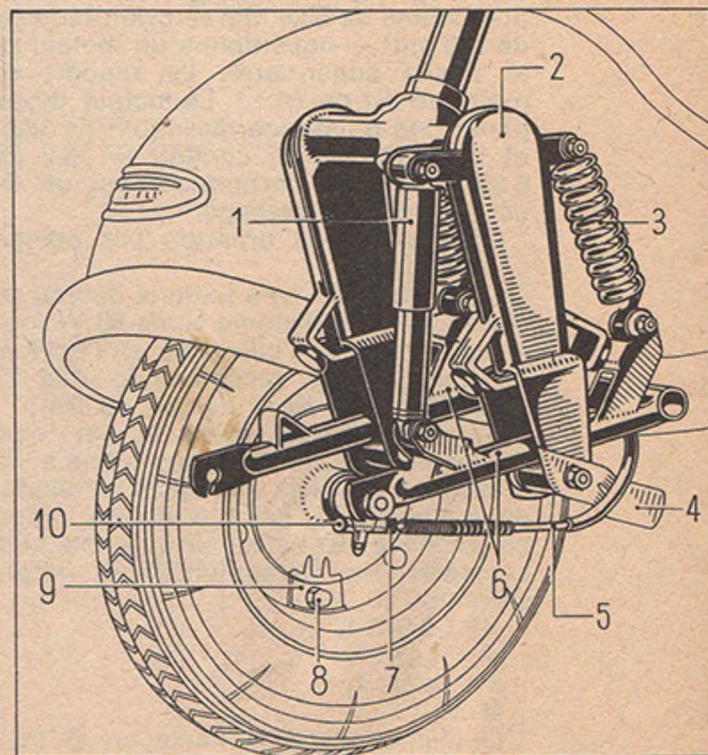
Le carburateur est un Bing de 22 mm de passage des gaz. Un volant magnétique Noris assure l'allumage et l'éclairage. Ce volant comporte aussi la turbine de refroidissement.

Sur le tableau de bord on aperçoit le compteur (6) et le commutateur allumage-éclairage (4) à trois positions. A côté du crochet porte-serviette, l'antivol monté de série (5). A l'extrême-gauche l'inverseur code-phare et la poignée tournante du sélecteur. Notez la curieuse forme du projecteur (3).



La fourche avant du Tessy est pour le moins curieuse :

1. Amortisseur hydraulique.
2. Montants de la fourche.
3. Ressorts travaillant à l'extension.
4. Guide.
5. Câble de compteur.
6. Bras oscillants.
7. Ecrou moleté.
8. Ecrou d'assemblage de la jante.
9. Plaquette de tôle.
10. Prise du compteur.



La transmission primaire (rapport de démultiplication 1 : 2,62) nous conduit à l'embrayage à disques multiples fonctionnant dans l'huile et à la boîte comportant trois rapports commandés par poignée tournante. Voici les rapports internes de la boîte de vitesses :

1^{er} : 1 : 3,09.

2^e : 1 : 1,53.

3^e : 1 : 1.

Restons dans les chiffres pour la démultiplication finale de 1 : 1,93 ce qui nous donne enfin les démultiplications totales ci-dessous :

1^{er} : 1 : 15,64.

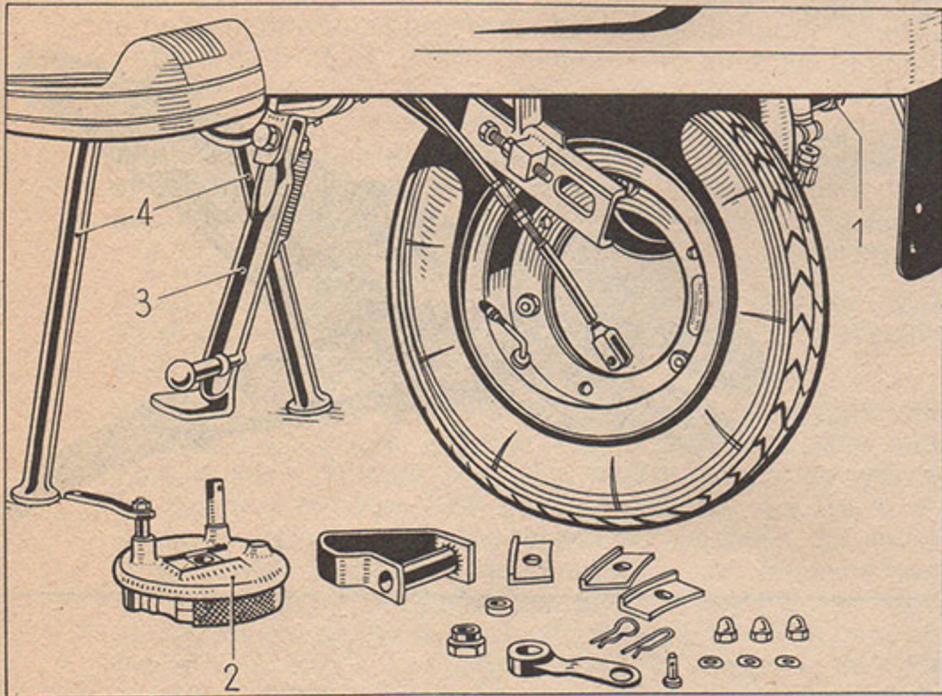
2^e : 1 : 7,74.

3^e : 1 : 5,06.

LA PARTIE CYCLE DU TESSY

Comporte un châssis tubulaire et une coque en tôle d'acier. La suspension arrière du type oscillant comprend deux ressorts hélicoïdaux à l'intérieur desquels se trouvent deux amortisseurs de caoutchouc. Sur le bras droit de la suspension figure néanmoins un amortisseur hydraulique à longue course. La suspension oscille autour de l'axe du pignon de sortie de boîte, évitant ainsi les différences de tension de la chaîne secondaire. Celle-ci fonctionne d'ailleurs sous carter.

La suspension avant est assez particulière. Le T de direction classique porte à chaque extrémité un montant



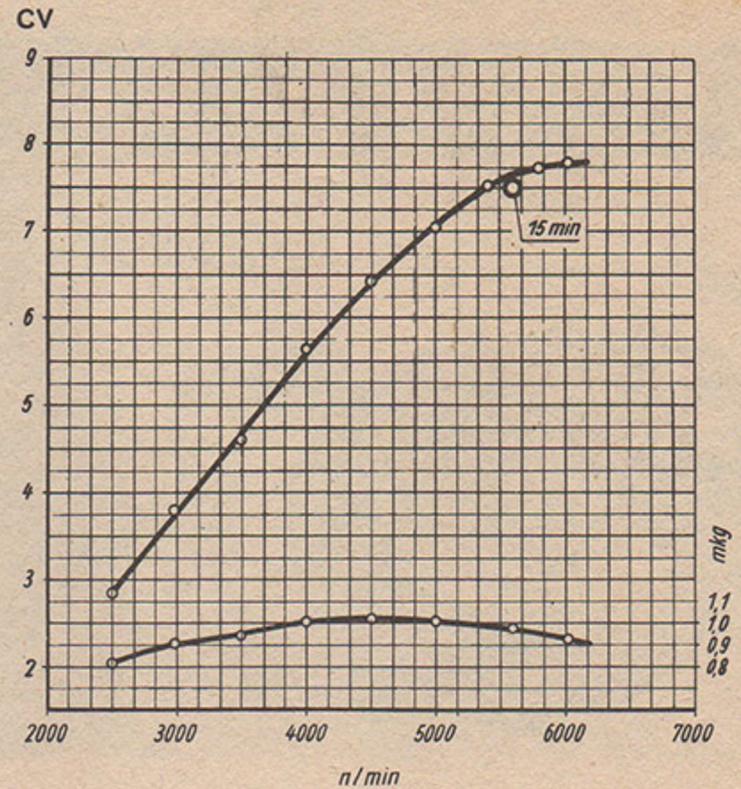
Outre la béquille latérale (3) le TESSY est équipé de deux tubes s'emmanchant dans le châssis en guise de béquille centrale afin de faciliter le démontage éventuel de la roue.

dans le quel se trouvent les articulations d'une biellette supérieure et le bras de fourche proprement dit. Un ressort travaillant à l'extension assure l'élasticité et un amortisseur hydraulique à double effet neutralise les oscillations. Notre dessin illustrera mieux qu'un long discours le fonctionnement de cette fourche.

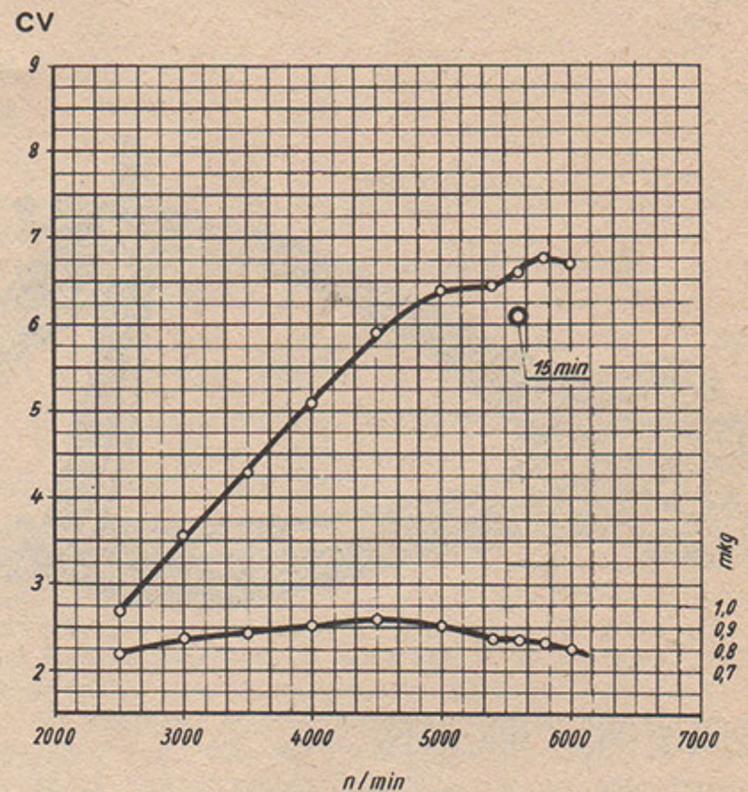
Les roues à jantes démontables sont chaussées de pneus de 2,12 x 8 à l'avant et de 3,50 x 8 à l'arrière. Le réservoir a une capacité de 7,5 l dont 1,6 l de réserve.

Le projecteur est d'une forme nouvelle qui n'est cependant pas sans rappeler ceux du Rumi et du prototype Horex.

Le TESSY est équipé d'une béquille latérale pour le service normal et de deux tubes s'emmanchant sur



Courbes de puissance et de couple-moteur du modèle Luxe à cylindre alu chromé dur. La puissance de 7,5 ch à 5.600 tr/mn est remarquable pour un 125 cm³ deux temps.



Voici, à titre de comparaison, les courbes du modèle standard à cylindre fonte. Il est nettement moins brillant.

deux manchons prévus à cet effet sous le scooter et tenant lieu de béquille centrale pour un éventuel changement de roue. Ces deux tubes peuvent être rangés avec la pompe à air, à l'intérieur d'un des panneaux latéraux.

Voici pour terminer les principales cotes du TESSY :

Longueur hors tout : 1 760 mm.

Largeur hors tout : 630 mm.

Hauteur hors tout : 1 000 mm.

Hauteur de la selle : 740 mm.

Empattement : 1 285 mm.

Garde au sol : 135 mm.

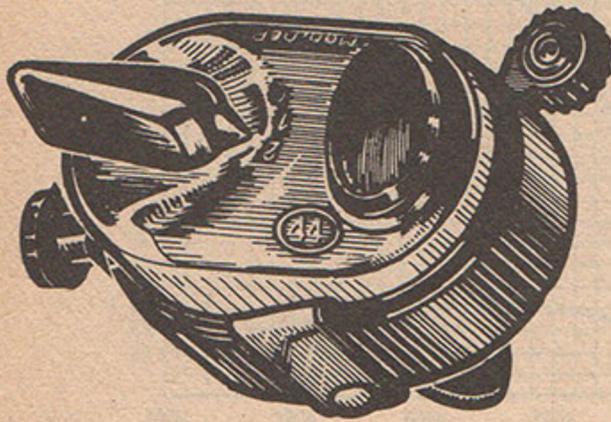
Poids (plus essence, outillage, siège arrière et porte-bagages), 110 kg.

P. N.

V U P O U R V O U S

V U P O U R V O U S

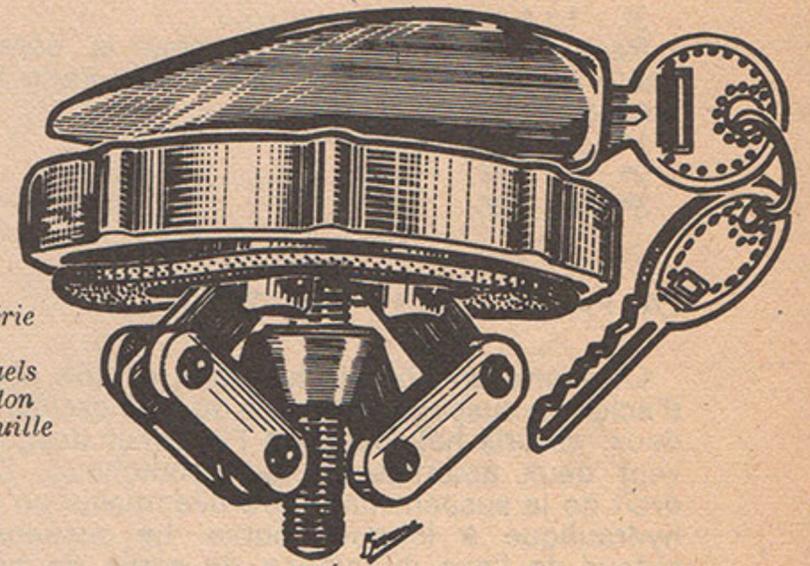
COMMUTATEUR ITALIEN 4 positions



Ce combiné permet d'obtenir d'une part veilleuse-code et d'autre part code-phare. Le bouton d'avertisseur est également à portée de main.

BOUCHON ANTI-VOL

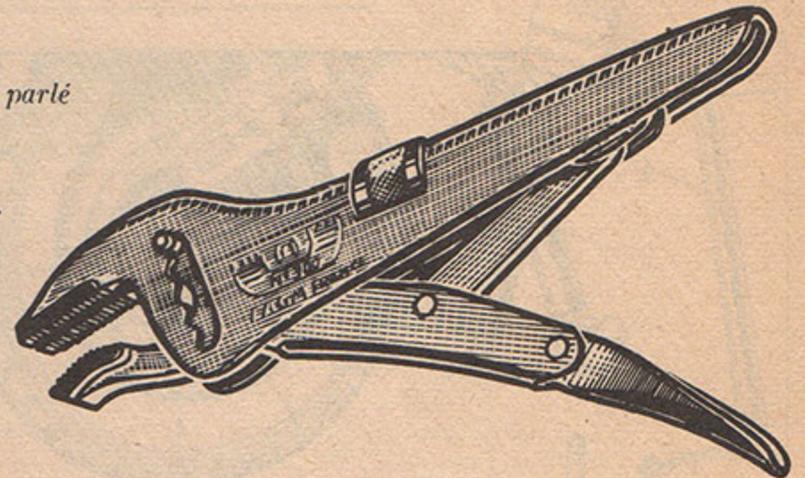
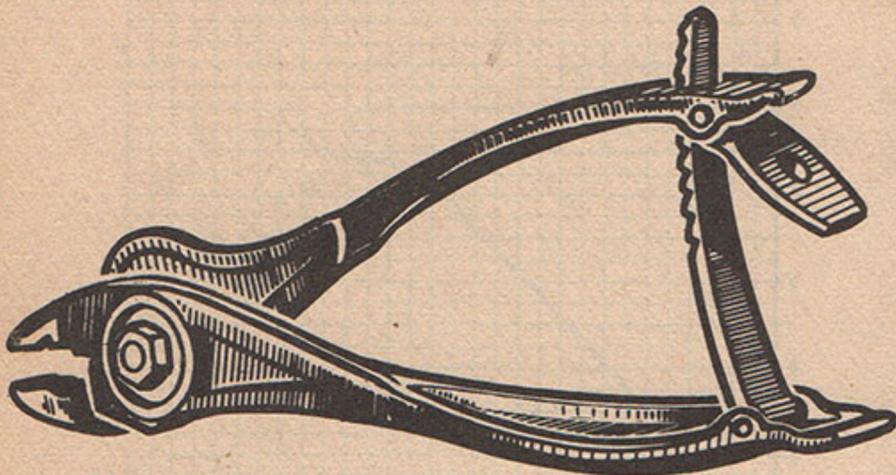
Le dessus du bouchon comporte une série de petits trous dans l'un desquels s'enfonce un téton lorsqu'on verrouille la serrure.



CHEZ RÉVIL

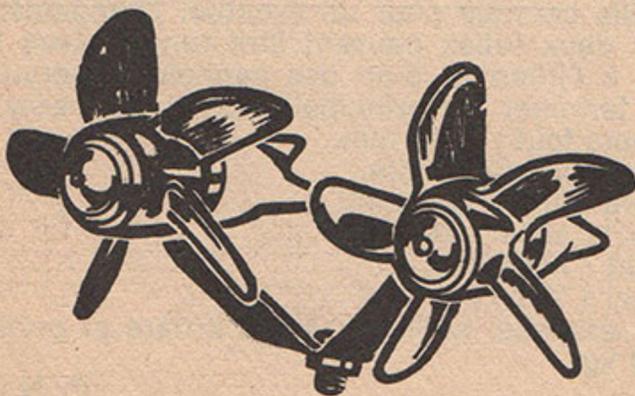
PINCES ET CLÉS "ÉTAU"

Ces outils, dont nous avons déjà parlé dans nos colonnes, sont appelés à rendre de nombreux services.



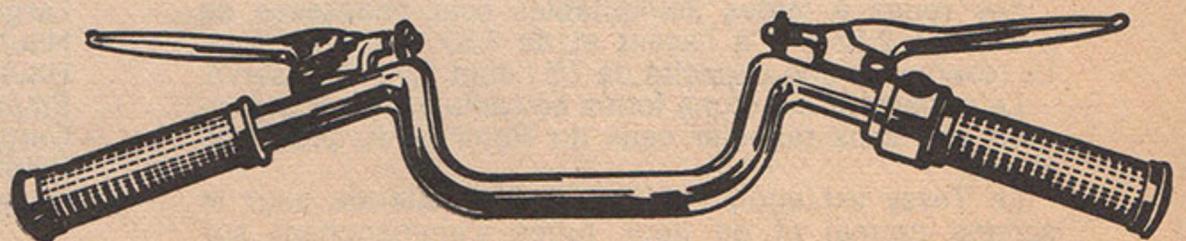
ENJOLIVEURS "TORPILLES"

Ces deux torpilles jumelles réalisées en matière plastique peuvent être fixées sur le garde-boue avant, par exemple, à l'aide d'un boulon et d'un écrou.



CHEZ OLIVARI :

Un guidon italien d'un dessin particulièrement heureux. Signalons la poignée à enroulement très « rapide », les leviers d'embrayage et de frein de belle facture ainsi que les écrous moletés de réglage pour les câbles. Ces écrous sont arrêtés par des simples ressorts.



L'USINE

ARIEL



AU moment où les nouveaux modèles des motos Ariel 1956 font leur première apparition en France il nous paraît intéressant d'étudier la façon dont elles sont fabriquées.

L'usine Ariel dont on peut apercevoir un aspect sur la photo I, est située dans la cité industrielle de Birmingham où se trouvent les plus grands constructeurs de l'automobile et de la motocyclette en Angleterre.

Ici on fabrique des motos Ariel depuis des années mais quoique l'histoire de la firme soit ancienne, ses idées sont à l'avant-garde. Il suffit pour s'en rendre compte de regarder les derniers modèles 1956 qui comprennent des freins centraux, des carters de chaîne secondaire étanches, des suspensions arrière oscillantes, des fourches avant télescopiques à amortisseurs hydrauliques, un phare équipé d'une visière anti-éblouissante qui se combine avec un tableau de bord dans lequel sont encastrés l'ampèremètre, le compteur de vitesse et l'interrupteur d'éclairage, une serrure antivol, une béquille latérale, selle double et repose-pieds arrière, tout ceci en équipement standard.

La moto Ariel est, comme l'affirment avec beaucoup de fierté ses fabricants, « la moto moderne » par excellence, car il y a vraiment peu de motos anglaises si luxueusement équipées et dont en même temps les prix soient accessibles à tous.

La série comprend des machines de toutes les cylindrées de la 200 cm³ à la 1 000 cm³ et ici nous donnons quelques-unes de leurs caractéristiques ainsi que leurs prix de vente en France :

Modèle L.H. 200 cm³, soup. culb. (60 × 70), 10 ch à 5 600 tr/mn. Non importée.

Modèle N.H.G.L. 350 cm³, soup. culb. (72 × 85), 18 ch à 5 600 tr/mn : 295 000 fr.

Modèle V.H.G.L. 500 cm³, soup. culb. (81,8 × 95), 26 ch à 6 000 tr/mn : 315 000 fr.

Modèle K.H.G.L. 500 cm³ twin, culb. (63 × 80), 28 ch à 6 200 tr/mn : 350 000 fr.

Modèle V.B.G.L. 600 cm³, soup. lat. (81,4 × 102), 18 ch à 4 400 tr/mn : 300 000 fr.

Modèle F.H.G.L. 650 cm³ twin, soup. culb. (70 × 84), 40 ch à 6 000 tr/mn : 370 000 fr.

Modèle 4GL 1 000 cm³, 4 cylindres, soup. culb. (65 × 75), 42 ch à 5 800 tr/mn : 480 000 fr.

Il y a lieu de noter qu'après la récente disparition de la marque Vincent l'usine Ariel est maintenant la seule en Angleterre à fabriquer des 1 000 cm³.

Non contents d'avoir lancé la série « Grand Luxe Sport » Ariel a présenté sur le marché de la moto une série « Tourisme » comprenant les quatre modèles les plus populaires de la série. Des mots tels que « Sensationnel, Imbattable, Etonnant » sont employés chaque jour dans le domaine de la publicité, mais en considérant la liste de prix des modèles Ariel série « tourisme », ils viennent naturellement à l'esprit. Une 350 cm³ pour 250 000 fr ! une 650 cm³ Twin pour 320 000 fr ! et n'oubliez pas qu'il s'agit là de machines anglaises qui sont renommées pour leurs grandes qualités mécaniques.

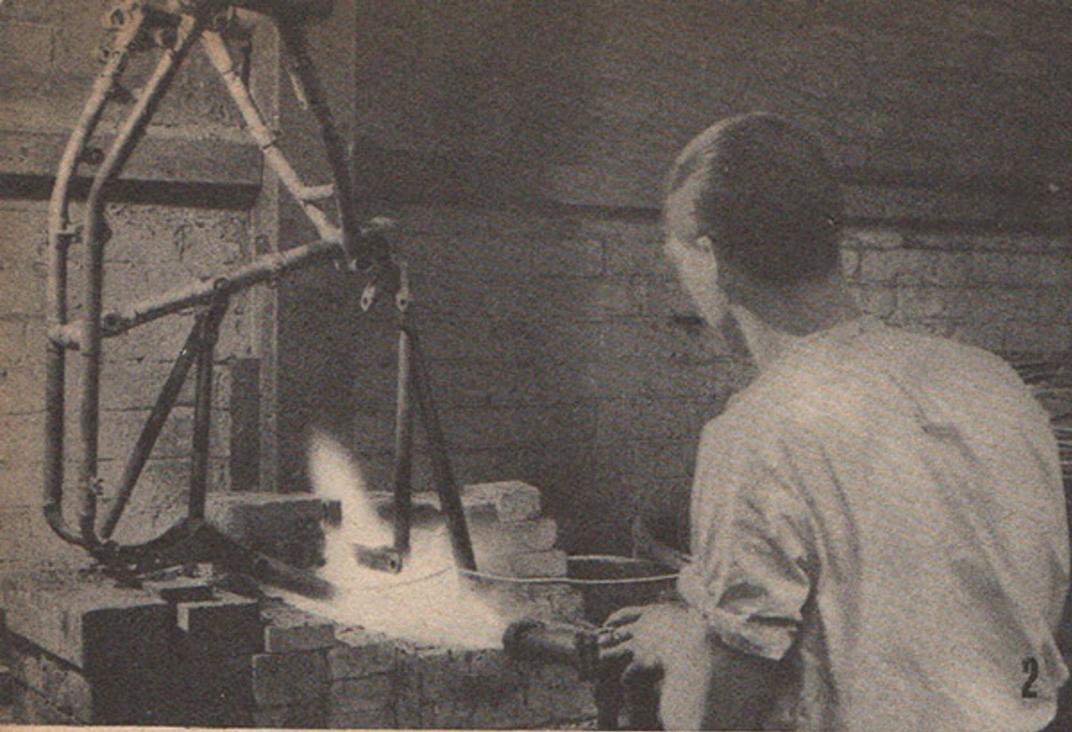
Il ne s'agit pas non plus de machines démodées car toute la série « Tourisme » est équipée de fourches avant télescopiques à amortisseurs hydrauliques et d'une suspension arrière à bras oscillants. Les quatre machines de cette série sont en fait exactement les mêmes que leurs équivalents de la série « Grand Luxe Sport » sauf qu'elles n'ont pas de freins centraux, de carter de chaîne secondaire, ni le nouveau phare profilé avec le tableau de bord. Nous en donnons les prix ci-dessous :

N.H.S. 350 cm³, soup. culb., susp. arrière oscillante, selle double et repose-pieds arrière : 250 000 fr.

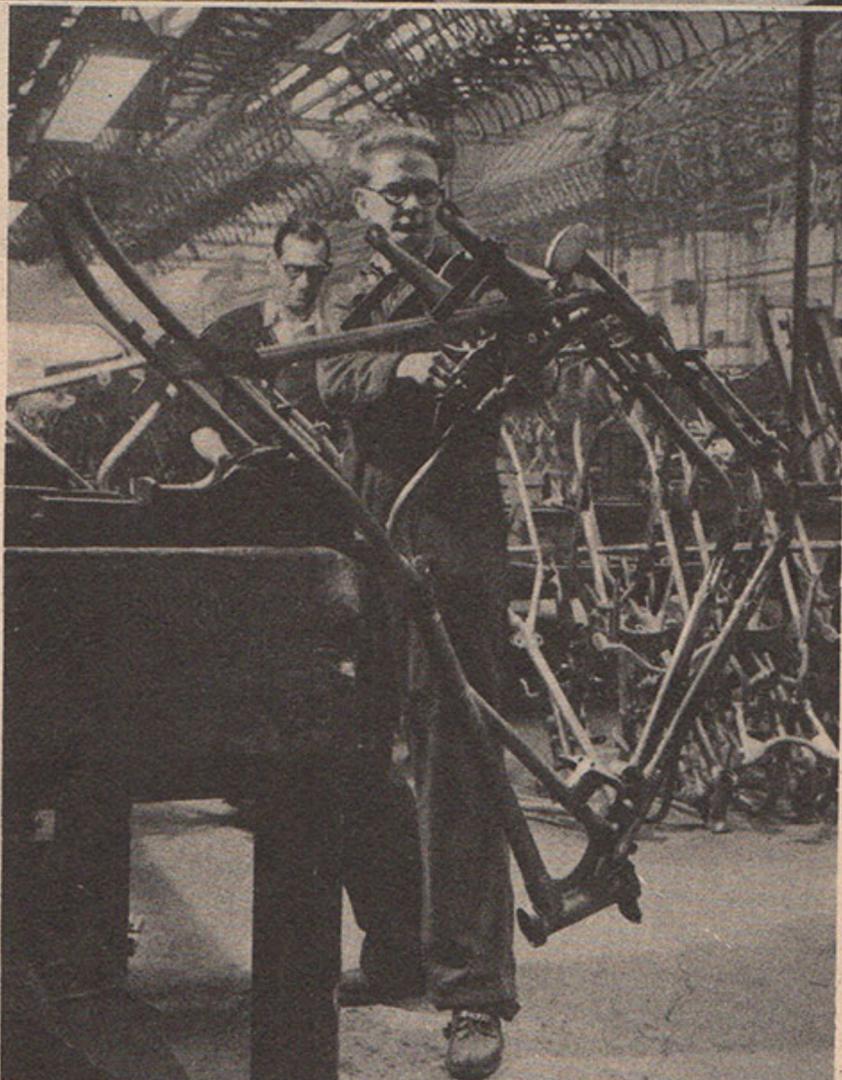
V.H.S. 500 cm³, soup. culb., susp. arrière oscillante, selle double et repose-pieds arrière : 270 000 fr.

K.H.S. 500 cm³ twin, soup. culb., susp. arrière oscillante, selle double et repose-pieds arrière : 300 000 fr.

F.H.S. 650 cm³ twin, soup. culb., susp. arrière oscillante, selle double et repose-pieds arrière : 320 000 fr.



L'USINE ARIEL

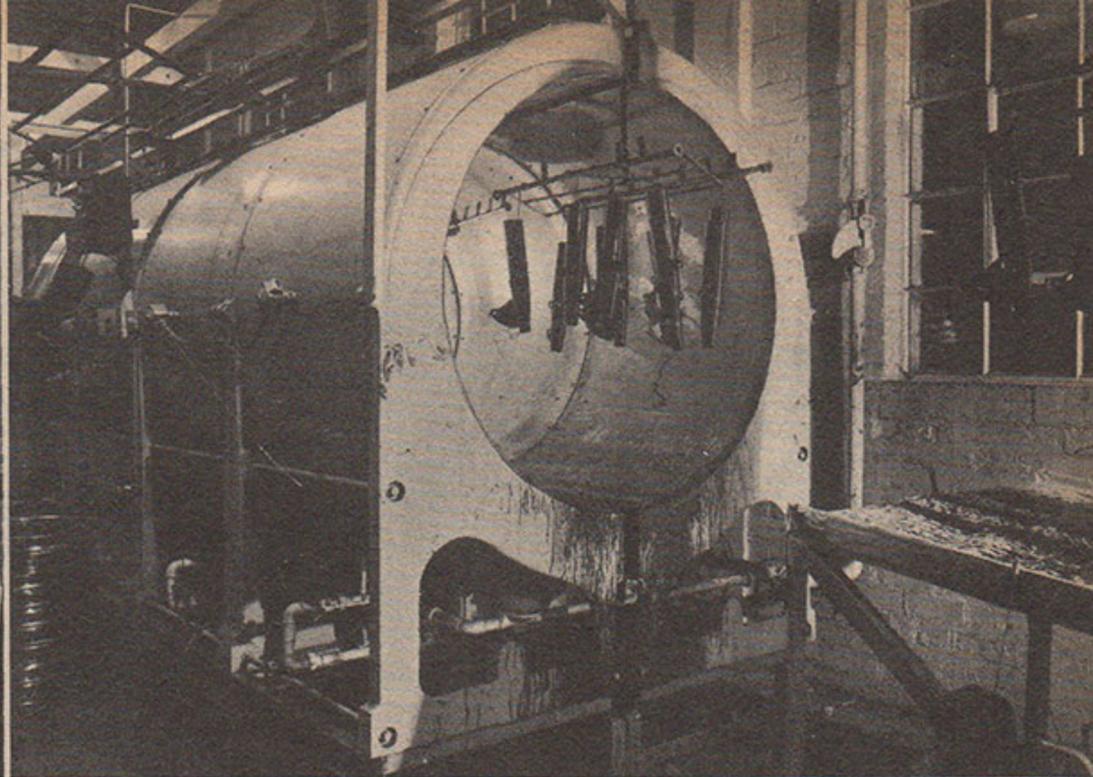


Mais pénétrons un peu dans cette usine et jetons un coup d'œil autour de nous. Pour fabriquer une motocyclette solide on doit avant tout s'assurer d'un cadre rigide. Le cadre Ariel est du type berceau à tubes doubles et, sur la photo 2 ci-dessus, vous pouvez voir comment il est soudé. Après cette opération il va passer dans l'atelier de révision où chaque cadre est examiné en vue du dépistage des fautes de fabrication possibles. Ce n'est qu'après le passage entre les mains de ces experts que la mention « Bon pour usage », leur est donnée et qu'il leur est possible de continuer leur chemin vers l'atelier d'émaillage. Sortons de l'atelier de révision des cadres (photo 3) et pénétrons dans l'atelier principal d'usinage (photo 4) où les machines les plus modernes tournent par centaines, des carters, des culasses, des cylindres, etc. La tolérance permise dans l'usinage de la plupart de ces pièces est de 0,025 mm et ce n'est qu'après passage d'exams très sévères qu'elles peuvent rejoindre l'atelier d'assemblage dont on peut voir l'un des aspects sur la photo 5.

Ici, comme on peut le constater, le moteur est assemblé par étapes ; chaque ouvrier fait un travail défini et ensuite passe l'élément à son voisin, et sur toute la chaîne jusqu'à ce qu'enfin la machine complète arrive à la fin.

Les Etablissements Ariel Motors Ltd sont très fiers des qualités de finition de leurs motos et cela nous semble bien compréhensible après avoir vu l'équipement très moderne qui vient d'être installé dans cette usine de Selly Oak.



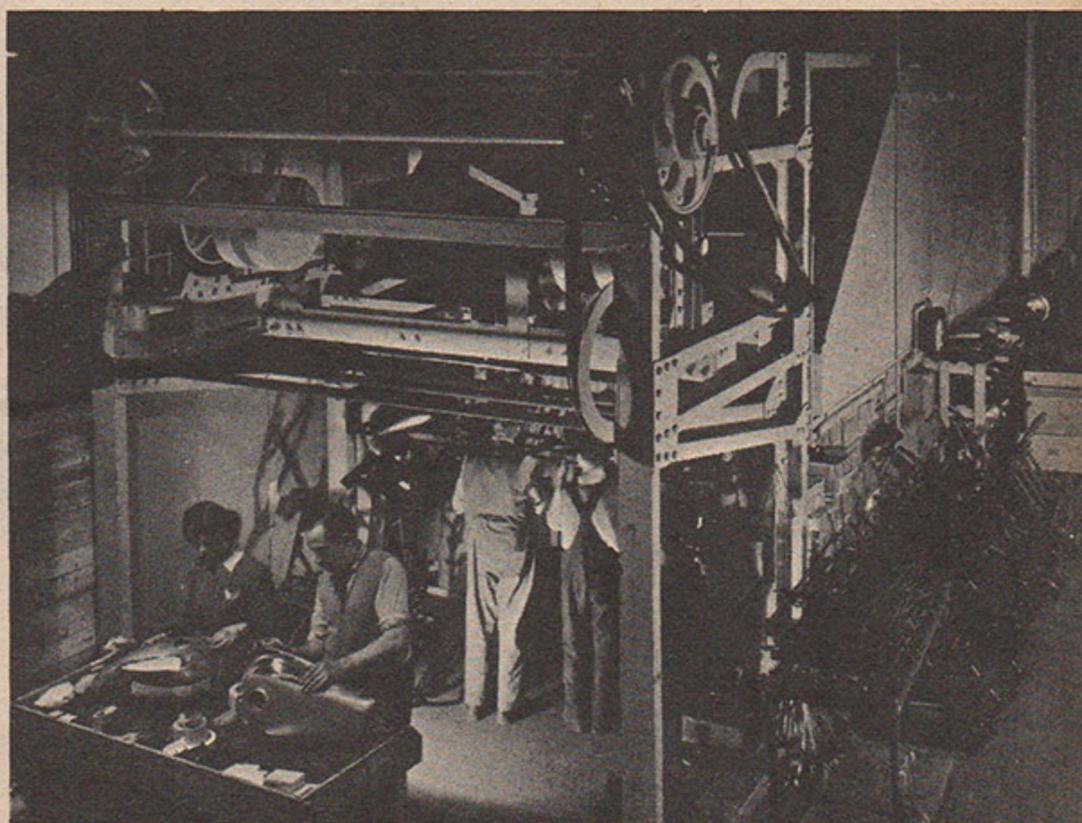


Nos photos 6, 7 et 8 montrent l'opération d'émaillage des différentes pièces, leur entrée dans l'immense séchoir et finalement leur arrivée à l'autre bout de la chaîne où la bande qui protégeait le chrome durant l'opération d'émaillage est enlevée et les pièces sont déposées, prêtes à l'usage.

Dans cette usine ultra moderne où chaque machine dernier cri a été montée nous avons été étonnés de trouver une petite pièce tranquille où se trouvait un seul homme, en train de peindre à la main des filets d'or sur le réservoir d'essence. (Voir photo 9.) Il apparaît qu'en dépit des progrès de la mécanique moderne il est encore préférable, plus économique et permettant des résultats plus précis, d'employer quelqu'un pour peindre les filets. Extasiés nous regardions les mouvements rapides et précis de ce spécialiste qui, d'un seul trait de son pinceau, traçait une ligne d'or aussi droite qu'une règle. Cela nous a semblé tellement facile que nous avons demandé à faire un essai... N'en parlons plus et passons dans le dernier atelier d'assemblage (photo 10) où les machines suivent la chaîne et en sortent toutes prêtes pour vous.

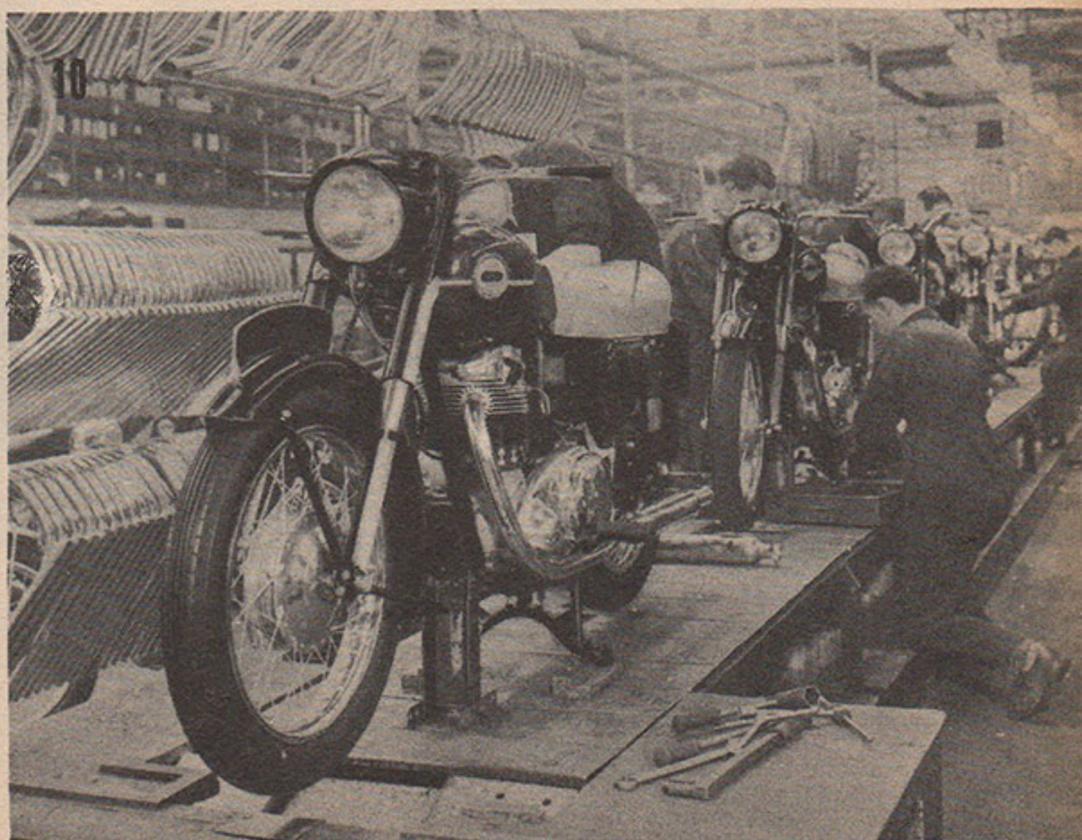
Au moment de partir nous nous sommes souvenus qu'Ariel avait pris le cheval comme le symbole de sa marque et dans le but de vous parler plus en détail de ces chevaux d'Ariel, le Grand Garage de Neuilly, qui sont les importateurs des machines Ariel pour la France, se sont arrangés pour nous confier une de leurs machines les plus récentes, une 650 cm³ modèle twin F.H. G.L. pour effectuer des tests sur route et sur piste.

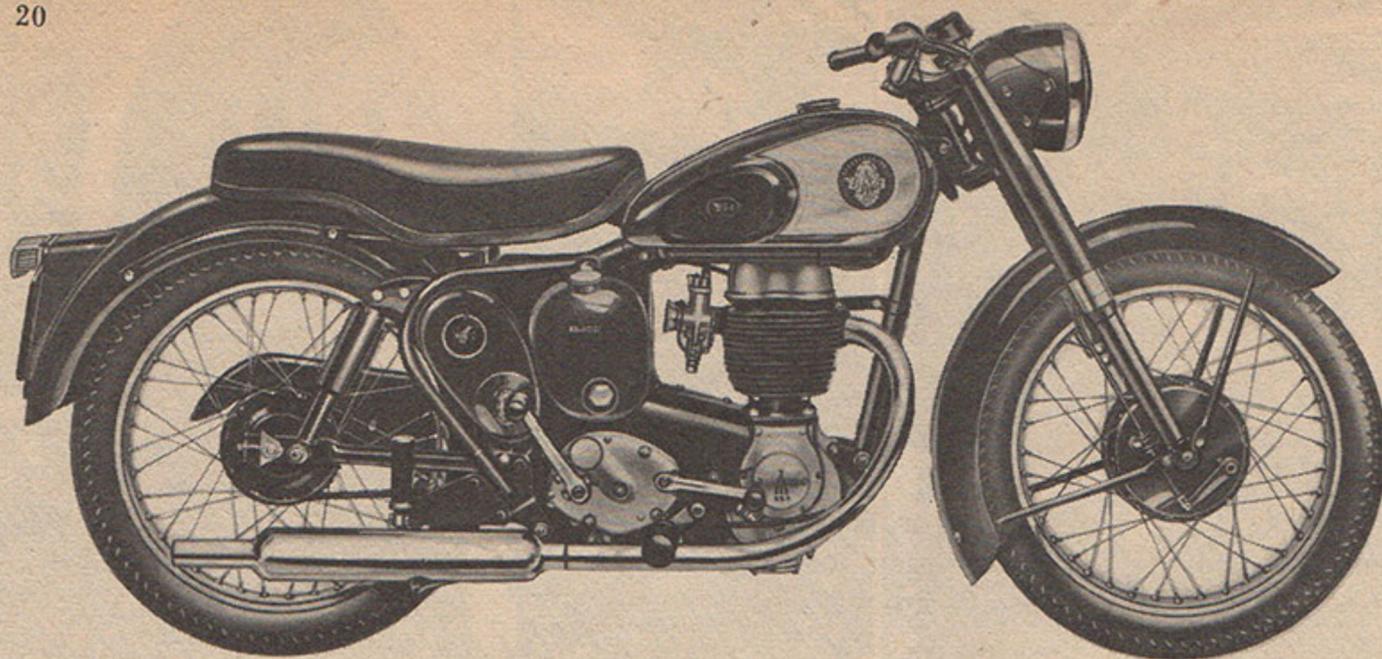
7



8

9

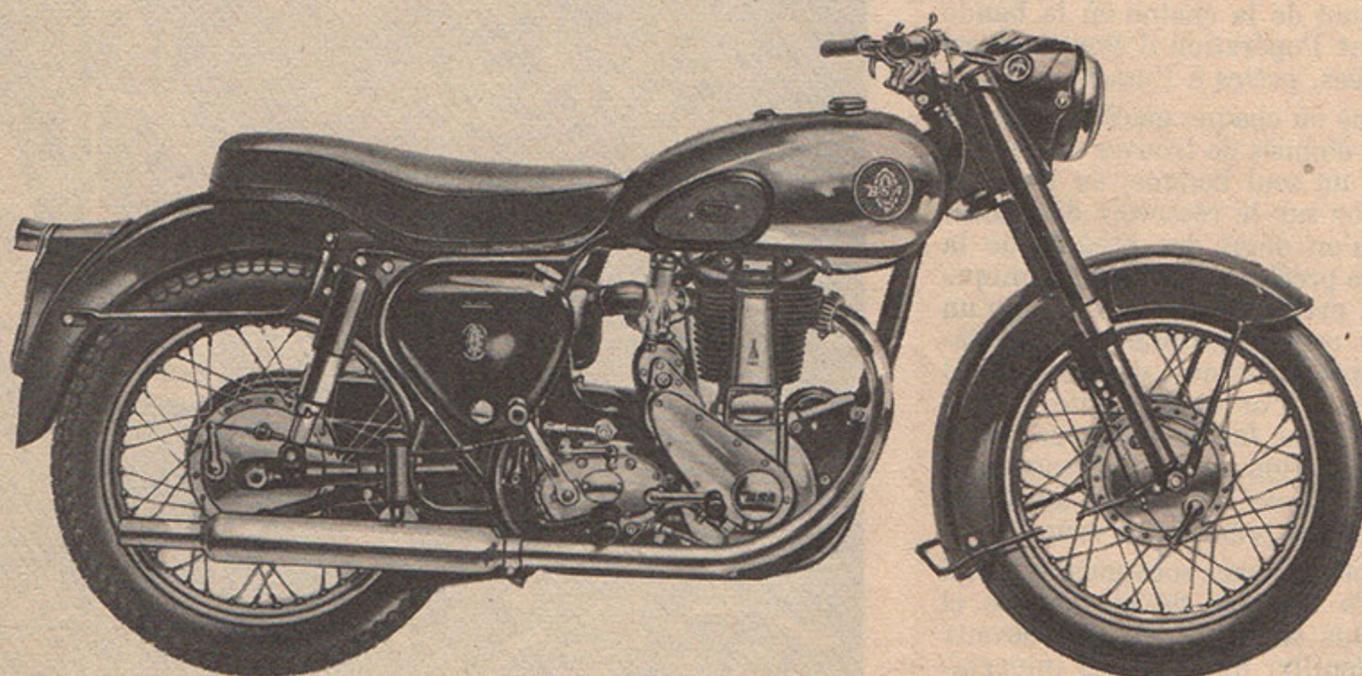




LA "PRINCESS"

250 cm³ à soupapes culbutées. Fourche AV télescopique à amortisseurs hydrauliques. Suspension AR à bras oscillants. Selle double et repose-pieds AR en supplément. Émaillée noir et bleu avec chrome épais.

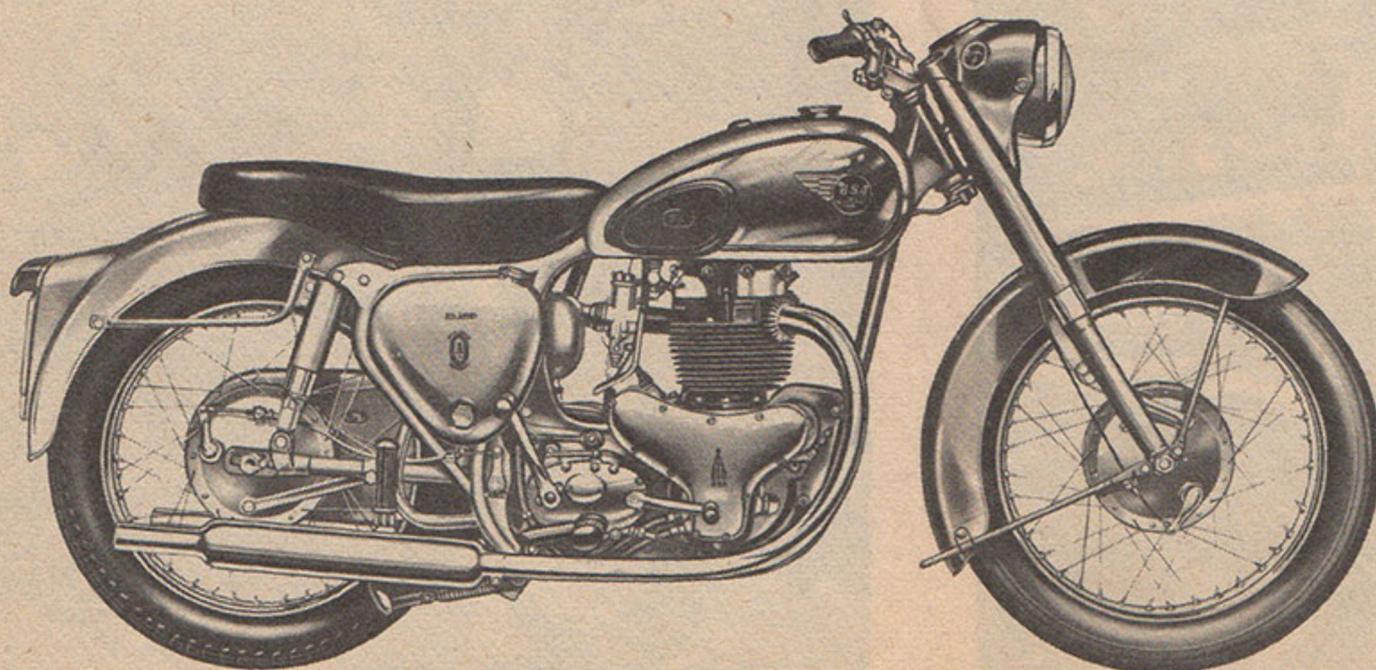
PRIX : 225.000 fr.



MODÈLE B 31

350 cm³ à soupapes culbutées. Monocylindre. Fourche AV télescopique à amortisseurs hydrauliques. Suspension AR à bras oscillants avec trois positions de réglage. Freins-moyeux AV et AR. Selle-double et repose-pieds AR. Carter de chaîne secondaire intégral en supplément. Émaillée bordeaux avec chrome épais.

PRIX : 290.000 fr.



MODÈLE A 10 "Golden-Flash"

650 cm³ à soupapes culbutées. Bicylindre. Fourche AV télescopique à amortisseurs hydrauliques. Suspensions AR à bras oscillants avec trois positions de réglage. Freins-moyeux AV et AR. Carter de chaîne secondaire intégral en supplément. Émaillée en noir avec chrome épais et écusson spécial « Flash ».

PRIX : 360.000 fr.

C'est ma troisième B.S.A.

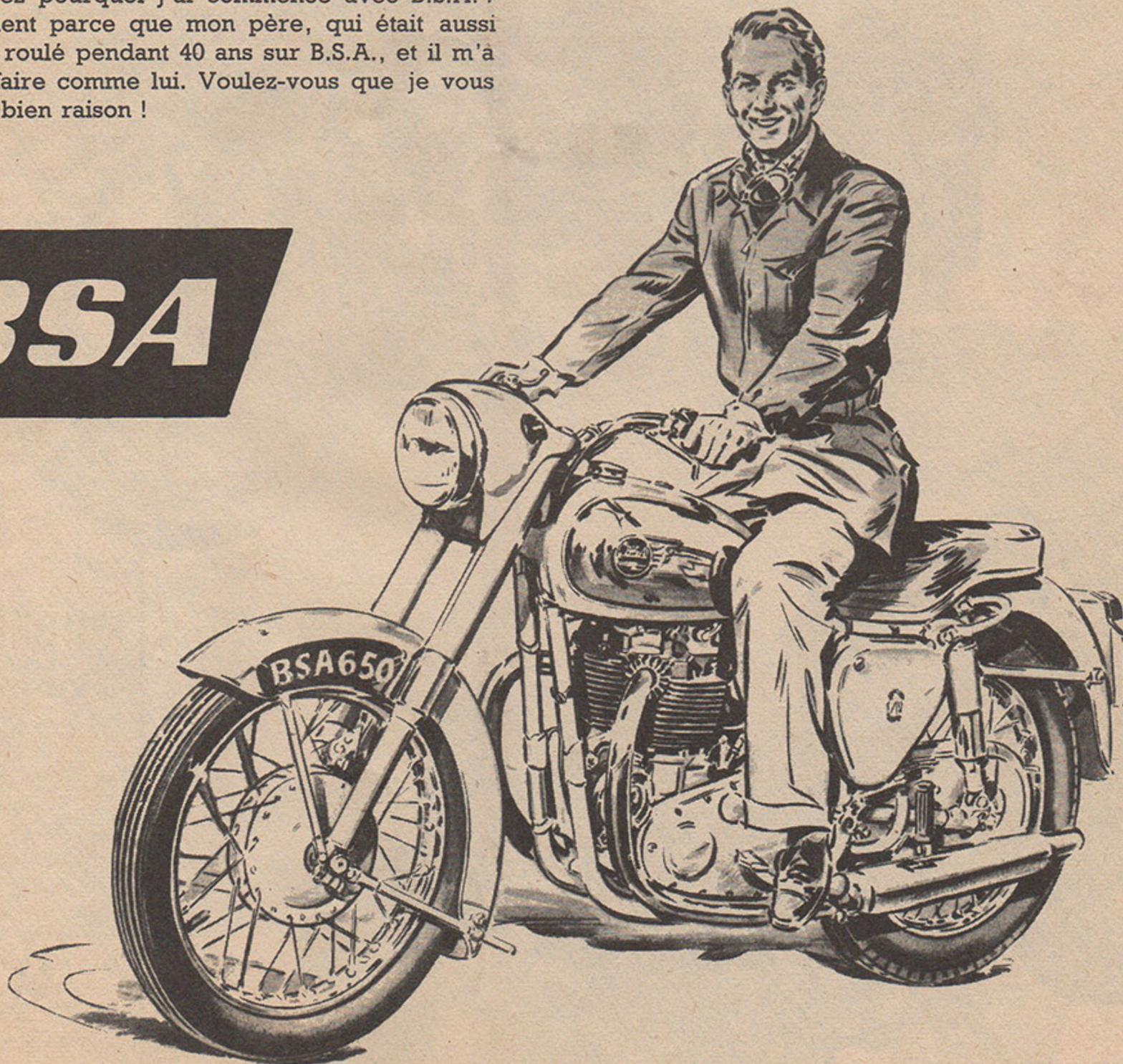
Conservateur ? Pas du tout ! Moi, j'aime être à la page comme tout le monde, et c'est pourquoi je choisis B.S.A. car c'est la moto de l'avenir.

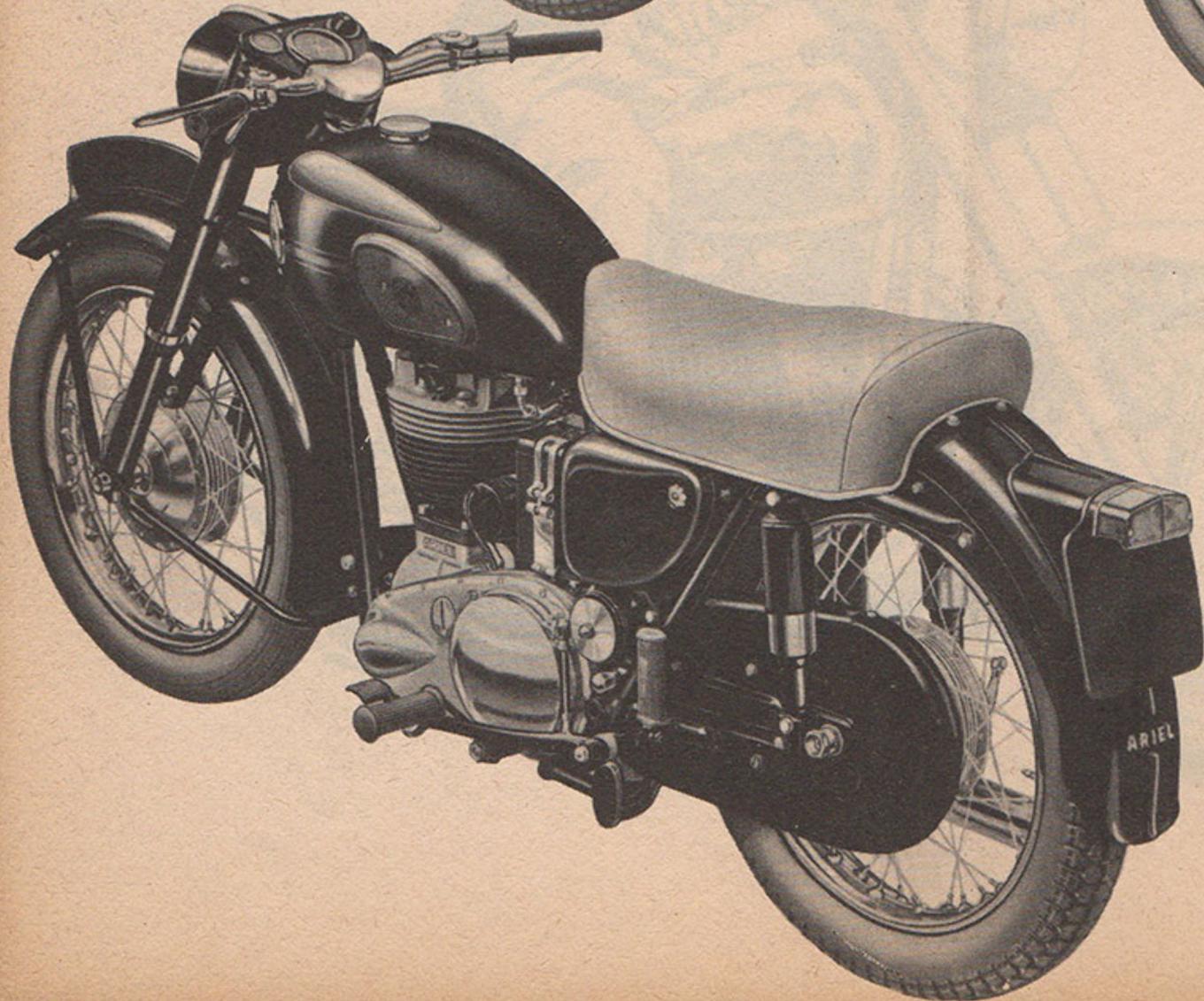
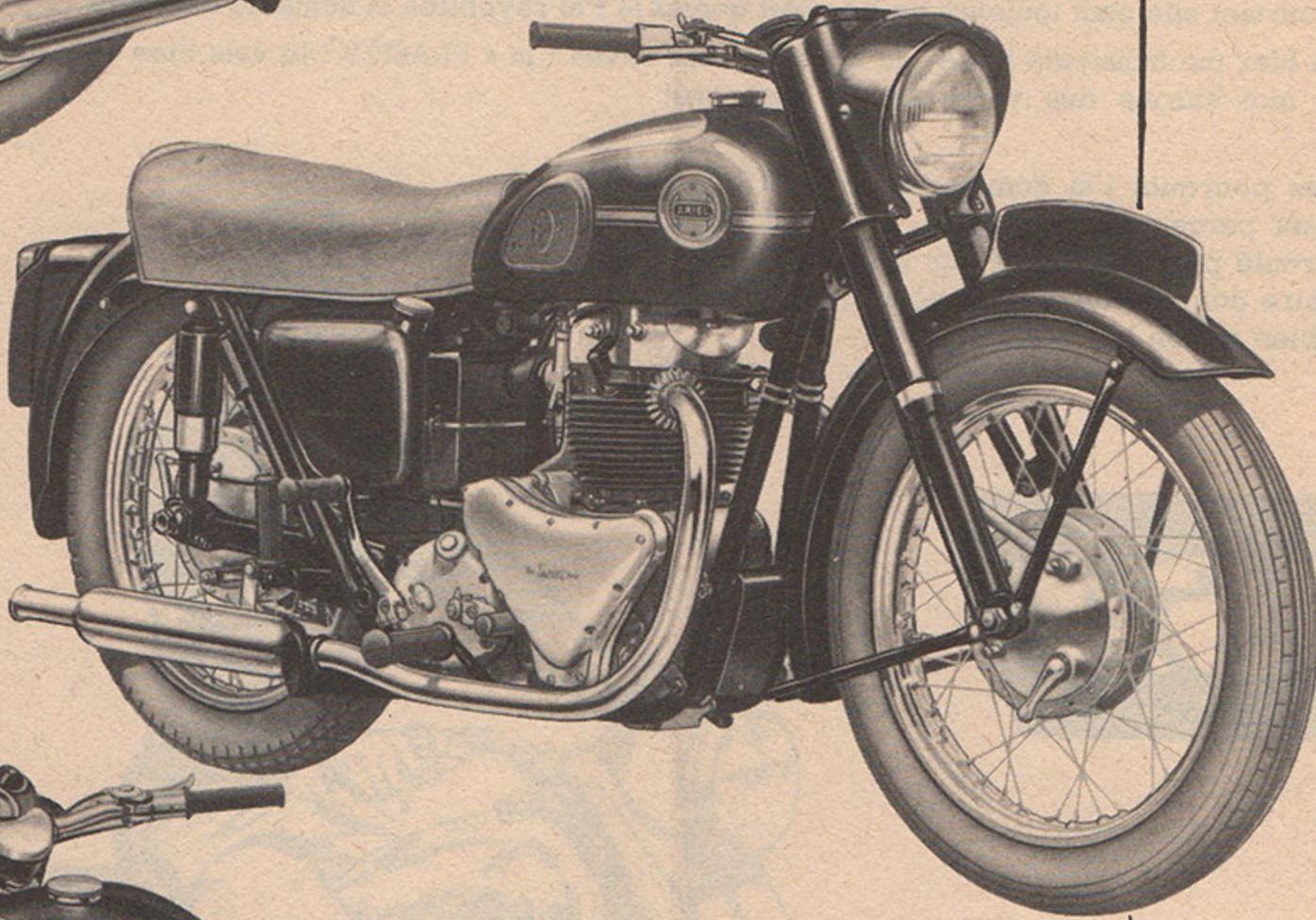
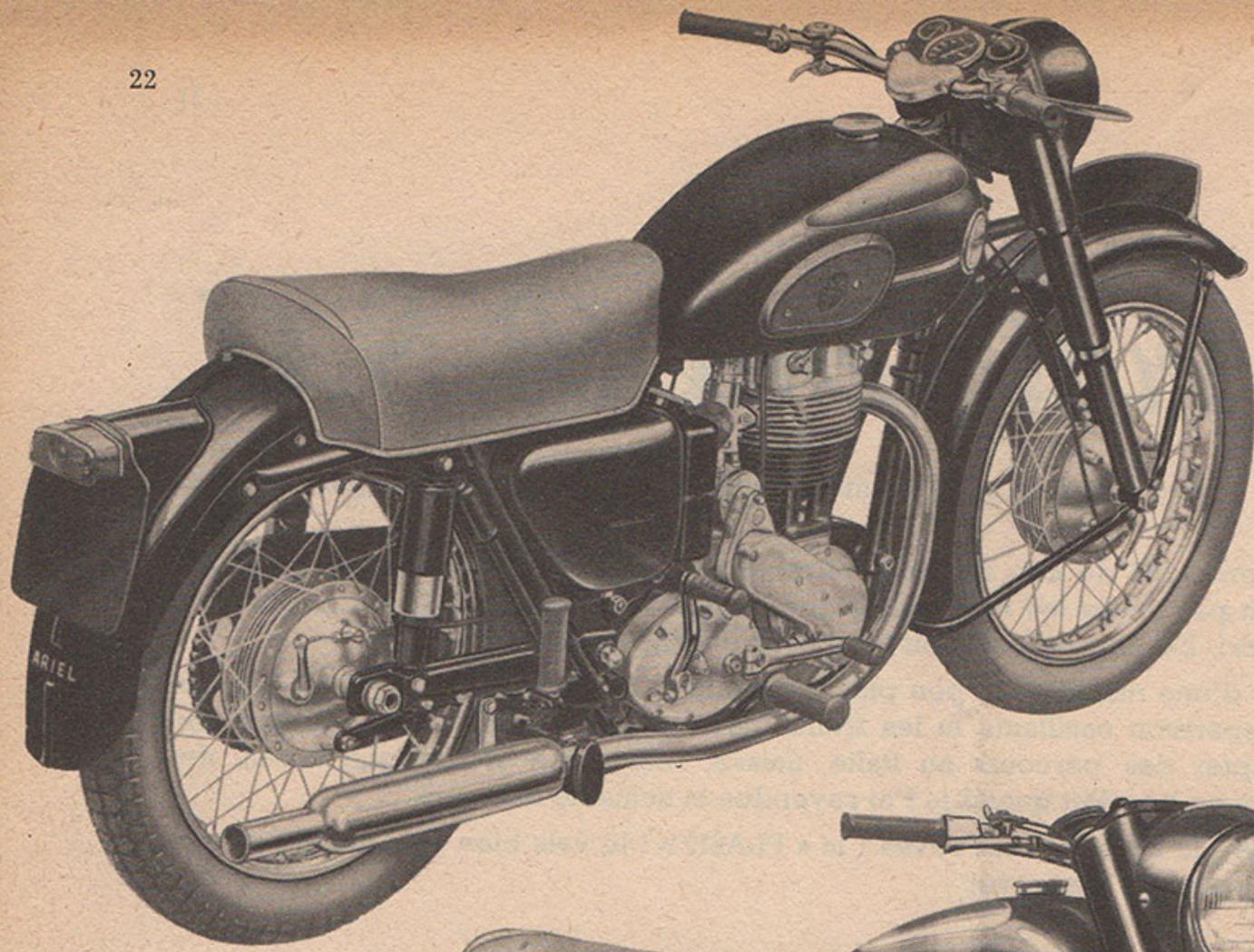
Vous trouverez en face les versions 1956 de mes trois dernières B.S.A. En 1951, j'ai acheté ma première moto. C'était une 250 qui ne possédait pas toutes les nouveautés que comporte la « PRINCESS » d'aujourd'hui, mais à l'époque elle était du dernier cri. De plus, elle roulait bien et je n'avais jamais de pépins.

Deux ans plus tard, j'ai eu envie d'une machine un peu plus puissante et j'ai choisi une 350 B 31. Elle non plus ne possédait pas la nouvelle suspension oscillante ni les freins moyeux, mais cela ne m'a pas empêché de faire 400.000 km avec, sans compter des parcours en Italie, Suisse, Allemagne et Espagne durant mes vacances. Et pourtant elle était toujours en bon état quand je l'ai revendue la semaine dernière.

J'ai acheté hier ma troisième B.S.A., la moto de mes rêves : la « FLASH » ! Je vais bien la roder et, cet été, ma femme et moi aurons des vacances du tonnerre au Danemark.

Vous savez pourquoi j'ai commencé avec B.S.A. ? Tout simplement parce que mon père, qui était aussi motard, avait roulé pendant 40 ans sur B.S.A., et il m'a conseillé de faire comme lui. Voulez-vous que je vous dise : il avait bien raison !





*Sous tous
les angles
Elles sont
belles*

ARIEL
1956

CAMPING



WEEK-END

camping
photo
tourisme

sur deux ou trois roues

BELLES

en noir et en couleurs

IMAGES

L'OBJECTIF ET LES VITESSES

Puisque le but de cette rubrique est de vous guider pour que vous puissiez faire des photos de qualité (nous avons déjà vu le cadrage, le choix de l'appareil, etc.) il est utile que vous sachiez comment fonctionne la boîte à images que vous avez entre les mains.

1° Que se passe-t-il dans un appareil lorsqu'on prend une photographie?

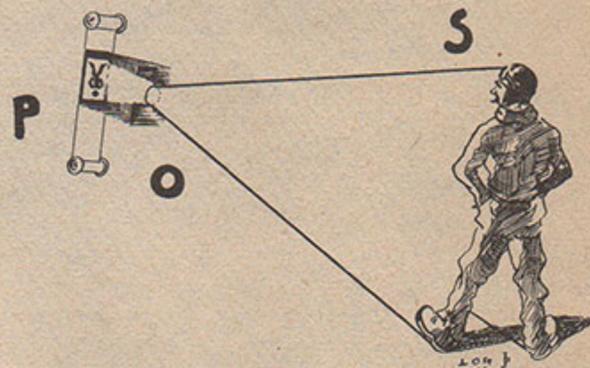
L'appareil photographique est une boîte qui se comporte un peu comme un œil. La lumière entre par une lentille et une image vient frapper une plaque sensible (la rétine de l'œil). En somme, c'est un œil très perfectionné que vous dirigez sur l'objet à photographier.

Après avoir cadré et balancé l'image fournie par le viseur, vous appuyez sur le déclencheur. L'objet et ce qui l'entoure, dans le « champ » correspondant à ce que vous avez apprécié dans le viseur, vient se reproduire, à l'envers, sur le fond de l'appareil.

Pour le voir exactement il faut ouvrir l'appareil, non chargé, et disposer une feuille de papier blanc mince à la place de la pellicule. Réglez l'obturateur à la « pose » et appuyez sur le déclencheur.

L'image renversée de l'objet à photographier que vous aurez choisi de teinte claire, viendra se fixer sur le papier.

Un croquis vous montrera comment l'opération est décomposée.



S Le sujet

devra être éclairé. Nous avons déjà vu que la lumière pouvait le frapper de bien des façons mais il faut toujours une certaine quantité de lumière pour impressionner la couche sensible du film.

O L'objectif

sera un ensemble d'une ou plusieurs lentilles de verre, façonnées soigneusement. Plus le nombre de lentilles qui formera l'objectif sera élevé, plus sa qualité sera grande. Certaines lentilles ont pour but de corriger les erreurs ou les imperfections de la lentille originale. Les objectifs normaux sont généralement de trois à cinq lentilles.

Dans le choix d'un objectif, on prendra soin de le désigner « traité » bleuté en veillant à ce que le bleu ne soit pas... une simple pellicule colorée, mais un traitement inhérent à la lentille même.

La lentille bleutée permet d'obtenir des photos de meilleure qualité et de supprimer certains reflets.

P La "pellicule"

occupe le fond de l'appareil et c'est, en gros, un composé cellulosique (acétate ou nitrate de cellulose) qui porte, du côté qui doit être impressionné, une couche sensible à la lumière (sels d'argent en suspension dans de la gélatine) et, de l'autre côté, une couche destinée à empêcher le halo.

Pour l'utilisation courante il faut retenir, parmi les catégories qui s'offrent, dans chaque marque, à l'avidité de l'acheteur, les émulsions **normales** et les émulsions **rapides**. L'émulsion normale, pour se référer à une marque très connue, est la Plus-X. Le **grain**, c'est-à-dire la finesse de l'émulsion qui permet la reproduction de l'image, est très satisfaisant et permet d'excellents agrandissements. De plus, dans chaque marque, la pellicule **moyenne** est celle sur laquelle, en raison des grandes facilités de vente, se penche le plus volontiers le fabricant. Dans toutes les marques les pellicules de sensibilité moyenne, à émulsion normale, sont les meilleures.

Si l'on veut prendre des sujets en mouvement ou opérer dans de mauvaises conditions d'éclairage (photos d'hiver ou d'intérieur) il convient de choisir une émulsion, dont le grain est peut-être plus gros (donnant donc des agrandissements moins parfaits) mais dont la sensibilité et la **rapidité** sont accrues. C'est le cas de la pellicule Plus-XX.

Nous vous conseillons d'utiliser surtout la pellicule normale, de sensibilité moyenne et ce, en toutes circonstances, car si vous devenez un mordu du travail photographique (et nul ne peut préjuger de l'avenir) vous serez bien satisfaits d'avoir des négatifs que vous pourrez agrandir à loisir. De plus, les tolérances d'une pellicule normale sont beaucoup plus grandes que celles d'une pellicule sensible qu'il ne faut manier qu'avec précaution.

Si votre appareil est peu lumineux et si ses possibilités sont restreintes, la pellicule sensible vous permettra d'augmenter son champ d'utilisation.



Photographie exposée normalement (ouverture donnée, 1/50 de seconde).



La même photographie mais, cette fois, sous-exposée (même ouverture, 1/100 de seconde).



Toujours la même vue, mais sur-exposée (même ouverture, 1/25 de seconde).

2° Les vitesses de votre appareil, leur utilisation et leur raison d'être.

Pour comprendre le rôle et la limite d'un appareil photographique, il faut supposer qu'il est muni d'une ouverture où est ajustée la lentille, qui reste toujours la même.

Il faut savoir utiliser les vitesses d'un appareil photographique, comme nous verrons qu'il faut savoir utiliser les réglages de son ouverture. Il faut s'efforcer de ne pas faire comme la personne qui part en vacances en ayant fait régler d'avance par son photographe (comme si c'était possible ou même pensable) son appareil pour prendre toutes ses photos.

Prenons la vitesse classique du 1/50 de seconde. Lorsque vous avez l'intention de photographier votre moto près d'un petit arbre et que vous dirigez l'appareil sur elle après avoir soigneusement visé, il pénètre, dans la boîte magique, pendant la fraction de 1/50 de seconde lorsqu'on appuie sur le déclencheur de manœuvre, une certaine **quantité de lumière** qui permet d'impressionner la pellicule, c'est-à-dire d'opérer une modification chimique des corps qui la composent.

- Toujours en gardant la même « ouverture », si nous déclenchons au 1/100 de seconde, il entrera, de toute évidence, la **moitié** seulement de la lumière qui pénétrait au 1/50.

- Au 1/25 il entrera le double de lumière qu'au 1/50 et, évidemment, quatre fois plus qu'au 1/100.

Toujours pour la même ouverture, si la photo prise au 1/50 est normale, la même prise au 1/100 sera **sous-exposée** (il n'y aura pas eu assez de lumière) et la même au 1/25 sera **sur-exposée** (il aura eu trop de lumière).

Trois exemples de photos prises à même ouverture (9) mais à trois temps de pose différents éclairciront cet exposé.

Notons pour terminer que les pellicules modernes tolèrent une certaine marge d'erreurs; il ne faut pas en abuser, mais s'efforcer au contraire d'obtenir une épreuve où l'on aura mis toutes les chances de son côté.

D'autant plus que la marge n'est pas tellement grande...

LEGRAND-JACQUES.

**fiche de
tourisme
à moto**

EN PROVENCE

Les Ruines des Baux et Les Antiques

A 25 km d'Avignon et à la sortie de Saint-Rémy, traversant la chaîne des Alpilles, les amateurs de vieilles pierres trouveront réuni de quoi satisfaire leur légitime passion pour les souvenirs historiques.

La visite des Antiques, des fouilles de Glanum (il n'y a que la route à traverser) et enfin des Baux de Provence, peut occuper la journée.

Il convient, autant que possible, de sortir de Saint-Rémy par la route se dirigeant sur Istres (D. 5).

LES ANTIQUES

Le groupe de monuments des Antiques se trouve à droite, en sortant de Saint-Rémy, à environ 1 km et ne peut pas être vu. Il est formé de deux monuments, un mausolée à la mémoire d'un riche couple romain et un arc de triomphe. L'ensemble est remarquablement bien conservé. Surtout le mausolée.

On admirera la splendide voûte sculptée de l'arc de triomphe et le travail des quatre faces du mausolée qui représentent des scènes de la vie romaine.

Nous conseillons de laisser les motos à l'ombre des grands arbres qui entourent les Antiques car, si les deux cents mètres qui les séparent des fouilles de Glanum sont pénibles à faire à pied, surtout à jeun, on est récompensé en pensant que les véhicules restent à l'ombre.

LES FOUILLES DE GLANUM

Elles sont situées sur le bord opposé de la route et en contrebas puisqu'elles consistent en la mise à jour d'un village gallo-romain que, petit à petit, on ressort du sable en creusant; ces fouilles sont effectuées sous la direction des Beaux-Arts.

Observons qu'il est prudent d'effectuer cette visite assez tôt le matin, car la chaleur y est torride.

L'ensemble de ces vestiges donne avant tout l'impression que les conditions matérielles de vie des habitants de cette ville étaient très en avance pour leur époque.

Sans parler de leur urbanisme, on constate que le goût de la chose publique et de son harmonie était très sûr.

On remarquera plus particulièrement une très belle fontaine bien conservée, un groupe de mosaïques saisissantes par leur impression d'être « à la mode » bien que leur couleur ait été grandement altérée par leur séjour souterrain prolongé, de très belles piscines et des ensembles de colonnes.

Les services s'occupant des fouilles dégagent également les

chaussées des rues et s'efforcent de reconstituer des bâtiments entiers avec les débris qu'ils sortent délicatement, pièce par pièce.

LES BAUX DE PROVENCE

On y accède en poursuivant son chemin sur la D. 5 et on traversera lentement la chaîne des Alpilles qui réserve, aux détours de ses nombreux virages des vues sur un paysage sauvage et « coupant » dont les crêtes sont surmontées de conifères.

A droite, après une petite distance parcourue en plaine, on joint les Baux par la D. 27 dont on admirera les bas-côtés plantés de magnifiques oliviers.

L'arrivée aux Baux est assez saisissante mais déroutante quelque peu. L'ensemble des Baux est comme une grosse vague de rochers dont l'immensité paraît insolite dans la plaine qui l'entoure. On y monte par une route en lacets, très raide, et l'impression de malaise prend tout de suite le voyageur quand il se sent surmonté, presque épié, par la masse imposante des ruines du château.

Il y a peu de place, à l'entrée du village des Baux, pour placer le véhicule et nous conseillons de le mettre dans un petit chemin qui se trouve à la droite de l'entrée avant de redescendre sur la plaine située de l'autre côté du rocher des Baux.

La visite de cette localité, qui fut grande, riche et prospère jusqu'à un moment avancé de notre histoire, doit se faire en ne prenant pas trop garde aux cartes postales qui foisonnent dans sa partie encore habitée. Parmi les souvenirs que l'on vous propose, il en est un qui est particulièrement attrayant du fait qu'il est fabriqué sur place dans un matériau du pays. Un artisan confectionne avec la pierre des Baux de ravissants petits cendriers en forme de mortiers.

Située sur un piton rocheux, cette ville imprenable fut pourtant détruite sous l'impulsion d'un monarque ombrageux.

Indiquons, pour terminer, qu'un camp de camping se trouve en contrebas du rocher le long d'une autre falaise.

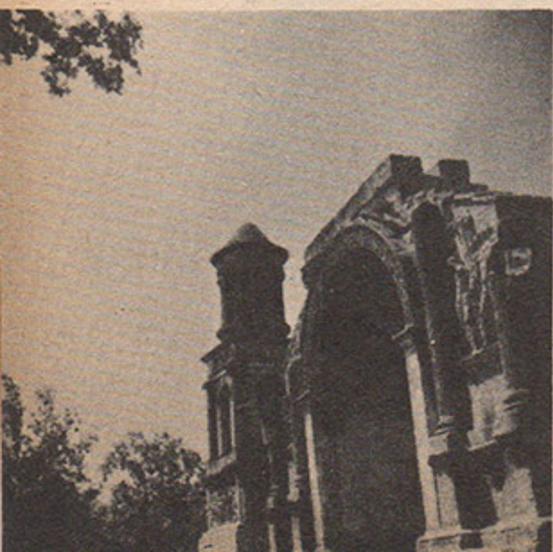
Terrain plat et caillouteux, il ne possède pas d'ombrages et ne peut donc être utilisé que pour passer la soirée et dormir.

Le point d'eau se trouve à environ cent mètres du camp sous forme d'une fontaine à l'eau extrêmement fraîche.

Il est recommandé de prévoir son ravitaillement dès Saint-Rémy, car il ne passe dans ces lieux désolés que des camions d'alimentation qui risqueraient de ne pas avoir ce dont vous avez exactement besoin.

LEGRAND-JACQUES.

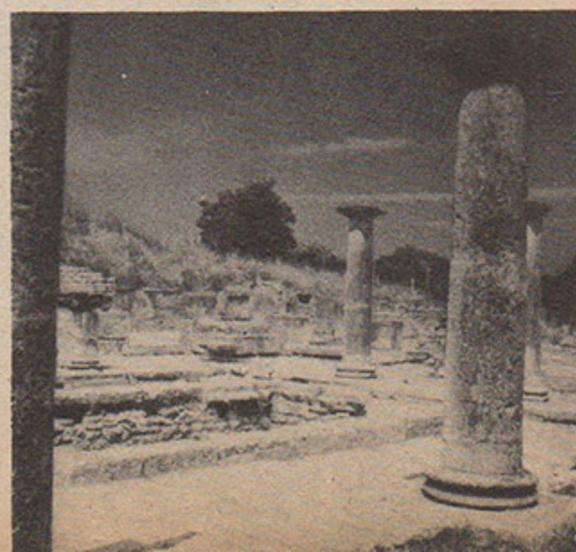
Les Antiques surprennent par la conservation des monuments romains.



Une bien jolie fontaine des fouilles de Glanum.



Une vue des ruines de la ville gallo-romaine. Au second plan, une piscine.



toile et cordes

camping

LE MATELAS DE CAMP

Le camping moderne n'est pas un retour aux temps pré-historiques et il ne convient pas de faire partie de ces campeurs pour qui l'amour de la nature est si grand qu'ils ne se lavent jamais en camp et boivent dans le creux de leur main.

Le camping doit rester une occasion de dépaysement et de vie saine et naturelle. La modification du rythme et du mode de vie doit être recherchée et non pas un vague retour à l'animalité qui, procédant des sources, n'en demeure pas moins insolite.

Pour cette raison, le campeur n'exclut pas le confort mais s'efforce au contraire de le rechercher; les fabricants de nos chers objets de plein air s'y emploient avec bonheur et ingéniosité.

Le soin apporté par le campeur au choix de son matériel de couchage doit être le même que celui qu'il recherche pour son matériel de feu ou sa « guitoune ».

La solution la plus simple est, bien sûr, de passer la nuit « sur la dure », enroulé dans une couverture. Une âme de bronze dans un corps d'airain et des côtes... télescopiques seront des atouts maîtres. Il faudra aussi veiller à garder de bons poumons, prendre une ceinture de flanelle et laisser nonchalamment traîner, près de soi, quelques mouchoirs.

Une telle manière de dormir est compatible avec une nature forte mais il nous semble préférable, pour diverses raisons, de dormir isolé du sol sur un matelas pneumatique. Il offre, outre son volume réduit, l'avantage d'un matelas et d'un sommier. Le lit de camp est à proscrire car son transport à moto pose des problèmes fort délicats.

LES AVANTAGES DU MATELAS

Pour peu que la saison soit douteuse, il est fréquent que l'on doive coucher sur un sol humide. Le terrain placé à la disposition des campeurs par une municipalité généreuse n'est pas toujours, vous le savez comme nous, le meilleur de l'endroit et, outre sa consistance bétonneuse, c'est souvent un lieu humide. De plus, quel que soit le terrain, il est fréquent que le sol « sue » vers le petit matin.

L'atout principal du matelas pneumatique reste le confort qu'il procure à son usager.

En vacances, on doit chercher la détente avant toute chose et ce serait un mauvais calcul de profiter du camping pour se consacrer à l'ascétisme. Le « mou » doit être recherché.

D'autant plus que le matelas est également un agrément. Il ne sert pas seulement au sommeil mais au repos; deux matelas superposés forment une sorte de banquette où il est agréable de s'asseoir pour manger sous la tente et pour bavarder en cas de pluie. Certains matelas peuvent même se transformer, à l'aide de deux sangles, en de très appréciables fauteuils d'un confort saisissant et inégalé.

Si vous n'en n'avez déjà fait l'expérience, vous découvrirez vite les multiples joies que l'on retire de cet équipement.

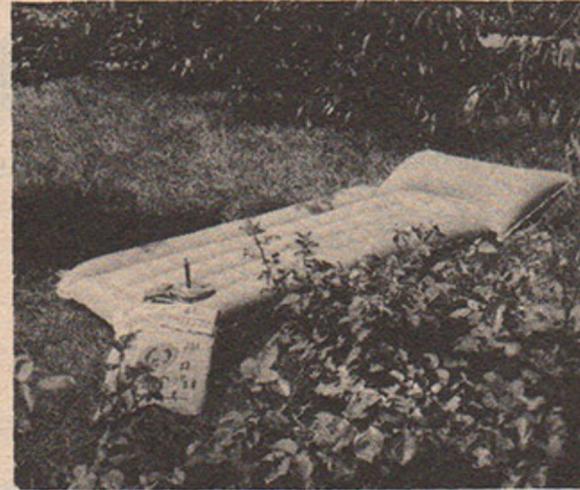
Le matelas pneumatique peut se décrire comme étant une poche de toile caoutchoutée formée de divers bourrelets qui sont autant de compartiments reliés les uns aux autres.

La question des bandes est uniquement une affaire de goût et ceux qui ont les côtes en long peuvent préférer les bandes transversales alors que ceux qui les ont en travers... sans cesser d'avoir ni raison ni tort.

Parmi les marques de matelas pneumatiques, nous avons relevé « M-5 » et « Hutchinson » qui nous ont donné toute satisfaction.

USAGES ET ENTRETIEN

Le matelas pneumatique ne se gonfle jamais à la bouche. Le risque physiologique est grand et il est à craindre que de la vapeur d'eau s'introduise à l'intérieur de l'enveloppe et la détériore.



Le matelas pneumatique « M-5 »

La pompe est également à proscrire car il pourrait pénétrer de la graisse ou de l'huile. Il existe des gonfleurs à main, en toile, aisément réparables lorsqu'ils viennent à s'user et qui permettent un gonflage extrêmement rapide et sans histoires.

La pression doit être celle qui, tout simplement, vous semble bonne. Trop gonflé, vous passerez une nuit mauvaise et peuplée de cauchemars. Pas assez, vous sentirez le sol. Mais veillez à penser qu'un matelas que vous croyez peu gonflé s'avère l'être trop quand vous êtes dessus en raison de la pression exercée par votre corps.

PRÉCAUTIONS A PRENDRE

Il ne faut pas laisser un matelas pneumatique au soleil car il risquerait d'être rapidement détérioré. Il ne faut pas non plus le mettre dans l'eau et s'en servir, par exemple, de radeau au bord de la mer car son catouchouc ne résisterait pas longtemps. Il faut éviter également de le placer sur des corps à arêtes vives (rochers) ou sur des sols râpeux (sable, grès).

Son entretien est minime et il ne demande qu'à être intérieurement talqué une ou deux fois l'an. On prendra toutefois la précaution de le déplier fréquemment durant la morte saison pour éviter que les pliures puissent devenir des points de faiblesse.

Un accroc se répare comme un trou à une chambre à air (pièce et dissolution) mais il faut noter qu'il existe un petit nécessaire spécial que l'on peut se procurer auprès des vendeurs des grandes marques de matelas.

LEGRAND-JACQUES.

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

Voir numéros : 165 - 166 - 168

UN FLEUVE COMME LES AUTRES

Le fleuve Cavally ressemble à toutes les rivières dites du Sud qui se jettent entre Conakry et Abidjan. Sur près de 500 kilomètres, il fend la tache verte de la forêt et s'étire en de nombreux méandres sous une voûte de feuillages qui l'assombrissent. Les mouches tsé-tsé, qui affectionnent particulièrement cet habitat ombragé et humide, sont nombreuses dans cette zone. Le fleuve n'a rien de particulier si ce n'est qu'il prend sa source près du mont Nimba, sommet de l'Afrique-Occidentale, et qu'il forme, entre la République de Libéria et la Côte-d'Ivoire, une frontière que les Blancs respectent d'autant plus que de nombreux ennuis les attendent en territoire libérien, mais qui est toute théorique pour les indigènes frontaliers dont les migrations sont fréquentes dans un sens ou dans l'autre. A l'époque où nous y séjournions, c'est dans le sens Libéria-Côte-d'Ivoire qu'elles avaient lieu, du fait que l'administration libérienne, représentée en brousse par des district-commissionnaires qui ont des pouvoirs quasi féodaux, pressure durement les natives et les oblige à payer des impôts de plus en plus élevés malgré leur manque de ressources. Certains venaient donc s'installer en territoire français, accompagnés de leurs familles.



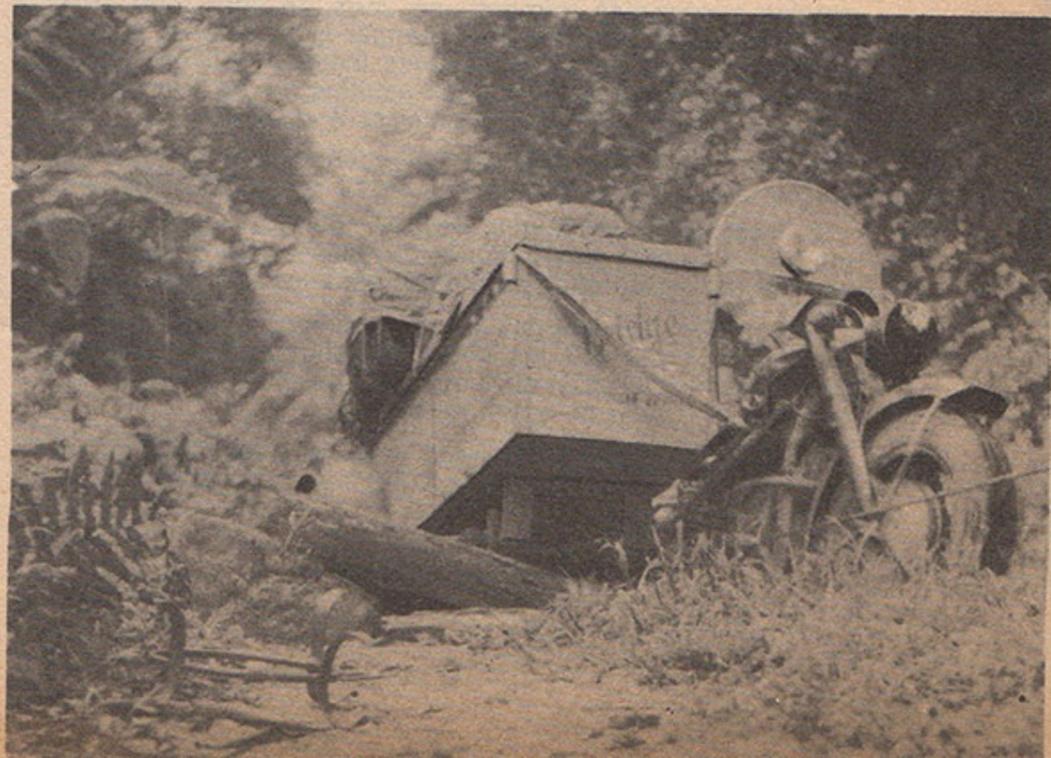
Près de Danané et aux environs de Toulépleu, des bacs franchissent le Cavally. En dehors de ces deux points, il est difficile de l'approcher avec un véhicule et, même à pied, il n'est pas toujours facile de l'atteindre à travers la forêt.

C'est avec un canot métallique qui nous fut aimablement prêté sur place que nous effectuâmes les premières reconnaissances, souvent entravées par la présence de seuils rocheux difficiles à franchir et rendues désagréables par les milliers de piqûres des tsé-tsé que nous ne pouvions éviter. Les proches abords du fleuve sont déserts; les villages étant généralement établis à une certaine distance des rives, nous étions des journées

entières sans rencontrer forme humaine. Seuls les cris de singes hurleurs qui nous suivaient de branche en branche, venaient parfois troubler la solitude et le silence des lieux.

Puis, quittant la région de Toulépleu avec nos véhicules, nous retrouvions le fleuve près de Taï. Parfois, nous empruntions la petite piste qui descend droit vers le Sud en direction de la mer et que les cartes touristiques marquent d'un généreux trait rouge alors qu'à cette saison elle est impraticable. A d'autres moments, nous la quittions pour rejoindre le fleuve par des sentes de piétons et nous retrouvions alors les mêmes difficultés que dans la forêt libérienne. Entre Taï et Pata, sur 200 kilomètres, nous n'eûmes pas moins de neuf cent quatre-vingt-dix-sept marigots à franchir. Des ponts sommaires faits de quelques madriers étaient parfois en bon état. Il nous arriva même de rencontrer une équipe volante des Travaux publics (quelques manœuvres indigènes équipés d'herminettes) qui mit un louable empressement à disposer deux troncs d'arbre pour nous permettre de

*Une machine enlisée
est extraite au treuil.*



passer sans attendre. Mais à d'autres endroits, les madriers vermoulus, rongés par les termites et pourris par l'humidité, cédaient sous le poids de nos véhicules. L'homme arrive à s'adapter aux situations les plus invraisemblables. Alors que sur nos routes goudronnées d'Europe nous évitons précautionneusement le moindre trou, nous contourrons avec soin le plus petit débris de bois qui encombre la chaussée, nous avons pris l'habitude de nous sentir projetés à quelques mètres en contrebas lorsqu'un pont vermoulu cédait. En ce cas — et cela se produisit des centaines de fois — la machine passait au travers et s'enfonçait dans la boue ou l'eau qui stagnait au fond du marigot, ou encore elle restait coincée par un madrier moins abîmé que les autres et qui n'avait pas cédé.

L'extraction à l'aide du treuil demandait plusieurs heures de travail et quelques aménagements dont nous avons, par force, acquis la technique.



Pourtant, si nous avons eu, sur le moment, quelques gestes d'humeur, nous ne regrettons pas cette progression pénible au cours de laquelle la boue était notre unique préoccupation, limitée par l'étroit horizon de l'étouffante végétation tropicale, car elle nous permit de vivre, avec les autochtones, les Guérés d'abord, puis les Grebbos et enfin les Kroumen du Bas-Cavally, leur vie de tous les jours, loin de toute contrainte et même de pénétrer quelquefois dans les lieux sacrés les plus défendus et d'assister, à force de ruses qu'il serait trop long de décrire ici et que nous préférons ne pas « éventer », à d'étranges cérémonies rituelles auxquelles il n'est point coutume de convier les étrangers, surtout lorsqu'ils ont la peau claire.

DES YEUX BRILLEN DANS LA NUIT

La journée avait été fertile en incidents. Nous n'avions fait que 12 kilomètres en douze heures. Nos machines s'étaient fréquemment enlisées et, pour terminer, une aventure survint. Le jour décline rapidement, à proximité de l'équateur ; l'une de nos machines venait de passer au travers d'un des ponts précédemment décrits et nous prétendions l'en tirer avant de livrer nos corps rompus de fatigue à un sommeil réparateur.

En débroussaillant au machette, nous avons atteint un arbre du diamètre d'un poteau télégraphique auquel le treuil fut attaché, l'extrémité du câble étant fixée au sidecar, coincé dans les madriers pourris. Dès que le treuil se mit en mouvement, le câble se tendit mais, la moto ne cédant pas, ce fut l'arbre qui s'inclina dangereusement et se coucha en travers de la piste. Comme beaucoup d'arbres de la forêt, ses racines ne s'étendaient que superficiellement dans l'humus.

Il fut nécessaire de débroussailler à nouveau et de pénétrer d'une dizaine de mètres dans la végétation pour atteindre un autre arbre d'un diamètre satisfaisant. Le treuil y était déjà arrimé lorsque je sentis, sur les bras et les jambes, de cuisantes morsures de plus en plus nombreuses et de plus en plus douloureuses. Abandonnant sur place l'outillage, et me précipitant sur la piste, je m'aperçus à la lumière d'un phare, que j'étais envahi de manians, dangereuses fourmis processionnaires aux mandibules disproportionnés, essentiellement carnivores et qui ont vite fait de dévorer les proies les plus volumineuses, ne laissant que les os. Un Noir de cette région m'a affirmé qu'avant l'arrivée des Blancs, on punissait les voleurs en les attachant à proximité d'une colonne de manians. Quelques jours plus tard, il ne restait que le squelette. Ce supplice se pratique paraît-il encore, chez les Indiens d'Amérique du Sud.

Une longue colonne de ces dangereuses bestioles

*Jeune beauté
Grebbos.*

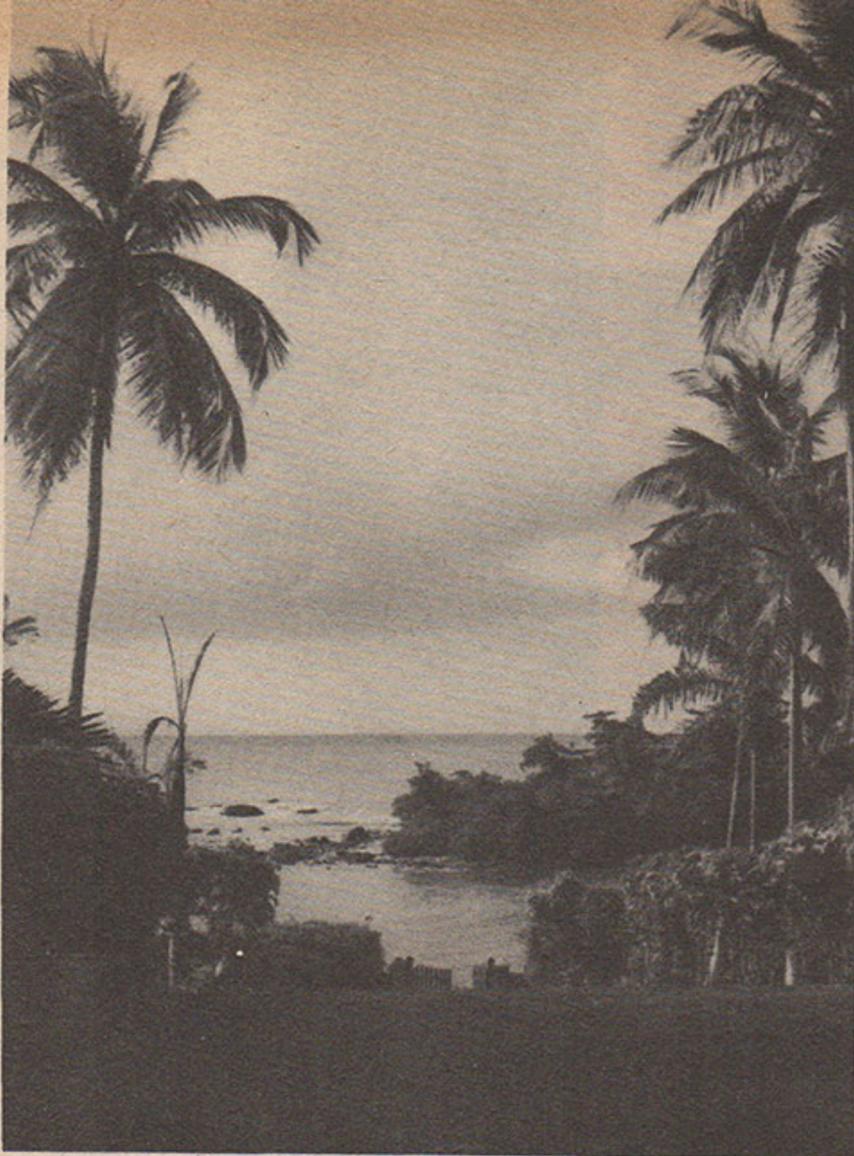


aboutissait dans l'arbre sur lequel nous avons fixé notre choix et, dans la nuit, je ne m'en étais pas aperçu. Un va-et-vient continu était établi et les bataillons aux mandibules agressives montaient à l'assaut d'une proie invisible pour nous.

J'arrachai un à un les corps, mais j'avais du mal à extraire la tête de ces insectes qui s'incrument dans la chair. C'en était trop. Quand cette « épuration » fut terminée, quittant l'arbre, le treuil et le matériel, munis seulement d'une bâche, nous décidâmes de partir à pied dans la nuit à la recherche d'un endroit sec (ce qui était rare en ces parages) où nous pourrions nous étendre pour dormir. Depuis longtemps déjà, nous ne montions plus la tente. Les lits de camp, détériorés, avaient été cédés contre des hamacs, puis les hamacs eux-mêmes avaient été vendus, la situation financière étant des plus alarmantes. Nous espérions les planches d'un pont en bon état pour nous y étendre, mais après une heure de marche fatigante, nous n'avions pas trouvé d'endroit sec. Toutefois, un grand fracas d'arbres brisés, de branches cassées, retentissait à quelques mètres de nous dans l'épaisseur des taillis et, dans l'obscurité, nous crûmes être arrivés à un de ces minuscules hameaux où les habitants se seraient livrés à quelque coupe tardive.

C'est alors qu'à la lueur de la torche nous vîmes émerger les crânes bosselés d'un troupeau d'éléphants fort occupés à saccager des bananiers sauvages. Dans cette région difficilement pénétrable, l'éléphant est de petite taille. Moins chassé que dans le Centre africain où ses défenses sont de plus grandes dimensions et ont plus de valeur, il n'en est que plus abondant et, fréquemment, nous rencontrons de gros crottins, mais jusqu'à ce jour, nous n'avions pas aperçu l'animal. Si de nombreux chasseurs ont recherché l'instant palpitant où, sûrs de leur fusil, ils se trouveraient face au mastodonte, j'avoue que, ne comprenant rien à ce sport et n'étant pas armé, nous nous sommes empressés de déguerpir avec une extraordinaire vélocité, laissant ces braves bêtes, aux réactions imprévisibles, se livrer à leur passe-temps favori. En vingt minutes de course, nous étions de retour à notre point de départ. Retrouvant le pont effondré, le treuil et les machines dans la même position, trop fatigués pour chercher ailleurs, une simple bâche fut étendue cette nuit-là dans le poto-poto, à même la boue et l'eau, et nous sombrâmes dans un sommeil que ne parvinrent pas à troubler les cris des hôtes nocturnes de la forêt.

Le lendemain, nous reprîmes le travail et, après une nouvelle étape, nous retrouvâmes le Cavally à l'endroit où la Hana, petit affluent, vient le grossir de ses eaux limoneuses, puis, une autre fois encore, nous le rejoignîmes près d'Olodio pour l'atteindre une dernière fois,



*Au bal « doudou » de Tabou :
Ciret, excellent danseur,
s'adonne aux joies d'un pas très compliqué.*



*Tabou : après la descente du fleuve Cavally,
l'expédition atteint le point le plus au sud,
à 4° 30 de l'équateur.*

à Pata-Itié, un minuscule village au-dessus de son embouchure.

Descendant ensuite sur Tabou, minuscule petit port sur l'Atlantique, encastré dans un décor polynésien où les grands cocotiers sont balancés par le vent du large, nous parvenions là au terminus sud de notre expédition. Les Kroumen du Cavally voyaient pour la première fois ces bizarres camions à trois roues fouler le sol (inconsistant et inégal) de leur pays. Pour nous, le voyage de retour commençait.

AU PASSAGE NOUS COTOYONS LES DERNIÈRES FEMMES A PLATEAUX D'A.-O.F.

Abidjan, Adzopé où existe une des principales léproseries françaises, admirablement entretenue, Bondoukou, furent traversés sans qu'il y ait lieu de s'étendre sur le détail : quelques pannes, le bris d'un pignon de différentiel à Abidjan, nous retardèrent un peu plus.

A la limite de la Côte-d'Ivoire et de la Haute-Volta, nous rencontrâmes les Lobis, peuplade primitive qui a toujours marqué un individualisme acharné, refusant tout contact avec la civilisation et même avec les races voisines plus évoluées. Les Lobis ne vivent d'ailleurs pas en grosses agglomérations. Leurs soukalas, en terre maçonnée, ont la forme de petits fortins à l'intérieur desquels s'entassent bêtes et gens. Ils se groupent par villages qui ne sont en fait qu'une famille complète dont tous les membres sont réunis. Encore arrive-t-il souvent que des membres de cette famille préfèrent s'en aller à quelque distance construire une soukala personnelle et fonder un nouveau foyer.

Plusieurs auteurs ont prétendu leurs rites, barbares. Tout est relatif et, quant à nous, nous n'avons pas remarqué qu'ils soient plus rudes que ceux des Bassaris de la savane guinéenne ou des Ghyos de la grande forêt. Les uns comme les autres procèdent aux tatouages tribaux (ou familiaux) sur les jeunes gens au cours de stages

dans des lieux plus ou moins sacrés où on leur apprend non seulement les traditions ancestrales et la magie mais aussi des travaux pratiques tels que la construction des cases (des ponts de lianes pour les garçons en zone forestière), les soins prénataux et l'accouchement pour les filles. On leur apprend aussi la science des poisons qui tient une grande place dans la vie (et surtout dans la mort) des primitifs africains.

Il semble, à ce point de vue, que chez les Lobis on empoisonne plus qu'ailleurs. A tel point qu'on ne meurt guère d'autre chose que d'empoisonnement. C'est aussi une des rares races africaines où le suicide existe. A l'occasion d'une grande peine, de la mort d'un de ses jeunes enfants par exemple, il arrive qu'un Lobi se tue : il se tire alors une flèche empoisonnée, de préférence dans la cuisse.

Aux yeux de l'Européen, le rite le plus frappant chez les Lobis est sans doute celui de l'enterrement. Le mort est assis et attaché à un arbre à l'ombre duquel toute l'assistance villageoise se groupe. Lavé, rasé même, par celui qui fait office de sorcier, le cadavre est veillé par les proches. Suivant la saison et la température, cette « cérémonie » peut durer plusieurs jours. Ses femmes et sa mère surtout, si elle est présente, se lamentent, pleurent, se lapident les chairs à coups d'ongle pour marquer leur douleur réelle ou feinte (on retrouve d'ailleurs le même rite chez les peuples arabes ou arabisés d'Afrique du Nord).

Puis, le mort est questionné par le sorcier ou par le doyen de l'assistance. Il lui demande comment s'est déroulée sa vie, quelles bonnes et mauvaises actions il a pu commettre. A-t-il été un bon fils, un bon père ?

Si la cause de son décès est douteuse (elle l'est fréquemment), l'officiant veut savoir qui l'a empoisonné et pourquoi. Car s'il avait commis une mauvaise action, ce n'est alors qu'une juste réparation de ses torts. Mais si un ennemi l'a empoisonné sans raison valable, le sorcier poursuit son questionnaire et donne des claques au mort : suivant que la tête incline de côté ou d'autre, c'est dans cette direction qu'on cherchera le coupable et le mort aura ainsi désigné lui-même son assassin. Il

faut dire que tout est perméable dans la vie indigène et dans l'intimité de la soukala.

Chacun a généralement une idée de la personnalité de l'assassin à qui il est difficile d'échapper à la justice populaire, à moins de prouver qu'il avait de bonnes raisons pour tuer son ennemi.

Pour le sorcier, c'est l'occasion de ramasser quelques présents. La famille lui apporte des victuailles, parfois des cauris : ces petits coquillages qui servaient autrefois de monnaie sur toutes les côtes d'Afrique sont encore utilisés chez les Lobis.

DES GENS SAGES QUE LA MÉCANIQUE N'ATTIRE NULLEMENT

En ce qui nous concerne, nous avons eu, au début, quelque difficulté à contacter les Lobis. Alors que chez les Ghyos de la forêt, où nous avons parfois séjourné assez longtemps, nous nous intégrions presque dans la société villageoise où on ne faisait plus guère attention à nous au bout d'un certain temps, d'autant plus que nous vivions absolument comme eux et ne nous faisions en rien remarquer, les Lobis n'étaient guère démonstratifs avec nous. Contrairement à ce qui se passait ailleurs, aucun attroupement ne se formait autour de nos machines car ils ne montrent nulle curiosité pour la mécanique et ne cherchent pas à imiter le Blanc.

A travers la savane herbeuse de Haute-Volta, hors des pistes automobilisables, nous nous rendions sur leurs marchés qui se tiennent en plein air. Les femmes, qui portent de petits plateaux de bois (ou plus rarement de métal) insérés dans les lèvres, vendent là des marchandises qui, pour nous, ont peu de valeur. Pour tout costume, elles passent, dans une ceinture de perles ou une corde, un simple bouquet de feuillage qui leur cache le sexe et qu'elles renouvellent chaque jour. Les hommes portent un slip de peau ou quelque short donné par un Européen. Toujours armés de l'arc et des flèches empoisonnées, ils se tiennent à part sur le marché et ne vendent pas les mêmes denrées.

Remontant ensuite par Diébougou, Ciret eut un magistral « coup de bambou », une inexplicable crise pendant laquelle la fièvre monta rapidement à 40° C. Nous atteignîmes Ouagadougou, capitale de l'empire Mossi où le Moro-Nabah, qui règne sur un peuple de 500 000 âmes, nous reçut fort aimablement. Puis, traversant la boucle du Niger, par Dori et Tin-Akof, nous trouvions le fleuve géant à Niamey avant de gagner Zinder et Agadès.

Là commençait la traversée saharienne, si agréable en hiver mais pénible à cette époque estivale où la chaleur brûle les narines et dessèche la gorge. Les pistes sont administrativement fermées au trafic en raison des risques, car les petits postes sont évacués jusqu'en octobre. Aussi une dispense nous fut-elle nécessaire.

Chargés de 350 litres de carburant et de 110 litres d'eau, nous quittions Agadès à mi-juin pour rejoindre Tamanrasset au Hoggar et c'est au cours de cette étape de 950 kilomètres sans possibilités de secours que je tombai malade (chute de tension), fatigué par huit mois de voyage et par la chaleur qui atteignait 75° C au soleil (l'ombre était inexistante), le sable étant parfois à 85° C au roulement. Heureusement, mon camarade Ciret se comportait à ce moment beaucoup mieux et, tant bien que mal, nous atteignîmes Tam, où je repris quelques forces (la tension était descendue à 5).

Tout cela ne nous empêcha pas de terminer le voyage par l'Algérie, le Maroc et l'Espagne et de rentrer à Paris enchantés, prêts à repartir, après ces dix mois de vagabondage africain.

Claude MAHÉ.

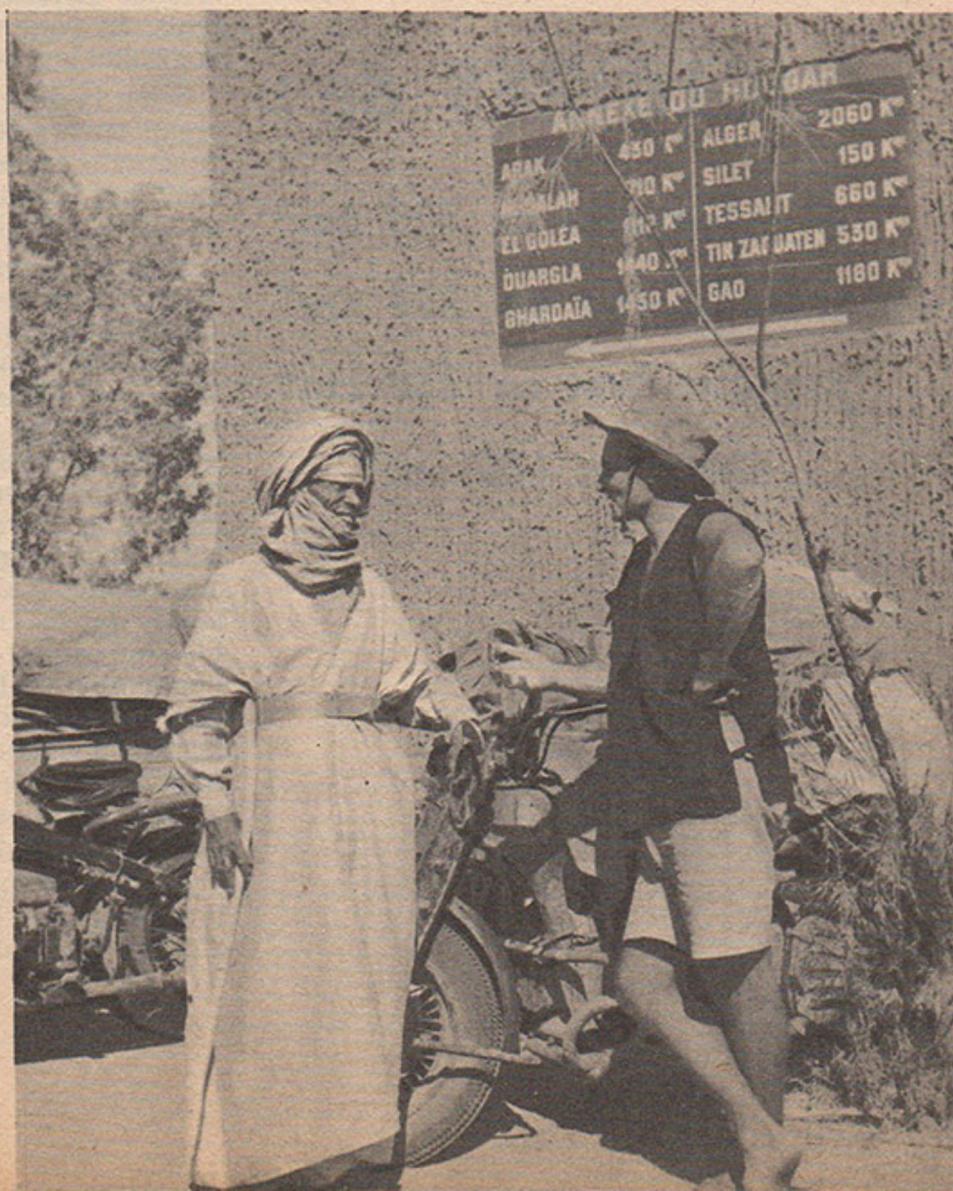
(Clichés Rolla R x 3).

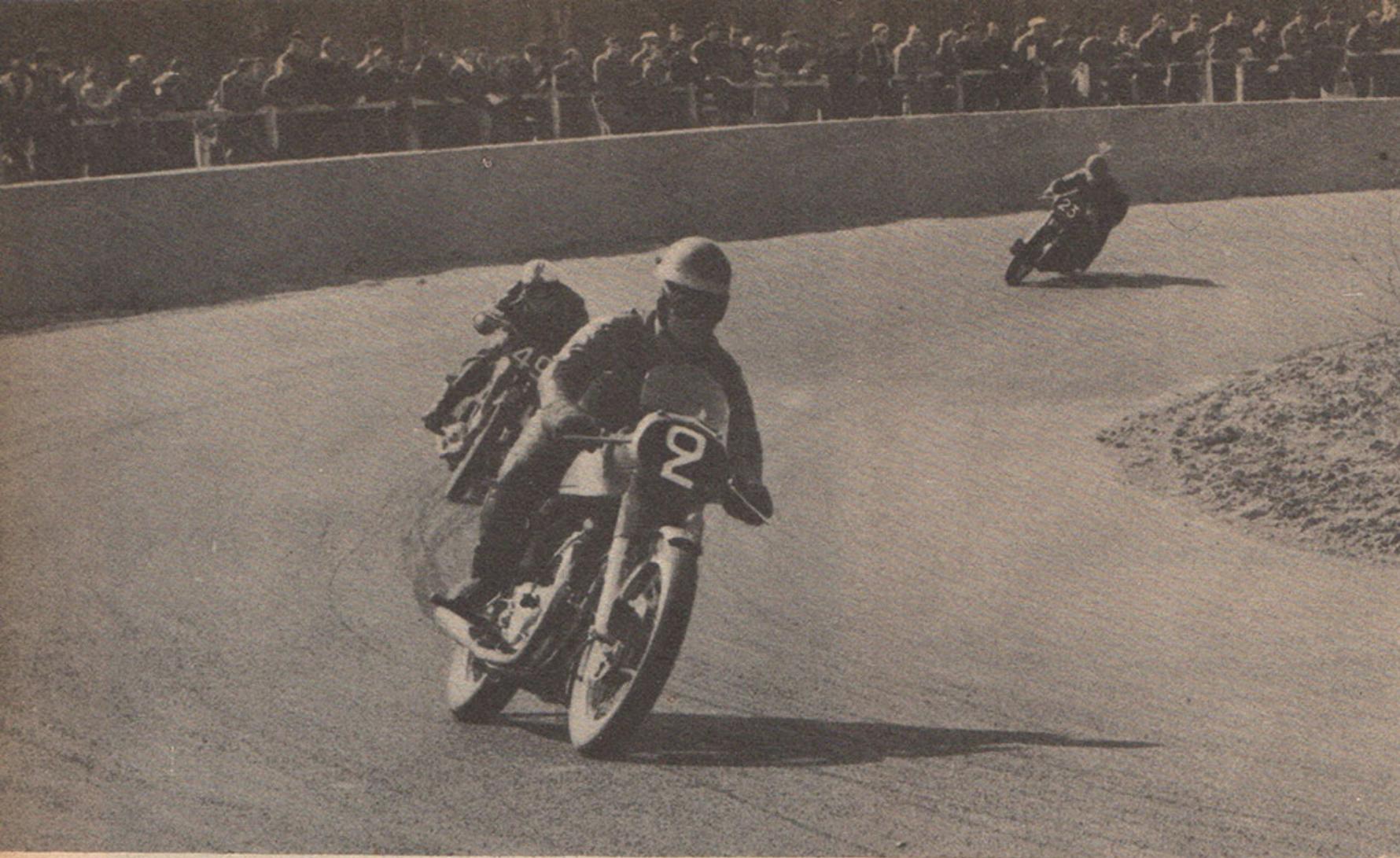


En franchissant un talus, l'attelage se cabre sous l'influence de la charge.



Halte à Tamanrasset, après la traversée d'une partie du Sahara.





*Un passage
de Lefèvre
sur 500 cm³
Norton « Daytona »*



VICTOIRES de :

G. Monneret en 500 cm³

Deschamps en 350 cm³

Jacquier-Bret en 250 cm³

Onda en 175 cm³

Après la côte Lapize, cette épreuve désormais classique ouvrait, le 8 avril dernier, définitivement la saison sportive. Comptant pour le championnat de France, les 2 heures avaient attiré un nombre impressionnant de pilotes. En effet la première course, groupant les 175 cm³, scooters et side-cars toutes catégories, vit 41 pilotes au départ, tandis que la seconde manche réunissait en 250, 350 et 500 cm³, 42 concurrents. Et pour une fois le soleil était de la partie et ce pour la grande joie des pilotes et des spectateurs.

Selon la nouvelle réglementation des courses de vitesse, les organisateurs étaient tenus à un certain nombre de mesures de sécurité sur lesquelles nous reviendrons plus loin. Parallèlement aux commissaires de l'A.M.C.F., la gendarmerie disposait d'un effectif important fonctionnant impeccablement.

Mais revenons à la course. Le classement comportait trois catégories, à savoir course, sport et série, ce qui mit en présence des machines de puissances très différentes. Les scooters et side-cars n'étaient que faiblement représentés : un scooter Mors (type Paris-Nice) figurait en série tandis que « Gérard » Daric, non pas coincé dans la cage de l'ascenseur, mais dans le carénage d'un 150 cm³ Lambretta de belle facture, fit une intéressante démonstration. Cet engin peu conventionnel termina à la moyenne de 93,262 km/h. Chez les side-cars on notait un gros déchet. Bourdonneau arrivait à Montlhéry avec une bobine d'allumage défailante et dut déclarer forfait, tandis que la Triumph de la Préfecture de Police pilotée par Claudon connut des ennuis de boîte et abandonna à mi-course. L'ensemble de Lecomte-Duhamel manqua nettement de rigidité. Restée seul side en course, la Daytona tourna néanmoins régulièrement mais à quelques tours de la fin l'ancrage du frein avant s'arracha et l'attelage alla au fossé... sans mal pour le pilote et le passager. Cet accident ne leur a permis qu'une moyenne de 94,251 km/h.

En 175 cm³ on pouvait s'attendre à quelques belles bagarres. Il n'en fut rien ! Dès le départ Onda disposant d'une Mondial d'usine (formule sport italienne), prit le commandement



“ 2 HEURES ”

de Montlhéry ★

et ne fut jamais inquiété. La Morini de Boeri fut nettement moins rapide bien qu'équipée du carénage de Fauchereaux raccourci pour la circonstance. Piscaglia, Boyer et Bonnal, tous trois également sur des machines italiennes, formule sport, suivaient à quelque distance mais précédaient la première machine française : l'Ydral carénée d'Agache.

Ce carénage a d'ailleurs été revu sérieusement et semble donner satisfaction. Signalons ici la belle tenue des Gnôme et Rhône compétition aux mains de notre ami Court et de Heuqueville. Cette machine n'a pas dit son dernier mot et nous sommes certains qu'on en parlera encore au cours de la saison. La moyenne du vainqueur laisse rêveur : 116,008 km/h. L'ancien record est donc largement battu (106,502 km/h) et ce nouveau record sera probablement difficile à décrocher.

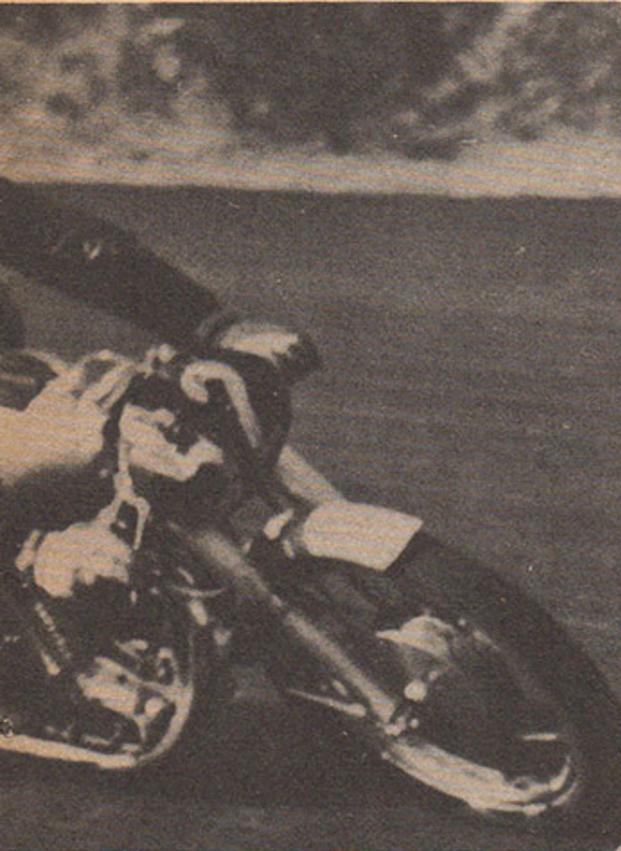
La seconde course fut également dure pour la mécanique. Si elle donna l'occasion à Georges Monneret de démontrer

qu'il sait encore piloter une Norton rapide et à Boeri d'affirmer son talent en faisant bon second derrière « Jojo », il n'est pas moins vrai que la « casse » allait bon train. Lefevre cassa le sélecteur de sa Norton, Briand et Hug avaient des 350 cm³ un peu trop affûtées pour 2 heures de course, Tano descendit le piston de sa 350 A.J.S.

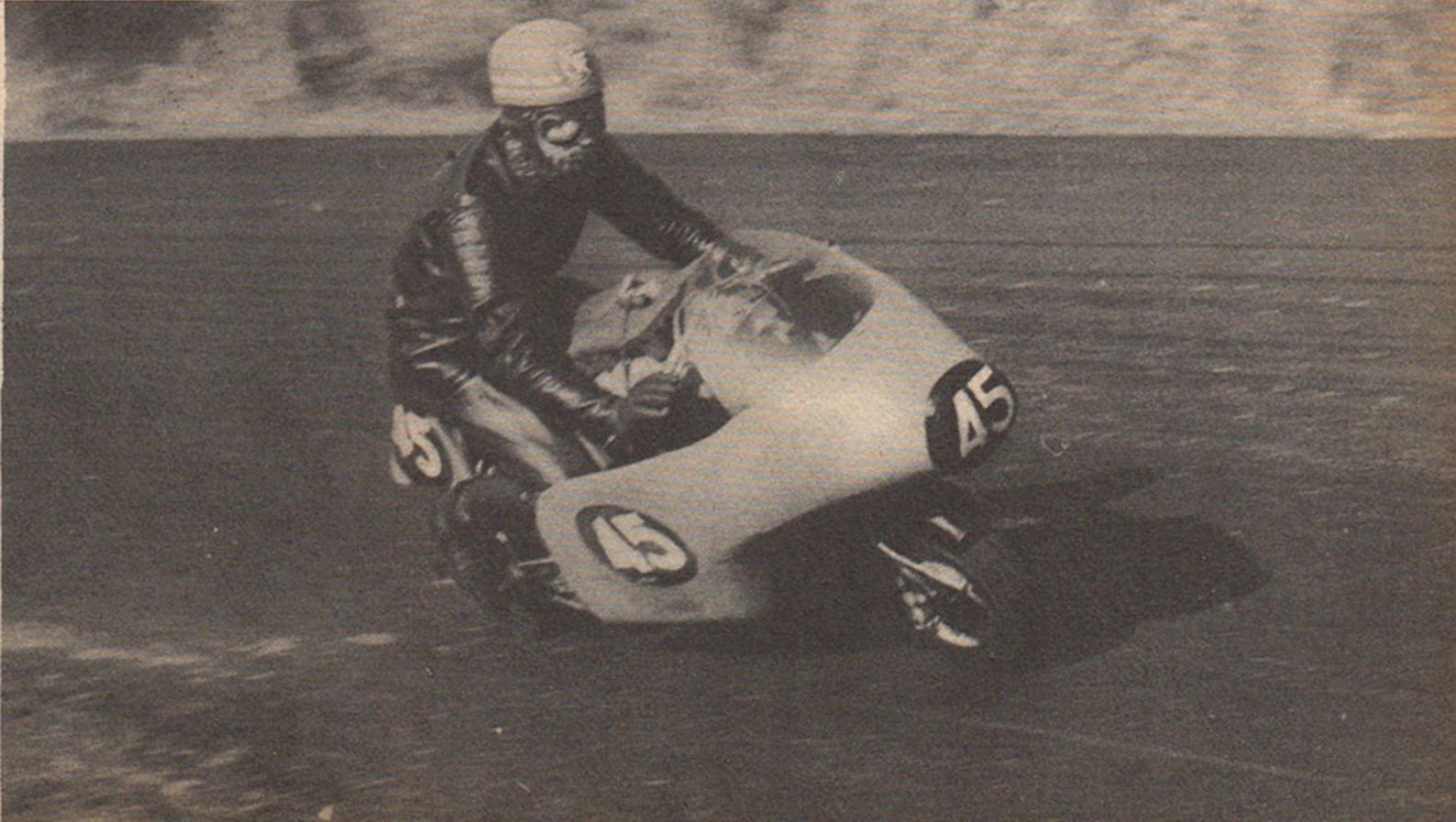
En catégorie 250 cm³ il faut signaler la Guzzi de Jacquier-Bret, muni d'un carénage « Made in Italia ». Bien que serpentant sérieusement cette Guzzi termina à 115,393 km/h de moyenne. D'autre part l'industrie française fut représentée par les frères Rouger sur Alcyon, dont une version course. Celle-ci finit en troisième position en couvrant 200,624 km dans les 2 heures, tandis qu'à l'Alcyon de série, quatrième, couvrait 195,339 km. La Puch de course de Moury ne termina pas la course, ce pilote ayant chuté assez sérieusement.

Cela nous permet d'en venir à une question qui nous tient particulièrement à cœur. Si cette journée à Montlhéry fut un succès au point de vue sportif, il reste cependant une critique sévère à formuler. Après la catastrophe du Mans les organisateurs furent obligés de faire construire un mur de béton armé à certains endroits de la piste, ceci pour la protection des spectateurs. Disons tout de suite que la protection qu'offre un tel mur pour le spectateur est illusoire tandis qu'il représente un danger mortel pour les pilotes. Il est certain qu'un motocycliste « en perdition » dans un virage va s'écraser contre le dit mur au lieu d'aller au fossé comme auparavant, tandis qu'une voiture de course percutant le mur au virage de la Ferme par exemple, ne sera certes pas stoppée dans sa trajectoire par 50 cm de ciment ! Les pouvoirs publics réclament un mur, soit ! Mais derrière le fossé ! Chaque année nous trouvons sur les lignes de départ dix, vingt nouveaux venus qui, mon Dieu, ne sont pas tous des Duke ou Surtees en herbe ! Plus d'une fois nous avons vu des débutants aller tout droit à la bretelle de Couard ou ailleurs. Avec un mur en face il n'est plus question de rater un virage ! Et même en ligne droite les murs de béton sont dangereux. Lecomte-Duhamel ont cassé leur frein avant dans la courbe Ascari et sont allés « aux pâquerettes ». La même chose aurait pu arriver à la hauteur de la passerelle Dunlop... nous aimons mieux ne pas imaginer ce qui aurait pu arriver !

Les murs sont une erreur, c'est certain. Mais on aurait pu placer au moins des bottes de paille aux points dangereux comme le virage de la Ferme. A l'entraînement, Descoureaux



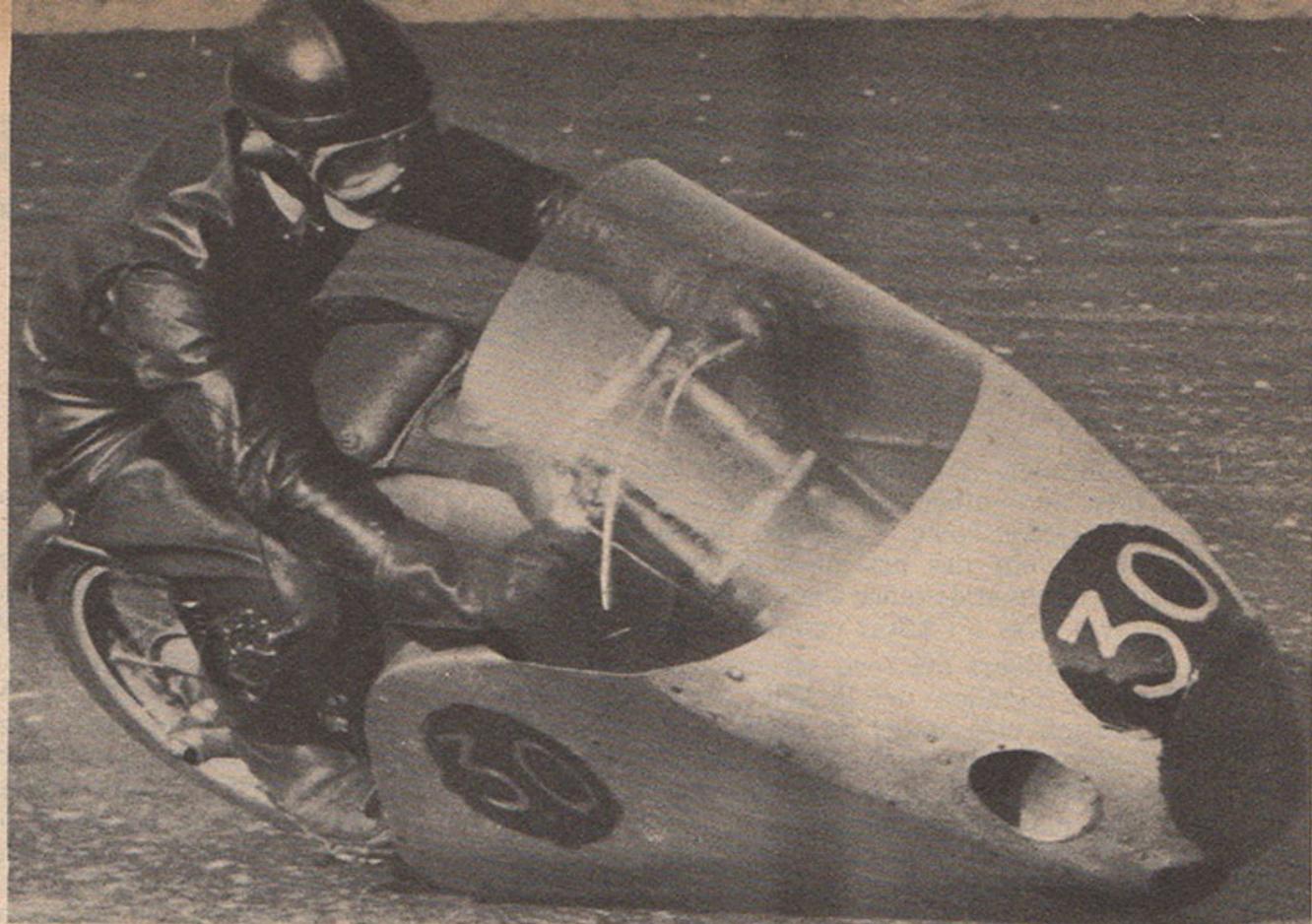
Ci-dessus Onda, vainqueur en 175 cm³ sur Mondial, et ci-dessous Daric, 1^{er} des scooters 175 cm³, sur un Lambretta 150 cm³ caréné.



“2 HEURES”



De gauche à droite : Agache, sur Ydral 175 cm³, Jacquier - Bret sur 250 Guzzi, et notre collaborateur R. Court, sur Gnome et Rhône 175 cm³.



loupe une vitesse et s'écrase contre le mur. Résultat : une côte cassée. En 175 cm³ un concurrent rentre dans ce même mur et repart... en ambulance. En 250 cm³, nous voyions arriver Moury, il courbe très fort, accroche un repose-pied et chute. Cette chute en elle-même eût été sans aucune gravité, cela nous pouvons l'affirmer en toute quiétude. Mais ensuite pilote et machine sont venus s'écraser sur le petit mur dont nous parlions et à l'heure ou nous mettons sous presse, les médecins ignorent encore si Moury ne souffre pas d'une fracture du crâne ! Ces trois accidents auraient été minimisés par des bottes de paille aux bons endroits, et sans gravité aucune si il n'y avait pas eu de mur du tout. Tels sont les résultats quand des gens qui n'ont qu'une très vague idée de ce qu'est une course élaborent des mesures de sécurité !

D'autre part, on empêcha les spectateurs d'aller au virage du Faye. On se demande bien pourquoi, puisque les spectateurs sont placés à l'intérieur du virage et à au moins 15 m du bord de la piste. On aimerait savoir quel est le danger que les Pouvoirs publics veulent ainsi éviter !

Il est certain que les spectateurs doivent être protégés, car un accident est toujours possible, mais encore il faut que cette protection soit bien conçue et efficace sans présenter le moindre danger pour les pilotes. Il fallait que cela soit dit, trois accidents au cours de la première épreuve de vitesse, sur un circuit nouvellement aménagé témoignent du bien fondé de notre revendication. Un mur, soit ! Mais assez loin de la piste pour être sans danger pour les concurrents. Et que l'on nous laisse le classique fossé ! En cas de chute,

il sera tellement plus doux que le béton armé ! Et enfin, on aimerait voir des bottes de paille partout où cela est nécessaire.

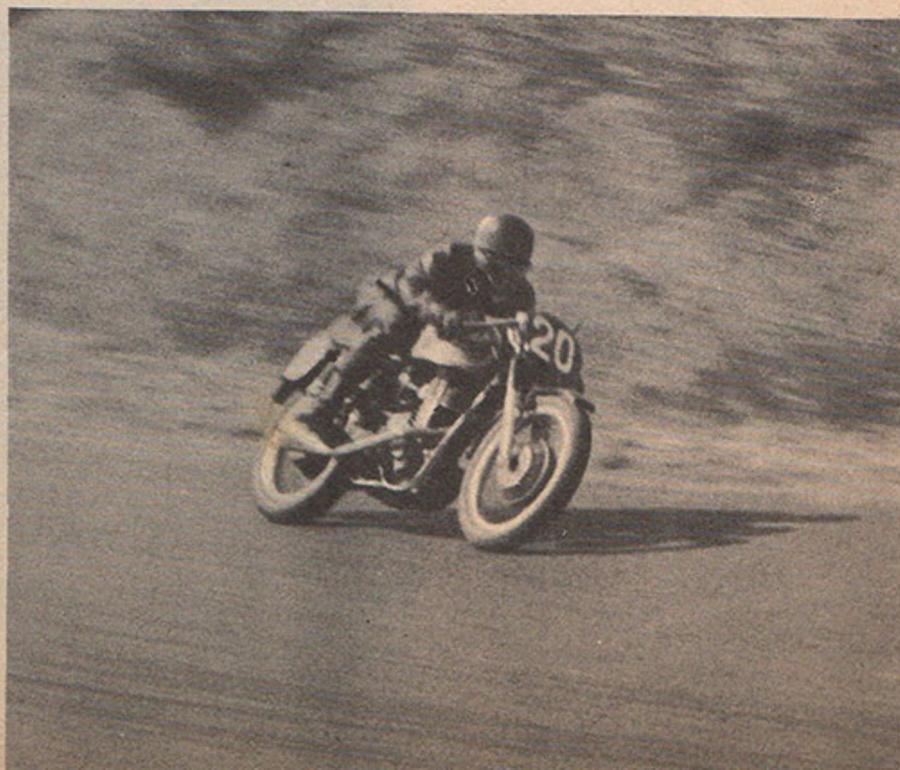
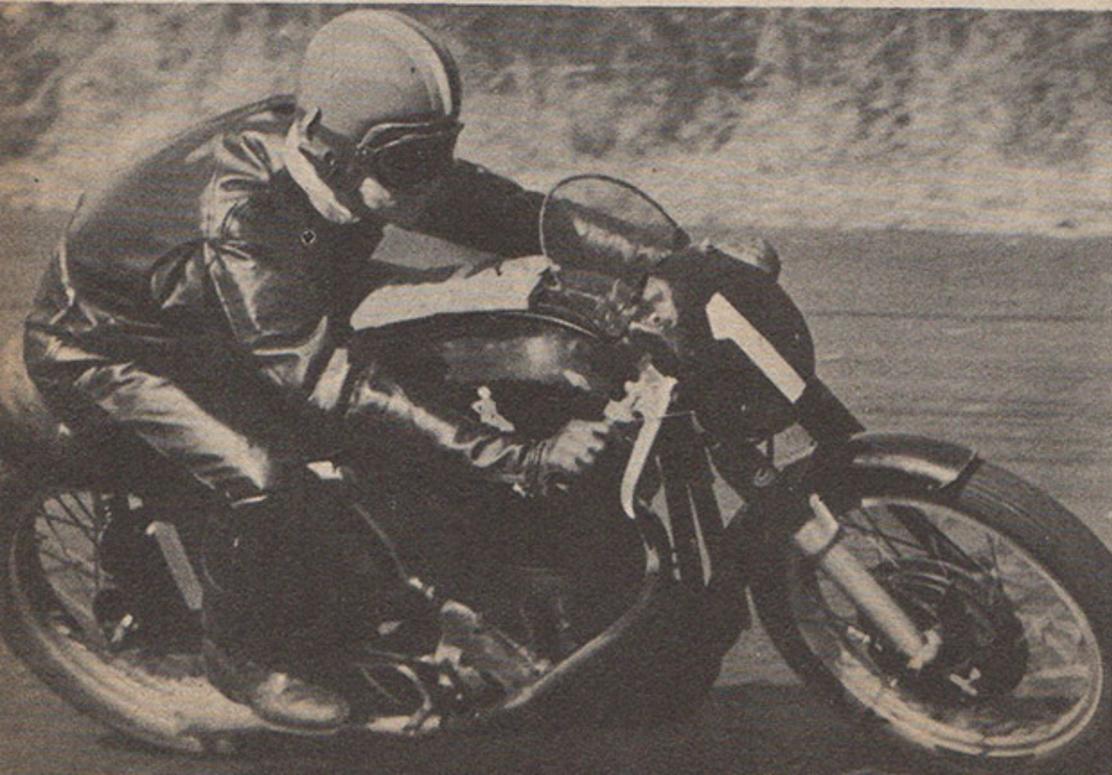
P. NIEDERMAN.

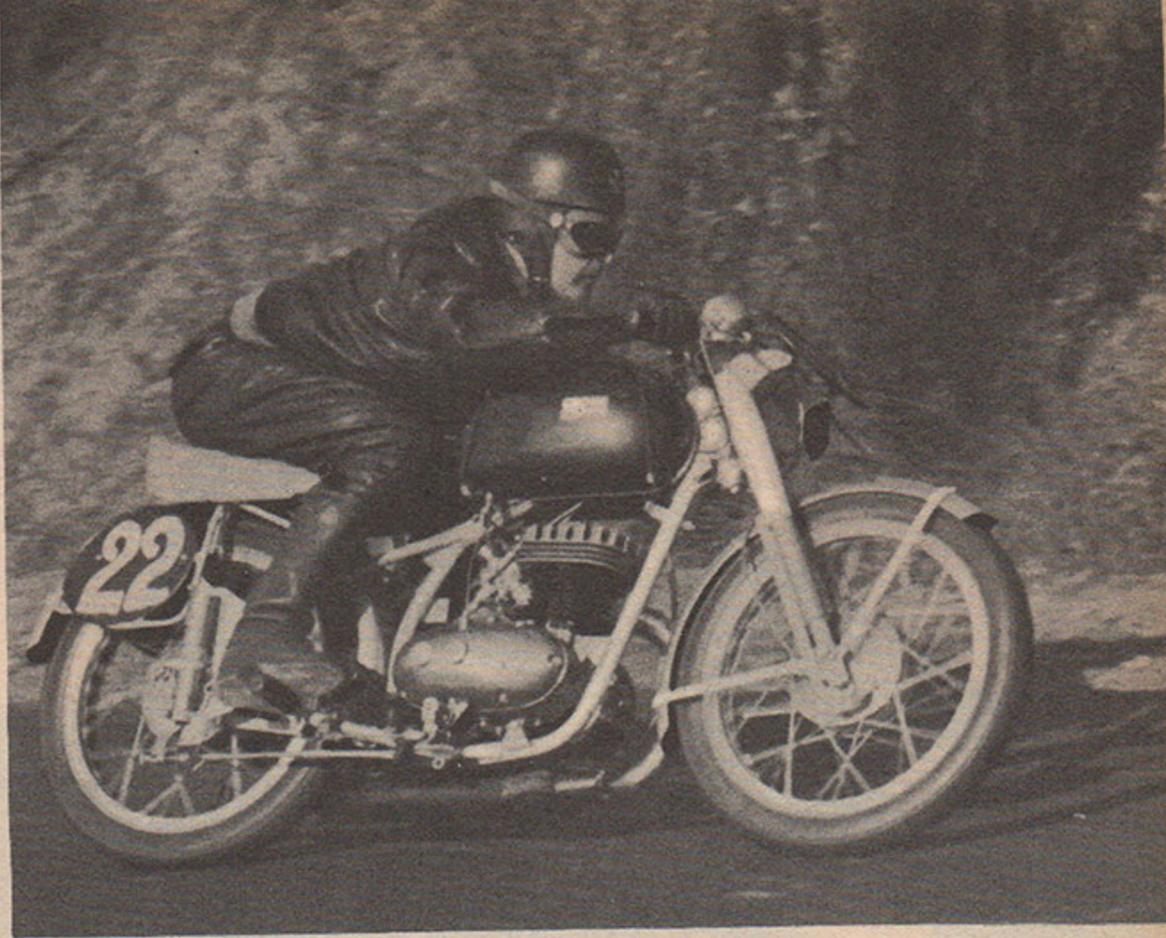
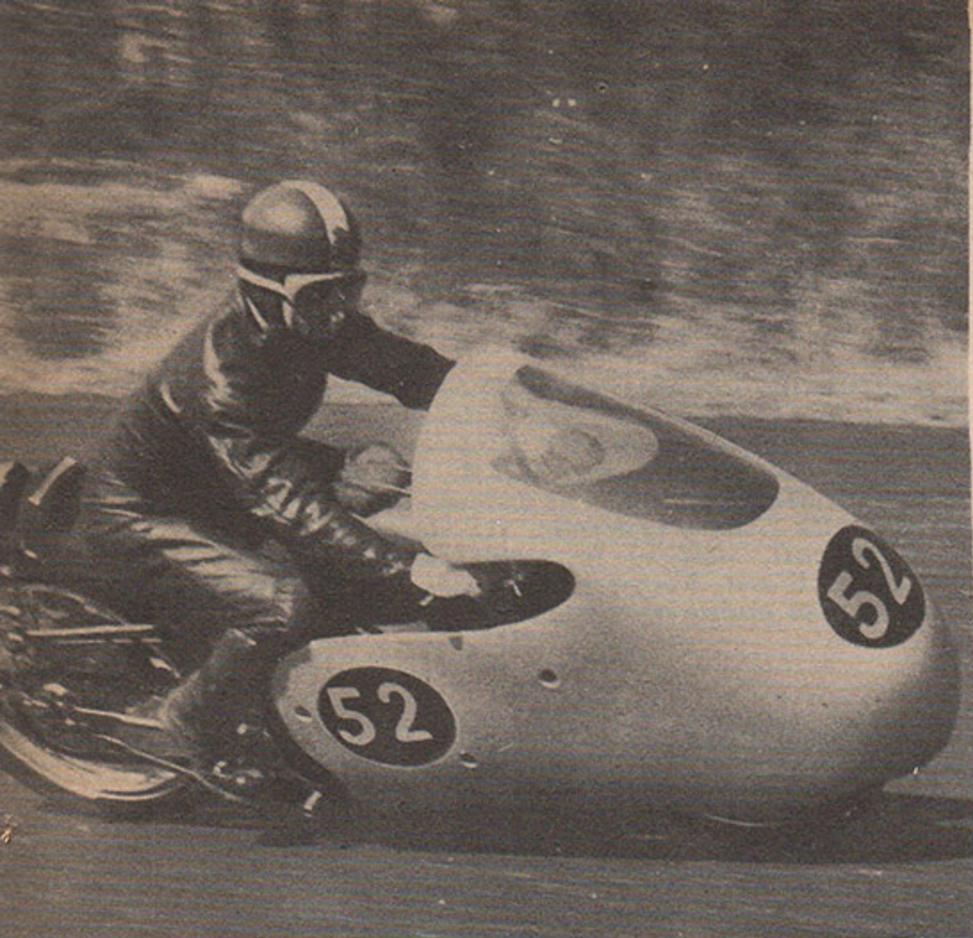
RÉSULTATS

500 cm³. — 1. Georges Monneret (M.C. Châtillonnais), sur Norton, 280,776 km en 2 heures ; moyenne 140.388 km/h, record battu (anc. rec. 275,485 km, moy. 137.742 km/h par Braun sur Norton) ; 2. Boeri (M.C. Chât.), 241,855 km, moy. 120,297 km/h ; 3. Maucherat (M.C. Clodoaldien), 238,936 km, moy. 119,468 km/h ; 4. Venin (Matchless), 235,229 km ; 5. Gillet (A.S.P.P.), 231,145 km ; 6. Lamboley (U.M. Ardennes), 227,512 km ; 7. Eberhardt (M.C. Clodo.), 224,952 km ; 8. Gallard (A.S.P.P.), 221,221 km ; 9. Demarteau (M.C. Moulins), 219,023 km ; 10. Berthier (M.C. Auvergne), 214,973 km ; 11. Loustalan (M.C. Paris) ; 12. Tellinge (M.C. Chât.) ; 13. Augustin (M.C. Moulin) ; 14. Flambard (M.C.P.).

350 cm³. — 1. Deschamps (M.C. Oberhal), sur Norton, 254,661 km en 2 heures, moy. 127.330 km/h ; 2. Leroy (A.M.P.), 232,485 km, moy. 116,242 km/h ; 3. Rouillard (M.C. Chât.), 221,188 km ; 4. Belkechout (M.C. Clodo.), 194,870 km ; 5. Tardieu (M.C. Chât.), 174,500 km ; 6. Hénault (M.C. du Berry), 172,792 km ; 7. Billotte (B.S.A.), 169,651 km ; 8. Tano (A.J.S.), 150,801 km ; 9. Ligier (A.S. Graves), 144,518 km.

250 cm³. — 1. Jacquier-Bret, sur Guzzi, 230,787 km en 2 heures, moy. 115,393 km/h ; 2. Guignabodet (M.C.





Châtillon), 229,395 km, moy. 114,697 km/h; 3. L. Rouger (Alcyon), 200,624 km; 4. J. Rouger (Alcyon), 195,339 km; 5. Lepage (A.M.P.), 187,163 km; 6. Berthelot (M.C. Montmorency), 182,004 km; 7. Cuvelier, 177,574 km.

175 cm³. — 1. Jacky Onda, sur Mondial, 232,037 km en 2 heures, moy. 116,018 km/h, record battu (anc. rec. 213,040 km, moy. 106,520 km/h par Bouin sur Peugeot); 2. Boeri (Morini), 229,199 km, moy. 114,599 km/h, record battu; 3. Piscaglia (Mondial), 217,589 km, moy. 108,794 km/h record battu; 4. Bonnal (Mondial), 217,589 km, moy. 108,794 km/h, record battu; 5. Boyer (Mondial), 211,622 km; 6. Agache (Ydral), 210,349 km; 7. Court (Gnôme et Rhône); 205,728 km; 8. Heuqueville (Gnôme et Rhône), 200,376 km; 9. Charbonnier (B.S.C.), 195,659 km; 10. Terminet (M.C. Berry), 191,041 km; 11. Henry (M.C. Orléans); 12. Forterre (M.C.H.M.).

Scooters 175 cm³. — 1. Daric, sur Lambretta, 186,525 km en 2 heures, moy. 93,262 km/h; 2. Haury (S.M.C. Sens), 138,415 km, moy. 69,207 km/h.

Sidecars 500 cm³. — 1. Leconte (M.C. Chât.), sur Norton, 188,502, km en 2 heures, moy. 94,251 km/h.

Catégorie Sport.

500 cm³. — 1. Gillet (Triumph), 231,045 km, moy. 115,522 km/h.

350 cm³. — 1. Billotte (B.S.A.), 169,651 km, moy. 84,825 km/h.

175 cm³. — 1. Henry (Motoconfort), 184,895 km, moy. 92,447 km/h.

Catégorie Série.

500 cm³. — 1. Maucherat (A.J.S.), 238,936 km, moy. 119,468 km/h.

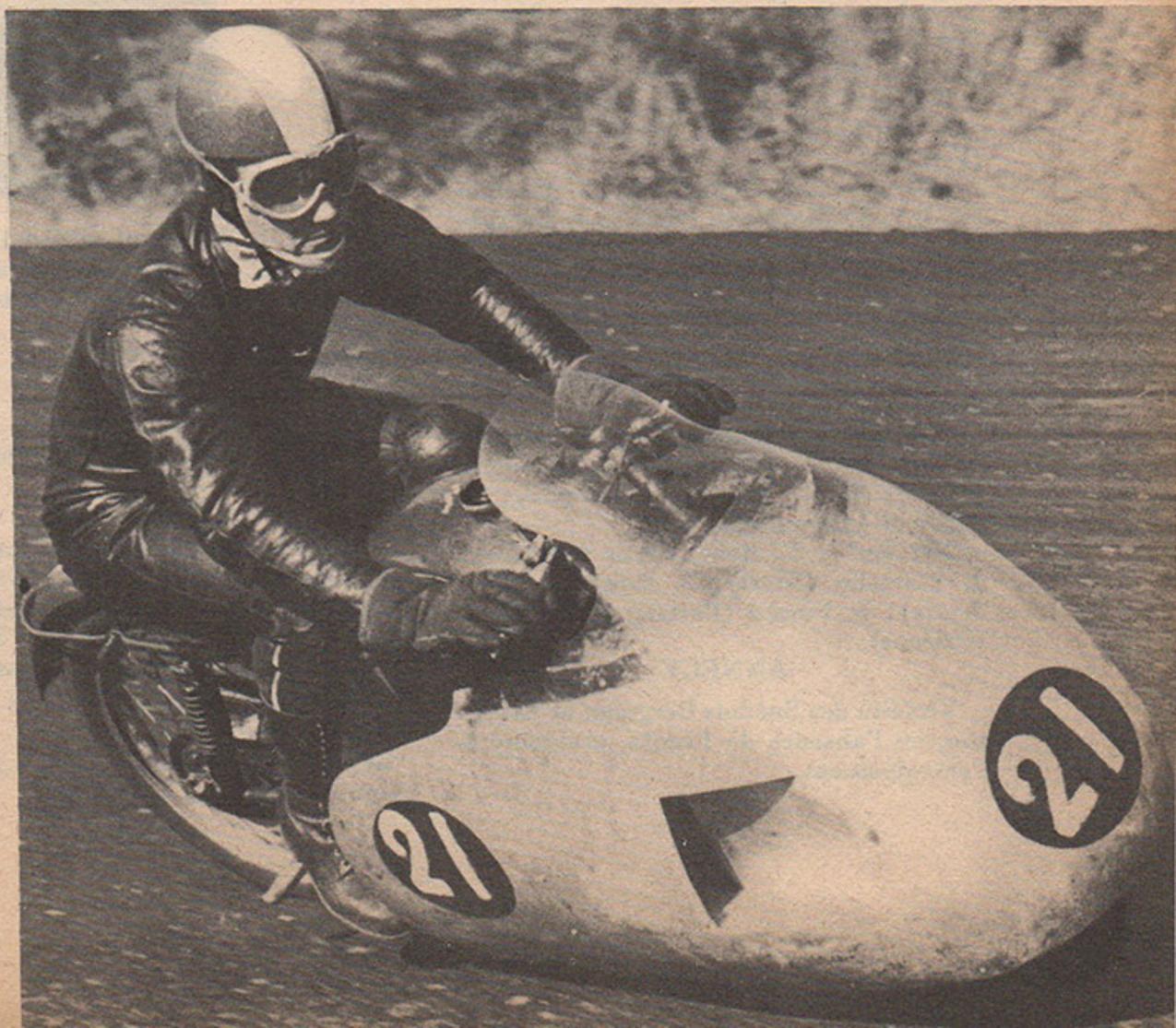
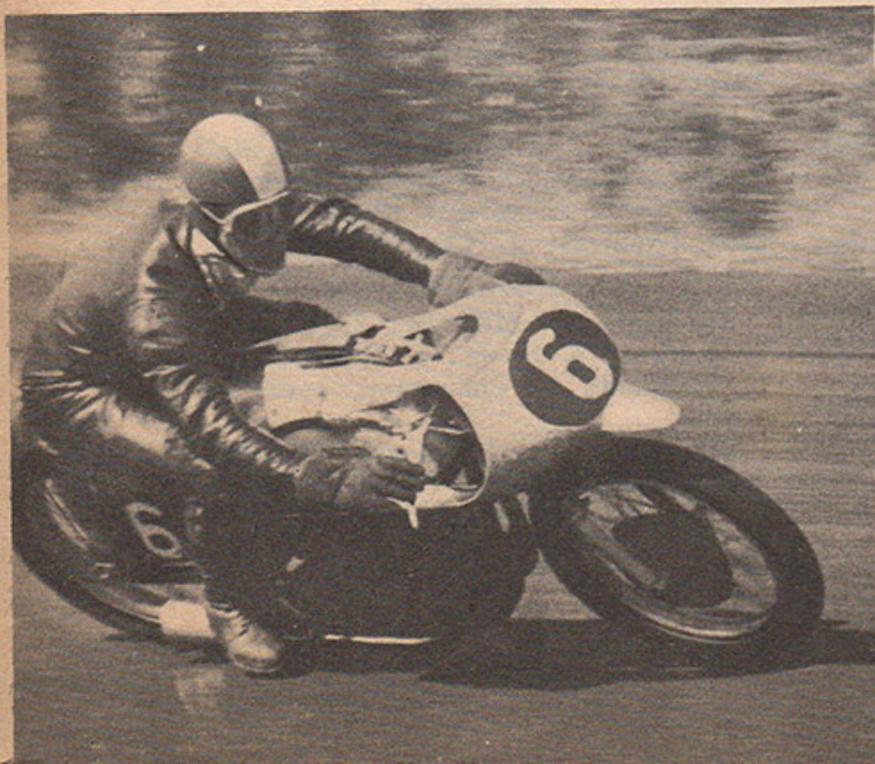
350 cm³. — 1. Tardieu (Motobécane), 174,500 km, moy. 87,250 km/h.

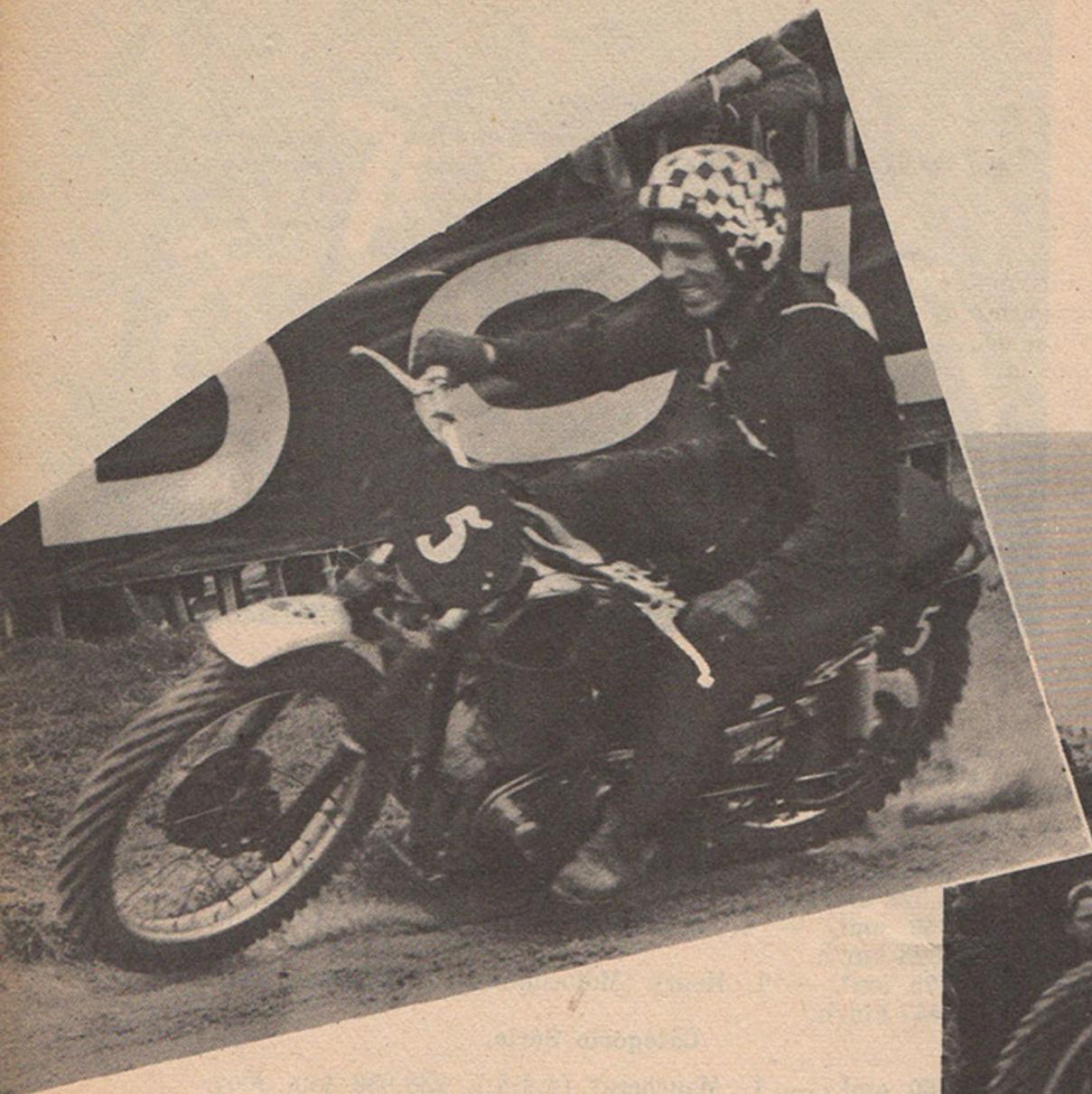
250 cm³. — 1. J. Rouger (Alcyon), 195,339 km, moy. 97,669 km/h.

175 cm³. — 1. Lamontagne (Terrot), 164,639 km, moy. 82,319 km/h.

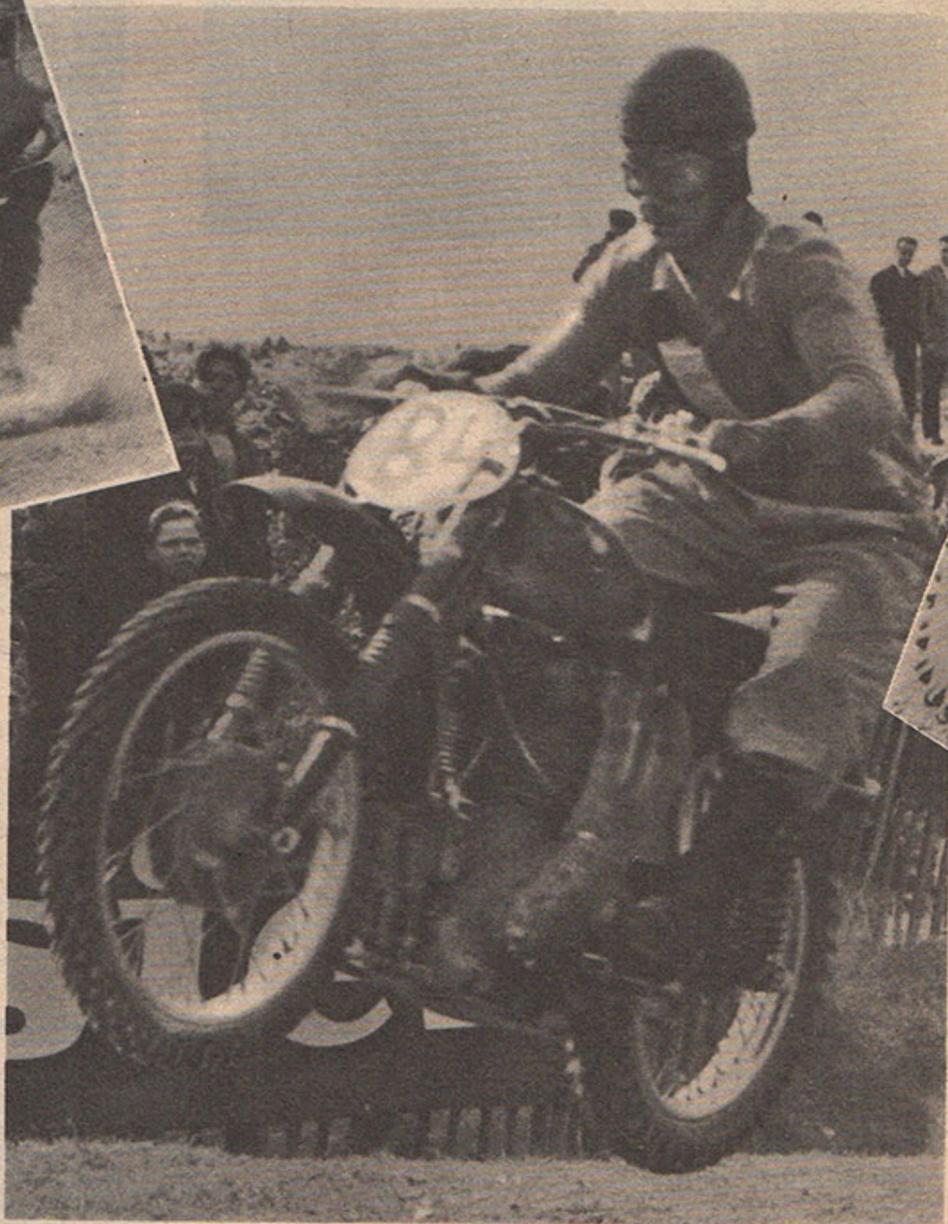
De gauche à droite : G. Monneret, sur 500 cm³ Norton,

Nebout sur 350 A.J.S., et Bocri, sur 500 Norton et 175 Morini,





A Argenteuil, Amédéo, sur Vélocette, enlève avec aisance la catégorie nationale, devant Bover sur B.S.A., tandis qu'en « inter », Jacquemin remporte une splendide victoire, sur B.S.A., aux dépens de Brassine, Mélioli, Frantz et Leloup, qui étrennait sa nouvelle Gilera officielle. (Ci-dessous). A Montreuil, malgré la présence des Anglais Archer et Ward, Vouillon s'impose brillamment (à droite) et gagne avec autorité.



★ CROSS en VRAC ★

VALENTIGNEY

Godey réussit un doublé en 350 et 500 cm³, dans cette épreuve organisée par l'U.M.C. Valentigney.

350 cm³ : 1. P. Godey (Fr.); 2. Costich (Fr.); 3. Dugas (Fr.); 4. Bernot (Fr.).

500 cm³ : 1. P. Godey (Fr.); 2. Sheehan (G.-B.); 3. Rietmann (Holl.); 4. Georges (Fr.).

JONZAC

250 cm³ : 1. Delpyrat (Tours); 2. Bonnet (Saint-Jean-d'Angely); 3. Géant (Niort); 4. Delmas (Carcassonne); 5. Marchegay (Bordeaux).

350 cm³ : 1. Robert Klym (Orléans); 2. A. Darrout (Toulouse); 3. Tiarcelin (Niort); 4. R. Darrout (Toulouse); 5. Thomas (Angoulême).

500 cm³ : 1. René Klym (Orléans); 2. Tiarcelin (Niort); 3. Boisserie (Bordeaux); 4. Pinard (Paris); 5. R. Klym (Orléans).

ANNECY

Victoire des Suédois Bergman et Erickson, en l'absence de Frantz, accidenté à l'entraînement.

Inter : 1. Bergman (Suède), 4 pts; 2. Erickson (Suède); 3. Sauver (Belgique), 9 pts; 4. Van Elsen (Luxembourg), 13 pts, etc.

Nationaux : 1. Vidal; 2. Marou; 3. Fauritte; 4. Macari.

Régionaux : 1. Blanchet (Lyon); 2. Selvet (Frangy); 3. Del Pippo (Lyon).

ROUEN

Sur les buttes de la côte Sainte-Catherine, la réunion du M.C. Normandie donna lieu à de belles luttes, notamment entre Charrier et Raulin en 500 cm³, et Gervais et Perlin en side-car.

350 cm³ : 1. Butteau (B.S.A.); 2. Echalard; 3. Novak.

500 cm³ : 1. Charrier (B.S.A.); 2. Lejeune; 3. Raulin; 4. Bover.

Side-cars : 1. Perlin (B.S.A.); 2. ex aequo : Gervais et Bouchat; 4. Theveney; 5. Plisson; 6. Bourgeois; 7. Garcia.

NANTES

500 cm³ : 1. Hazianis (Le Mans); 2. Lesur (Sucé); 3. Maisonneuve (Sucé); 4. Chaberlot (Nantes).

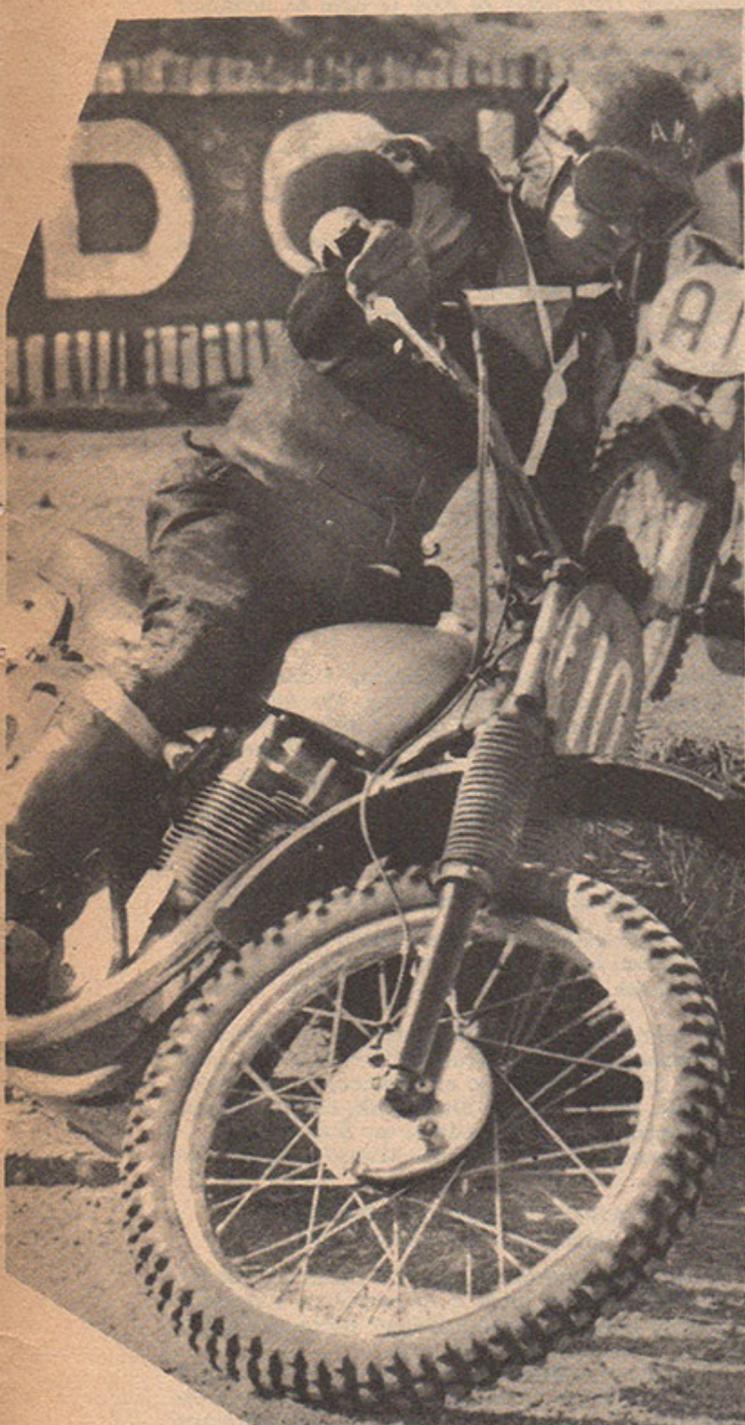
350 cm³ : 1. Allaire (Nantes); 2. Maisonneuve (Sucé); 3. Beaumard (Angers).

250 cm³ : 1. Saucisse (Sucé); 2. Rineau (Nantes); 3. Chevalier (Sucé).

MOULINS

350 cm³ : 1. Malbecq; 2. Vaccani; 3. Aguirre; 4. Howe; 5. Rademacher; 6. Romand; 7. Chauderon, tous sur B.S.A.

500 cm³ : 1. Jacquemin (B.S.A.); 2. Rix (Ariel); 3. Fige (Gilera); 4. Martin (B.S.A.); 5. Howe (B.S.A.).



“Six Jours” et vitesse

I.S.D.T. 1956.

Les Six Jours internationaux comptent sans contestation parmi les compétitions les plus marquantes de l'année sportive. Ceci explique que la Commission sportive de la F.I.M. a, à l'heure actuelle, déjà modifié un certain nombre de points du règlement pour l'épreuve 1956.

Les teams nationaux du « Trophy » se composeront de six pilotes chacun, répartis dans trois catégories différentes. Dans ces teams ne pourront figurer que deux machines de la même marque.

Les teams concurrents pour le Vase d'argent — deux par nation — comprendront non plus trois coureurs mais quatre, qui devront prendre le départ dans au moins deux classes différentes.

Le « Club-Trophy » ne sera plus disputé, mais chaque équipe de club terminant sans pénalisation obtiendra un diplôme spécial.

D'autre part, la Commission sportive a décidé de supprimer l'épreuve de nuit et autres « épreuves spéciales ». Les pénalisations pour « aide étrangère » seront appliquées avec une sévérité accrue, le fonctionnement des projecteurs sera contrôlé par les commissaires, au pesage et avant l'épreuve de vitesse finale. Le plombage des guidons, poignées, garde-boue, etc., sera remplacé par une estampille dans le métal et, enfin, les plaques de numéros seront de couleur jaune avec chiffres noirs tandis que les casques porteront les couleurs nationales du team.

Le sport en Espagne.

Les usines Montesa auraient l'intention de participer officiellement au Tourist-Trophy britannique.

Annulation.

On annonce l'annulation d'une classique épreuve allemande : La course de Dieburg, ouvrant habituellement la saison sportive Outre-Rhin, n'aura pas lieu en 1956.

Imola

La Coppa d'Oro se déroula par un temps épouvantable, la pluie et le vent gênant considérablement les pilotes, notamment ceux dont les machines étaient dépourvues de garde-boue. Ceci explique que P. Monneret n'ait pu finir que 4^e, après un arrêt à son stand pour s'éponger.

En 250, les M.V. font la loi, malgré la 250 Mondial de Provini, qui fit une impression énorme, mais cassa une soupape.

En 350, victoire attendue de Guzzi, mais Baltisberger intercale sa N.S.U. 300 cm³, devant Kavanagh.

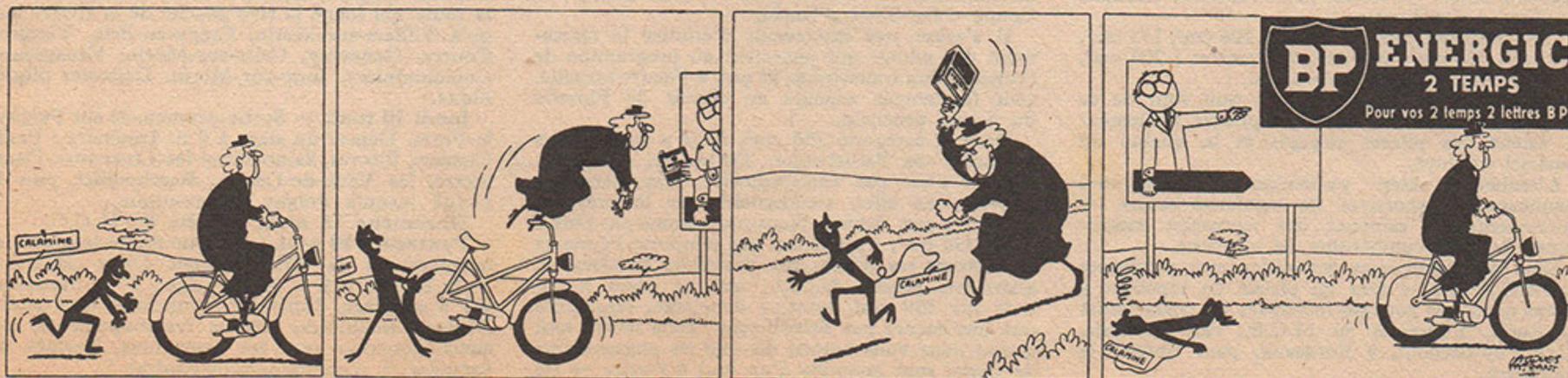
En 500 cm³, Dale crée la surprise en plaçant en tête une Guzzi mono, devant la Gilera 4 de Liberati, tandis qu'à l'entraînement la Guzzi 8 cylindres sidérait les observateurs par ses performances.

RÉSULTATS

250 cm³ : 1. Luigi Taveri (M.V. Agusta), les 150,510 km en 1 h 13' 26" 2 (moy. 122,966 km/h); 2. Venturi (M.V.), 1 h 13' 29"; 3. Baltisberger (N.S.U.); 4. Lorenzetti (Guzzi); 5. Klaeger (N.S.U.); 6. Hallmeier (N.S.U.).

350 cm³ : 1. Lomas (Guzzi), 1 h 11' 0" 2 (moy. 127,165 km/h); 2. Baltisberger (N.S.U.). 3. Kavanagh (Guzzi); 4. ex aequo : Roccai (Guzzi), Hobl (D.K.W.), Agostini (Guzzi); 7. à 1 tour : Hallmeier (N.S.U.). Camathias (N.S.U.), à 3 tours.

500 cm³ : 1. Dale (Guzzi monocylindre), 1 h 11' 30" (moy. 126,202 km); 2. Liberati (Gilera 4); 3. ex aequo à 1 tour : Storr (Norton), Monneret (Gilera); 5 à 2 tours : Carson, Goffin (Norton); 7 à 3 tours : Hall.





M.S. NIMOIS

Le Moto-Sport Nimois organise pour la sixième année son moto-cross annuel, le 6 mai.

Sur un splendide circuit, Nîmes-la-Romaine, ville touristique, accueillera ce jour-là les vedettes du cross qui ont nom : Molinari, Brassine, Sheehan, Cheney, Charrrier, Melioli, Godet, Combes, Darrouy, Matasse, etc., qui viendront disputer leur chance.

Un nouveau succès en perspective pour le Moto-Sport Nimois.

Siège : Café de la Poste, 34, boulevard Gambetta, Nîmes. Secrétaire : E. Jonquet, 5, rue des Greffes.

GRAND PRIX MOTOCYCLISTE DE BORDEAUX

Ce sont les 5 et 6 mai 1956 que se déroulera sous les splendides ombrages du Parc Bordelais le grand prix motocycliste de Bordeaux, organisé par le Moto-Club de Bordeaux et du Sud-Ouest.

Cette épreuve nationale qualificative pour les championnats de France sera disputée par les catégories suivantes :

Scooters : 126 cm³.
Motos : 126 cm³ ; 175 cm³ ; 350 cm³.
Side-cars : 500 cm³.

Egalement, est prévue au programme une course de 500 cm³ sport conforme à la réglementation actuellement en vigueur de la F.F.M. Le circuit du Parc Bordelais, long de 1 525 mètres, est absolument remarquable car il ne possède pratiquement pas de lignes droites. Il comprend notamment deux virages extrêmement sévères et une très grande courbe au profil variable qui réserve de belles surprises aux concurrents. La dernière déviation de cette épreuve eut lieu en 1948 et Behra éditait le record du tour sur 500 cm³ Guzzi à la moyenne de 96 km/h. Ce circuit court est donc très rapide et spectaculaire et les side-cars 1956 ne manqueront pas de faire sensation.

Pour tous renseignements concernant les engagements, les concurrents pourront s'adresser au Moto-Club de Bordeaux, café Français, place Pey-Berland, à Bordeaux (Gironde).

XXIV° CIRCUIT DE RÉGULARITÉ DU SUD-OUEST

Le Moto-Club de Bordeaux organise les 19, 20 et 21 mai 1956, le 24° circuit de régularité et d'endurance du Sud-Ouest.

Cette épreuve comporte deux étapes, l'une, 967 kilomètres environ, en passant par : Bordeaux, Périgueux, Bergerac, Villeneuve-sur-Lot, Cahors, Caussade, Montauban, Toulouse, Pamiers, Foix, Tarascon-sur-Ariège, Saint-Girons, Luchon, Bagnères-de-Bigorre, Lourdes, Louviejuzon, Assap, Mauléon, Saint-Jean-Pied-de-Port, Sare, Saint-Jean-de-Luz, Biarritz.

La seconde comporte seulement 268 kilomètres et permet de rallier Biarritz et Bordeaux en passant par : Biarritz, Saint-Paul-les-Dax, Mont-de-Marsan, Bazas, La Réole, Saint-Macaire, Cadillac, La Tresne, Bordeaux.

Les catégories admises sont les 126 cm³, 175 cm³, 250 cm³, 350 cm³, 500 cm³, 750 cm³ et 1 200 cm³, pour les motos ou scooters solos.

L'itinéraire et le parcours de nuit font de ce circuit une épreuve sévère qui prouve réellement la valeur des pilotes engagés et la qualité du matériel employé.

L'ambiance bien particulière des grandes manifestations sportives de régularité assure les concurrents de ramener des souvenirs magnifiques de cette compétition de tourisme.

Déjà de nombreuses demandes sont parvenues au M.C.B. qui se fera un plaisir de répondre à toutes questions pouvant intéresser les concurrents éventuels. S'adresser au M.C.B., café Français, place Pey-Berland, à Bordeaux, pour obtenir le règlement.

MOTO-CLUB LAMALOUSIEN (HERAULT)

Créé en 1954, le M.C. Lamalouzien va organiser cette année sa seconde épreuve nationale renforcée d'éléments internationaux le jour de Pentecôte — 20 mai — en catégories 350 et 500 cm³ sur son circuit de Petit-Vichy, qui domine Lamaloules-Bains (station qui combat et soigne les rhumatismes et rééduque dans son Centre national les séquelles de poliomyélite). L'an dernier, Saucan en 250 et Combes en 350 inscrivent leur nom au Premier palmarès.

Bureau 1956 du M.C.L.

Président d'honneur : M. Paul Coste-Floret, député-maire de Lamalou.

Président honoraire : M^e Laurès.

Président actif : M. Léon Charles.

Vice-président : M. Jacques Marty.

Secrétaires : MM. Bouzat et Raberain.

Trésoriers : MM. Pradès et Taurines.

Membres : MM. Sibade, Romero, Cauquil, Lucea, Parral, Mèche, Salles.

BARRAT et BOISSERIE vainqueurs du Moto-Cross de Layrac.

Le Premier moto-cross organisé par le Moto-Club Agenais aux environs de Layrac a connu un succès très encourageant.

Le Tourageau Barrat démontra sa supériorité dans l'épreuve de 250 en gagnant les trois manches, mais les suivants immédiats : Thomas (Angoulême), Vinetty (Paris) et Aguirre (Cintegabelle), lui opposèrent une sérieuse résistance.

En grosses cylindrées, le Bordelais Boisserie domine le lot et s'adjuge les trois manches, mais Vinetty s'accroche et prend une seconde place suivi de Aguirre.

En lever de rideau, le M.C. Agenais avait organisé une épreuve en 175 cm³ où de nombreux jeunes régionaux se livrèrent un combat homérique. Bourdaille, de Vic-Fezensac et Brussero, d'Auch, furent respectivement premier et second de cette compétition.

LE MOTO-CLUB FOREZ-DONZY

siège social à Feurs (Loire), avait inscrit au calendrier F.F.M. la date du 20 mai pour l'organisation d'une concentration et d'un circuit de vitesse, machines de sport. A ce moment, le décret du 18 octobre n'était pas encore connu, mais après sa parution et l'étude du nouveau règlement, principalement en ce qui concerne la protection du public, les organisateurs furent contraints de décider l'annulation de cette course. C'est vraiment regrettable pour le sport motocycliste, car les demandes d'engagements reçues à ce jour prouvent tout l'intérêt apporté à un tel circuit.

Seule la concentration nationale aura lieu et nombreux seront les motards qui se rendront en ce week-end de Pentecôte dans la coquette petite ville de Feurs, réputée pour son magnifique hippodrome et si bien située au croisements de grandes routes nationales 82 : Paris-Côte d'Azur et 89 : Lyon-Bordeaux.

AVANT LE CIRCUIT DE FLOREFFE DU 6 MAI

Le rideau est tombé sur la première épreuve internationale de vitesse pure de cette année : la Coupe d'Or Shell d'Imola.

Il s'avère très intéressant d'étudier le classement des pilotes qui figuraient au programme de l'organisation transalpine, et qui, à l'heure actuelle, sont fermement engagés au circuit de Floreffe du 6 mai prochain.

Dans la catégorie 250 cm³, nous y rencontrons les noms de Baltisberger, Hallmeier, et Meier. Ce qui n'est pas extraordinaire. Les Namurois peuvent, en effet, s'enorgueillir de la présence d'Adler à son départ. Nous n'en dirons pas plus...

En 350 cm³, c'est Guzzi qui remporte l'épreuve en classant ses pilotes aux première, troisième et quatrième places. N.S.U., qui en vient à son tour aux 350 cm³, termine deuxième, représenté une fois encore par Baltisberger. Vous saurez tout quand nous vous aurons dit que les engagements de Guzzi sont attendus d'un jour à l'autre — les

deux parties étant d'accord — et que Baltisberger est inscrit comme nous l'écrivions plus haut.

Quant aux gros cubes, en 500 cm³, c'est Guzzi, une fois de plus, qui gagne, cependant que l'indépendant John Storr se paie le luxe de terminer ex aequo avec la Gilera d'usine pilotée par Pierre Monneret. Non, pas moins. Immédiatement après le Français, ce sont l'Irlandais Carson et notre champion de Belgique Goffin qui enlèvent les cinquième et sixième places. Ils seront — naturellement — eux aussi de la partie à Floreffe.

Ce sont des indices permettant d'augurer favorablement de ce que seront les courses sur le circuit de Marlagne, le 6 mai.

Encore qu'il y ait de magnifiques choses à vous apprendre, par exemple... mais non, comme disait Kipling, c'est une autre histoire. Nous vous mettrons au courant dans nos prochains numéros. Mais qu'il nous soit seulement permis de souligner l'importance que revêt la participation de ce Circuit international de Floreffe qui en est déjà à sa vingt-troisième édition.

MOTO-CLUB CHALONNAIS (MARNE)

COMPTE RENDU

de l'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE du 8 mars 1956

Ont été élus MM. :

Président : Dommanget André.

Vice-président et directeur sportif : Billotte Maurice.

Secrétaire : Petit Robert.

Trésorier : Gabriel Marcel.

Membres : Charpentier Jacques, Colin Roger,

Masselot Henri, Perrin Lucien, Pierron Yves.

Délégué à la Ligue et à la F.F.M. : Billotte Maurice.

Le siège social est établi au café des Oiseaux, à Châlons-sur-Marne, où les réunions ont lieu chaque jeudi à 21 heures.

Adresse postale : Maurice Billotte, 54, place de la République, Châlons-sur-Marne (Marne).

G.P. DE SUISSE DE MOTO-CROSS

Les organisateurs de cette grande manifestation qui aura lieu les 5 et 6 mai prochain, à Genève, ont pris contact avec les meilleurs coureurs internationaux.

Ils sont en mesure d'annoncer que de nombreux pays seront au départ. Aujourd'hui déjà, des invitations ont été envoyées en France, en Belgique, en Italie, en Suède, au Danemark, en Angleterre, en Allemagne, en Hollande et en Suisse.

Le Grand Prix de Suisse de Moto-Cross est bien parti!

MOTO-CLUB DE PARIS SORTIES DE MAI 1956

5 mai. — Armentières, N 3 jusqu'à Trilport. A gauche, la D 17 jusqu'à Armentières. Remonter la Marne avant le Viaduc. Départ porte de Pantin, 8 h 30 (110 km).

13 mai. — Fleurines (camping), N 17 jusqu'à Seules. Sortie de Fleurines à gauche route forestière jusqu'à l'Auberge de Jeunesse. Départ porte Vilette les 12 et 13 mai à 8 h 30 (100 km).

20 mai. — Cabourg (camping). Place de Franceville. Le camp est situé à 1 km de l'église (Repère distributeur E.D.F.). Départs porte de Saint-Cloud : Samedi, 6 h 30 et 13 h ; dimanche 6 h 30 (500 km).

26-27 mai. — Reims (camping). Grand Prix de France (concentration). Départs porte de Pantin : samedi, 7 h et 13 h 30 ; dimanche 7 h (310 km).

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS

Dimanche 6 mai. — Sortie-promenade sur la vallée du Grand-Morin, conjuguée avec la concentration du M.-C. Noiséen.

Itinéraire. Rendez-vous au siège à 8 h 30. Rassemblement porte de Vincennes à 9 h 15. Chelles, Lagny, Couilly (casse-croûte). Prendre la route qui longe la rive gauche de la rivière jusqu'à Villiers-sur-Morin, Crépy-en-Brie, Tigeaux, Courty, Genevray, Celle-sur-Morin, Vauxpleurs, Coulommiers, Jony-sur-Morin. Déjeuner pique-nique.

Jeu 10 mai. — Sortie-promenade sur Poignyla-Forêt. Départ du siège à 9 h. Itinéraire : Petit-Clamart, Bièvres, Saint-Rémy-lès-Chevreuse, Dampierre, les Vaux-de-Cernay, Rambouillet, puis la D 107 jusqu'à Poigny. Pique-nique.

Dimanche 13 mai. — Fête du M.C.C.

Pentecôte 20 mai. — Sortie mixte tourisme et camping sur la vallée d'Auge. Deux départs : 1° le samedi à 8 h 30 au siège ; 2° le dimanche à 7 h au Siège. Itinéraire : Autoroute de l'Ouest, Mantes, Bonnières, Evreux (regroupement), Lisieux (jonction avec les campeurs), Terrain de camping à Courtonne-la-Meurdrac.

Technique parfaite
Résultats pratiques sensationnels !

avale les kilomètres...

JAWA

**GARANTIE
TOTALE
6 MOIS**

**PIÈCES
et
MAIN-D'ŒUVRE**

250 cm³
avec double-selle et repose-pieds
arrière **219.500 fr.**

UNE VRAIE BI-CYLINDRE

350 cm³
avec double-selle et repose-pieds
arrière **239.500 fr.**
avec double-selle, repose-pieds arrière
et frein sur moyeu central **249.500 fr.**

Départ PARIS + taxe locale

CRÉDIT 18 MOIS - REPRISE

**QUELQUES AGENCES RÉGIONALES
SONT ENCORE DISPONIBLES**

**AGENT GÉNÉRAL
E^{TS} JACQUES POCH
127, AVENUE DE NEUILLY-NEUILLY/SEINE - TEL - MAI. 61-70**

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES

SAKER

POIGNÉES
A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES
PAR VIS

**DEMANDEZ A VOTRE FOURNISSEUR...
LES ACCESSOIRES**

**PANORAMIC
SCOOTER**
n° 7 S 55 230 Frs

**NETTOYEUR
DE BOUGIE**
n° 514 320 Frs

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

COCORDAN ET LAFONT, Fabricants - AVON-FONTAINEBLEAU

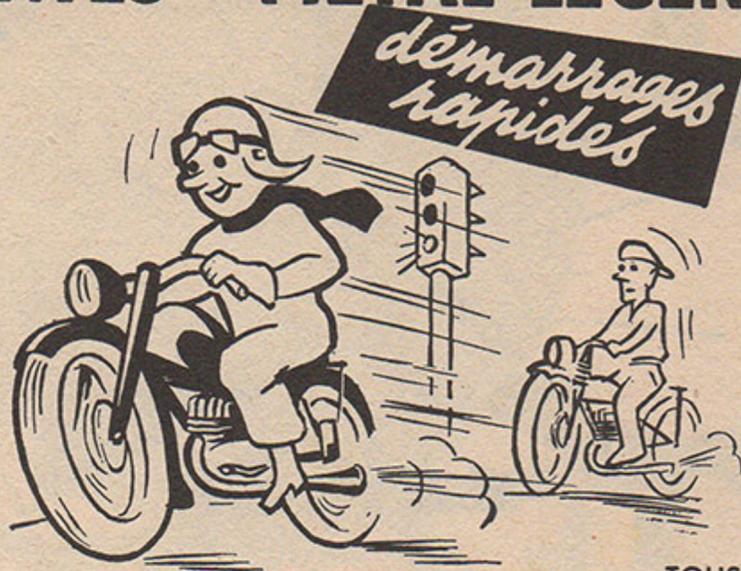
**POIGNÉES TOURNANTES
GUIDONS ACCESSOIRES**

DUPLEX

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

chez tous les Grossistes

avec des
JANTES en MÉTAL LÉGER



TOUS
MODÈLES DE JANTES
ET GARDE-BOUE

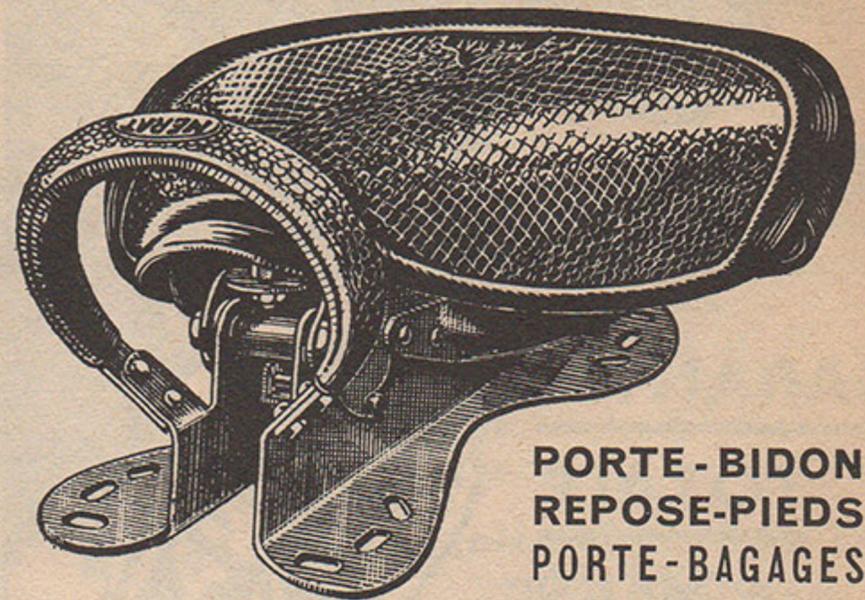
Reinhard et Chapuiset

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

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

Si vous préférez l'original
à la copie



EXIGEZ
POUR VOTRE APPAREIL
NOVI
LA PIÈCE D'ORIGINE

NOVI

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

N559



MOTTAZ Depuis plus de 40 ans
LIGNE ET SA QUALITE
RESERVOIRS S'IMPOSE
MOTOS-SCOOTERS
VELO-MOTEURS
CYCLOMOTEURS

ET S
MOTTAZ
307-311 rue de la Garenne
NANTERRE - Tél. M.L. 29-77

VENTES

PUCH 125 TS, Bs prix. *Ecrire Ruin, 29, place des Halles, Vitry-le-François (Marne).*

500 TWIN MATCHLESS, gdes culasses, impeccable, 245 000. *Robo, 4, av. D^{on}-Leclerc, Antony.*

175 cm³ MOTOCONFORT Z 2 C, tout équipée, refaite entièrement à neuf. *Figuière Raymond, 3, avenue du Cimetière, Chatou (S.-et-O.). Téléphone : PRINCESSE 15-84.*

250 RENE GILLET, fin 52, 13 000 km, très bon état, bien équipée. *Drouet, 50, rue Larmeroux, Vanves. MIC 12-04.*

SOYER 500 ACT, fourche télesc., susp. arr., select., compteur, selle dble, pneus neufs, état impeccable, 90 000. *Bardet, 9, rue Victor-Hugo, St-Pierre-des-Corps (I.-et-L.).*

KOEHLER-ESCOFFIER, suspension Grégoire, bonne présentation, 10 000 km, 75 000 fr. *Garage Thibault, 21, route de Brou, Châteaudun (E.-et-L.). Tél. 267.*

SIDECAR, bon état, 120 000 fr. *Visible 30, rue d'Aire, à Saint-Omer.*

CAUSE ACHAT VOITURE, vend scooter Peugeot S 55, 17 000 km, parfait état. Prix intéressant. *Morin Jean, 3, rue Parchappe, Bois-Colombes (Seine). Téléphone MOLitor 22-28, heures de bureau, sauf samedi.*

SCOOTER DIANA 200 cm³, tout équipé avec pare-brise et sacoche, état neuf, à vendre. *Téléphoner M. Dupontet, PROVENCE 16-01, de 15 à 19 h, sauf samedi.*



PETITES ANNONCES

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



Tous les scooters
Terrot & MAGNAT DE BON
sont équipés en série avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC
et
L'ANTIVOL NEIMAN

PUCH 125 TT Luxe, moteur refait avec facture, à roder, équipée. *Morel, 41, rue Broca, Paris. Soir partir 18 h, samedi après-midi, dimanche matin.*

B.S.A. B31, 17 000 km, équipé, 160 000. *Beaumichon, 6, rue des Lilas, Antony (Seine). Métro Massy-Verrières.*

500 TERROT R.G.S.T. 1953, impeccable boîte roulement, aiguille, siège biplace, accessoires. *Durand, 2, rue du Vieux-Bourg, Commentry (Allier).*

500 D.K.W. SB, bicylindre, parf. état. cse dble emploi, px intéressant. *Fleurisson, Tél. LON 24-55.*

MOBYLETTE 1953, révisée, 17.000 km. *Leclerc, 17, rue Pajol (18^e).*

URGENT cause achat voiture, particulier vend **175 cm³ GNOME-RHONE**, 4 000 km, état impeccable, L 53, 130 000 fr. avec accessoires (tand-sad, sacoches, stop, etc.). *De Meyer, 35, bd Pasteur, Goussainville (S.-et-O.), samedi ap.-m. et dimanche.*

Raison santé moto **175 GIMA TYPE « CAPRI »** caréné livré courant mai 55, en rodage, 800 km parcourus. Etat absolu neuf; moteur Ydral 4 vitesses sélecteur, selle biplace, moyeu broche arrière, freins centraux. *Ecrire Cussac, Vieille-Brioude par Brioude (Haute-Loire).*

PUCH 250 TF, 50, bon état, px à débattre. *Senseby Bessancourt (S.-O.).*

VELOCETTE 250 CULB., 4 vitesses, unique sur Paris, contre 125. *Leclerc, 17, r. Pajol (18^e).*

Vend ou échange **ROYAL ENFIELD 350**, culb. 4 vit. sélecteur, N.S.U. **250**, 2 temps, 4 vit., très belle. Prix sacrifié ou repr. + faible crédit possible. *Laugier, 7, rue Félix-Faure, Vincennes.*

ARIEL 650 twin, 15.000 km. Parf. ét. *Mazurier, PLA 24-66 de 8 à 12 h., de 13 à 18 h.*

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

JAWA 250. *Dole OPE 52-50.*

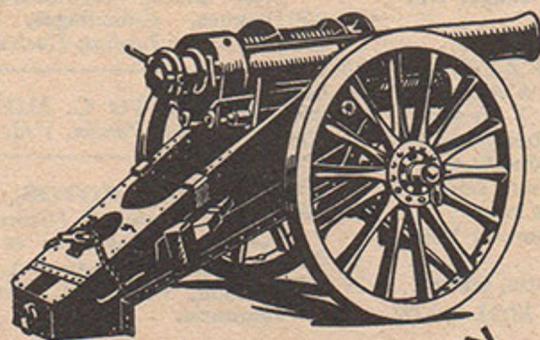
GUZZI GALLETO, 130, le meilleur scooter du monde. Crédit, Reprise : 17, *rue Pajol (18^e).*

Motobécanes, Mobylette, Mob scooter, Tous modèles disponibles. *Cherrier, 21, boul. H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29.*

Choisissez

Royal Enfield

TRADE MARK



MADE LIKE A GUN

A GAGNÉ

LA COUPE DE LAPIDOSA AU
TRIAL DU TROPHÉ DE BEMROSE

LA COUPE HURST
AU TRIAL DU HURST

A GAGNÉ

LE TROPHÉ DU COTON
AU TRIAL DU COSTWOLD

LE PRIX DES CONSTRUCTEURS
AU TRIAL DE KICKHAM

ÉTS PIERRE PSALTY

80, avenue des Ternes, PARIS-17^e - ÉTO 55-52

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE SONT ASSURÉES POUR TOUS MODÈLES

DIVERS

2 MOTEURS JONGHI 125, 3 vit., complet neufs, l'un 25 000.
3 moteurs Favor 175, avec carbu., neufs, 10 000 l'un.
1 moteur Favor 250, avec carbu., neuf, 15 000. L. Descloitre, 33, rue des Trois-Moulins, Melun (S.-et-M.).

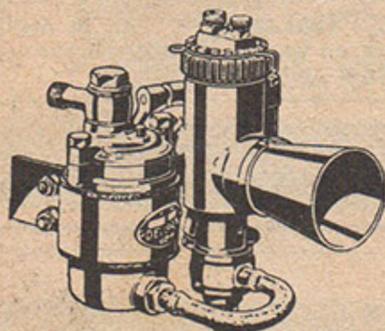
SEMFLEXOTOMATIC B. f. 35, avec sac tout prêt, parasoleil et écran jaune, le tout état neuf absolu, valeur globale, 54 000 fr à céder 38 000 fr. S'adresser à « Motocycles », 14, r. Brunel, Paris (17^e). ETOile 05-50.

PIANO ETUDES cadre métallique, chauffe-eau électrique, 100 l bn ét. Baroche, 1, rue Branly, Issy-les-Moulineaux (Seine).

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

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

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

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

ACHÈTE PLUS CHER

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

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.

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

14, boulevard
Soult
Tél. DOR 49-42



PARIS
XII^e

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

Pour tte pièce détachée d'occasion pour moto toutes marques moteurs, boîtes, roues, cadres, fourches, pneus, carbus, magnétos, dynamos, tan-sad, réserv., carters, pignons, etc. Stock considér. pour Chaise, Dreisch, Peugeot, Motob., Terrot, Jap, Monet-Goy., B.S.A., M20, Ariel RH, Norton 16-H, Gnome, etc. 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.

REPARATEURS

nous vous offrons de la pièce d'origine pour les vélomoteurs et motos PEUGEOT d'avant-guerre FRANCE MOTOR CYCLES - Service Récupération. Mandeure (Doubs).

REDRESSAGE

cadres et fourches
MOTOS et SCOOTERS

ÉCHANGES

de tubes

DERCHE

8, rue Labat, 18^e. MON 56-89.

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

GARANTIE
CONTRAT

Crédit imméd. 18 mois.
Reprise motos.

100 MOTOS

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

CHEZ R. KIENE

73, quai du Point-du-Jour, Billancourt. MOL 64-02. Pont de Billancourt. Plusieurs machines neuves de 48 cm³ à 250 cm³. Garantie 6 mois, soldées avec 15 à 20 % de rabais. Comptant ou crédit.

OCCASIONS

| | |
|--|---------|
| 500 cm ³ Magnat-Debon C.4T.S. | |
| accidentée | 30 000 |
| 350 cm ³ Peugeot, culbuteurs... | 30 000 |
| 250 cm ³ Puch T.F. rouge, état neuf | 160 000 |
| 250 cm ³ Puch T.F., ivoire. | 90 000 |
| 175 cm ³ Motobécane Z.22C ... | 110 000 |
| 150 cm ³ Puch T.L., 4 vit., sel.. | 100 000 |
| 125 cm ³ Puch T.T., 3 vitesses. | 70 000 |
| 125 cm ³ Magnat-Debon M.4TD | 60 000 |
| 125 cm ³ Gnome-Rhône R.4 ... | 60 000 |
| 125 cm ³ Peugeot, 4 vit., select.. | 55 000 |
| Sidecar Simard, état neuf | 40 000 |
| Mobylette et cyclomoteur Pou-lain à | 16 000 |
| Mobylette, Mobymatic, état nf. | 27 000 |

R. Kiene. MOL 64-02

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 coté cinéma, accès et parking dans la cour.)

TOUTE LA PIÈCE
GNOME-RHONE

Réparation par spécialiste pièces dispon. CV2-AX2--XV2-Junior, Major, Supermajor, Boîtes vitesses, Moteurs, Ponts AR, Fourche. Expédition province. LUTECE MOTOS, 29, r. Geoffroy-Saint-Hilaire, Paris (5^e). GOB 84-95.

RÉPARATIONS MOTOS, façonnage ttes pièces adaptables, pignons, axes, bagues, embiellages, etc. Brocherieux, 32, r. des Jardins, Cachan (Seine).

MON AUTO C. MOTO. ECA, 7, rue Montreuil, Pantin. VIL 09-21.

JACQUES MOTOS, 116, av. P.-Brossolette, Malakoff (Seine). SOLDE cyclo, vélom., motos nves et occas. : Guiller, Vallée, Monet-Goyon, Paloma, M.R., Jonghi, Puch, etc. Crédit sans frais et garantie.

MATCHLESS G. 45, b. ét. px int. Murit, 32, rue Paul-Barruel, Paris-15^e. Tél. : LEC 60-53.

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



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.

SANS PREMIER
VERSEMENT
GRAND CHOIX
MOTOS

SCOOTERS SOLDÉS

SIDECARS A PARTIR DE 5 000 FR
GARANTIE 3 MOIS

CRÉDIT REPRISE

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

Robinets
licence
EVERBEST

★

modèles spéciaux
pour carburateur;
à starter

AMERO

7, rue de Nolsy, 7
ROSNY-SOUS-BOIS
(Seine)



100 MOTOS SCOOT.

avec 10.000, ttes pièces occas.
157, av. Maine, 14^e. Ouv. dim.

Particulier vend 250 cm³ EXCELSIOR Manxmann T. T. usine, compétition, comme neuve, 1^{er} immatric. avril 1954, très rapide, prix intérés. Perdoux, Lycée Vauvert, Bourges (Cher).

AGENT OFFICIEL

Lambretta

MONET-GOYON - GNOME-RHONE - JONGHI - TERROT - SCOUTEX - JAWA - TRIUMPH - VELOCETTE

ROYAL-ENFIELD - HOREX

CRÉDIT

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

DISTRIBUTEUR

ISETTA - VELAM

EXPÉDITION PROVINCE

Grande cuisine Petits plats ...



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

LA BONNE CUISINE

A LA PORTÉE DE TOUS

14 NUMÉROS PARUS

EN VENTE CHEZ TOUS NOS
DÉPOSITAIRES - le numéro

120 F

avec

BRICOLONS

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

Tout ça à peu de frais, car

BRICOLONS

m'apprend comment récupérer
mes vieux objets...

Achetez-le tous les mois
48 pages

40 F

Mentionnez

MOTOCYCLES

en écrivant aux Annonceurs

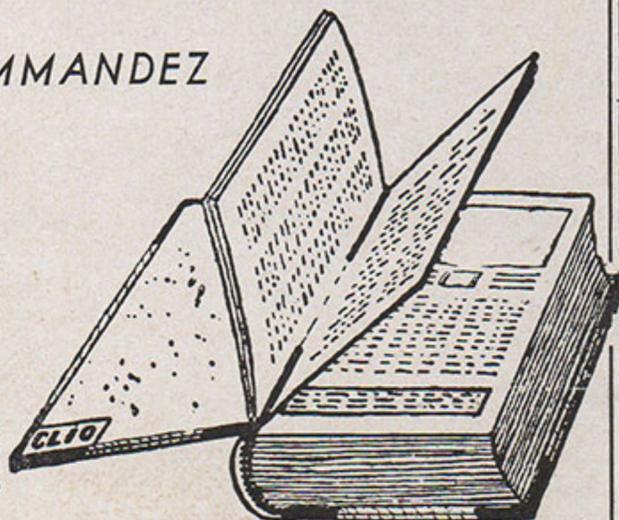
COMMANDEZ

VOS RELIURES

" MOTOCYCLES "

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

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



Bulletin d'abonnement à MOTOCYCLES

14, Rue Brunel - PARIS-17^e

24 NUMÉROS PAR AN

UN AN 800 fr.

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

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

NOM :

ADRESSE :

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

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

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

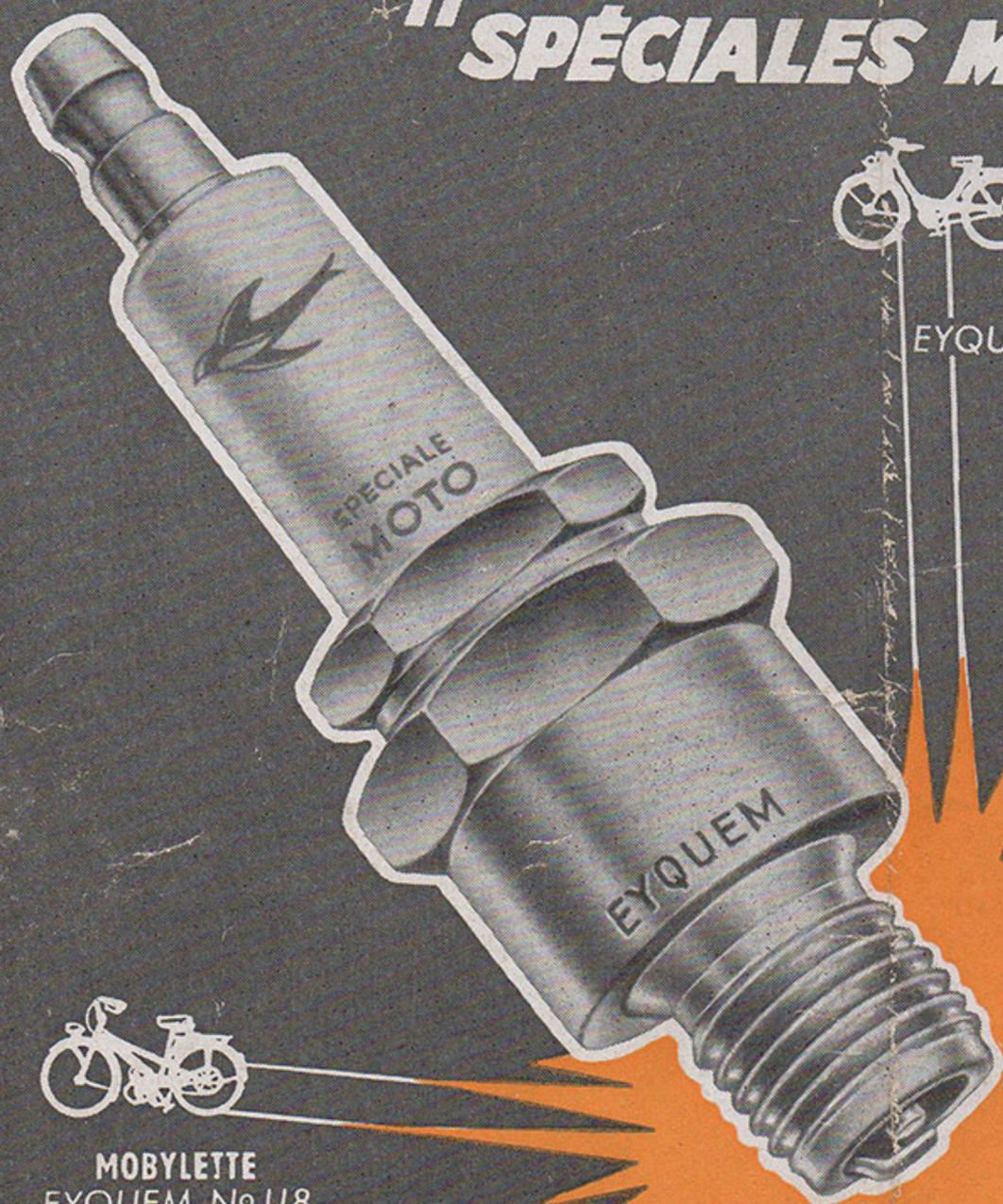
L'abonnement partira du numéro

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

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

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