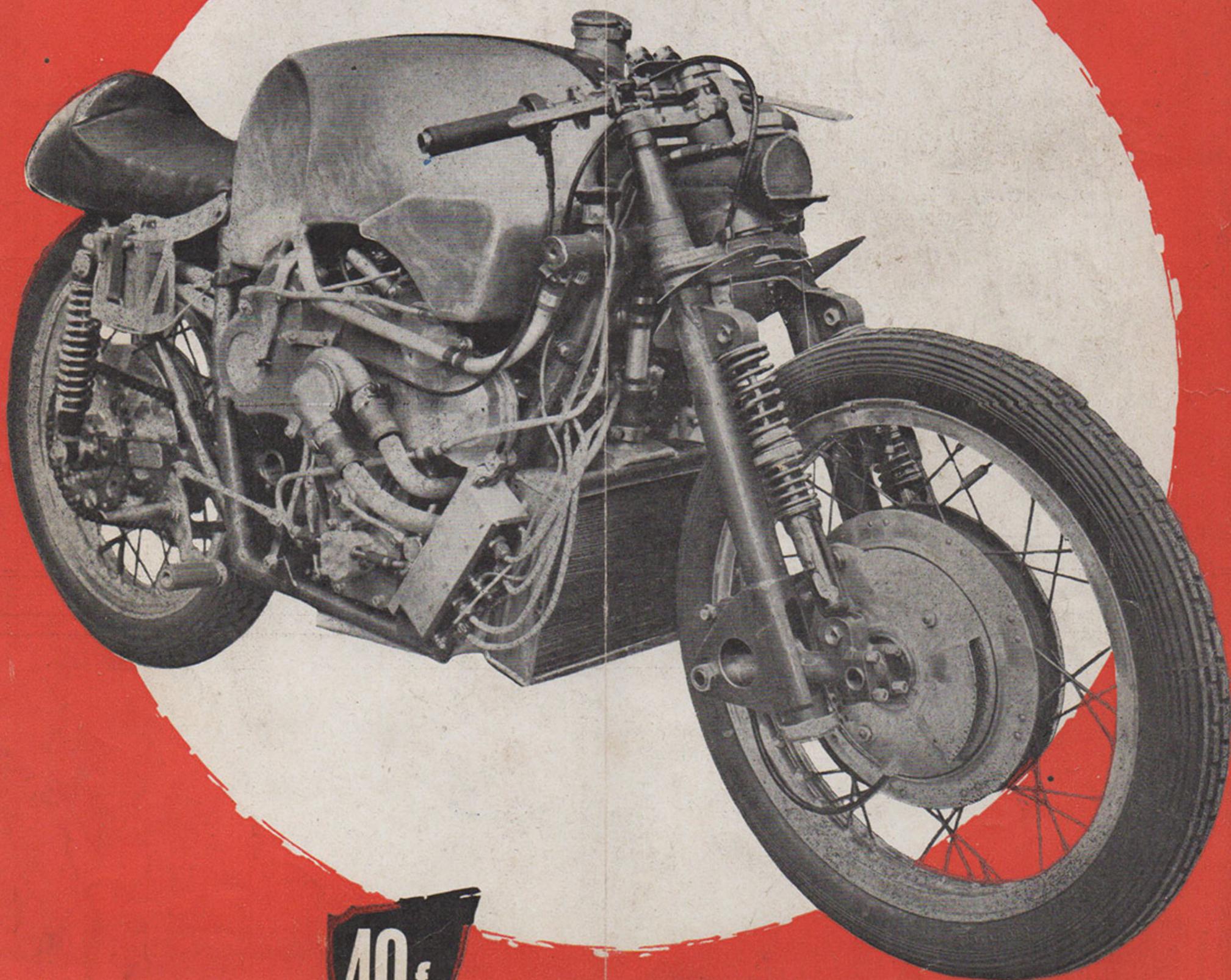


MOTOCYCLES *et Scooters*

N° 175 - AOUT 1956

9^e ANNEE
REVUE BIMENSUELLE
DIR. : MAX ENDERS
AD. : M. LEGRAS
14, RUE BRUNEL - PARIS



40 f.

Comme des milliers d'usagers,
faites confiance à

JAWA

QUI A CONFIRMÉ SA SUPÉRIORITÉ
DANS LE

BOL D'OR 1956

avec une machine de série améliorée

1^{ère} Catégorie 350 cm³
à la moyenne de 110 km 922
Record battu avec 2.662 km

2^{me} du Classement Général

250 cc. avec double-selle
et repose-pieds arrière **219.500 f.**

UNE VRAIE BI-CYLINDRE

350 cc. avec double-selle
et repose-pieds arrière **239.500 f.**

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

Départ PARIS
+ taxe locale

CRÉDIT 18 MOIS - REPRISES

GARANTIE TOTALE 6 MOIS

PIÈCES ET MAIN-D'ŒUVRE



Service assuré chez nos
nombreux concessionnaires

Pièces détachées
livrables immédiatement

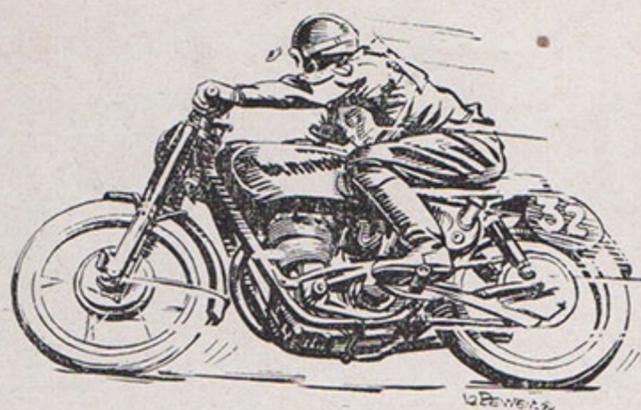


Ets J. POCH

127, Av. de Neuilly
SAB. 61-70

NEUILLY-s.-SEINE

AGENT GENERAL :



Vous cherchez
des pièces de
rechange pour
votre moto
allemande?

Vous pouvez les trouver toutes au plus grand magasin de la Sarre,
spécialiste de pièces pour motos allemandes d'ancien et nouveau types :
NSU - DKW - SACHS - ZÜNDAPP - etc.

Fourches télescopiques TIGER,
embellages, pistons, cadres,
carters, etc.

— PRIX AVANTAGEUX —

Livraison par retour du courrier par poste ou express

TOUTES RÉPARATIONS, RÉFECTIONS

Correspondance en langue française

GRAND GARAGE DKW - BLUG

HÜTTERS DORF (Sarre)

Tél. : SCHMELZ 151

Gare : PRIMSWEILER

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

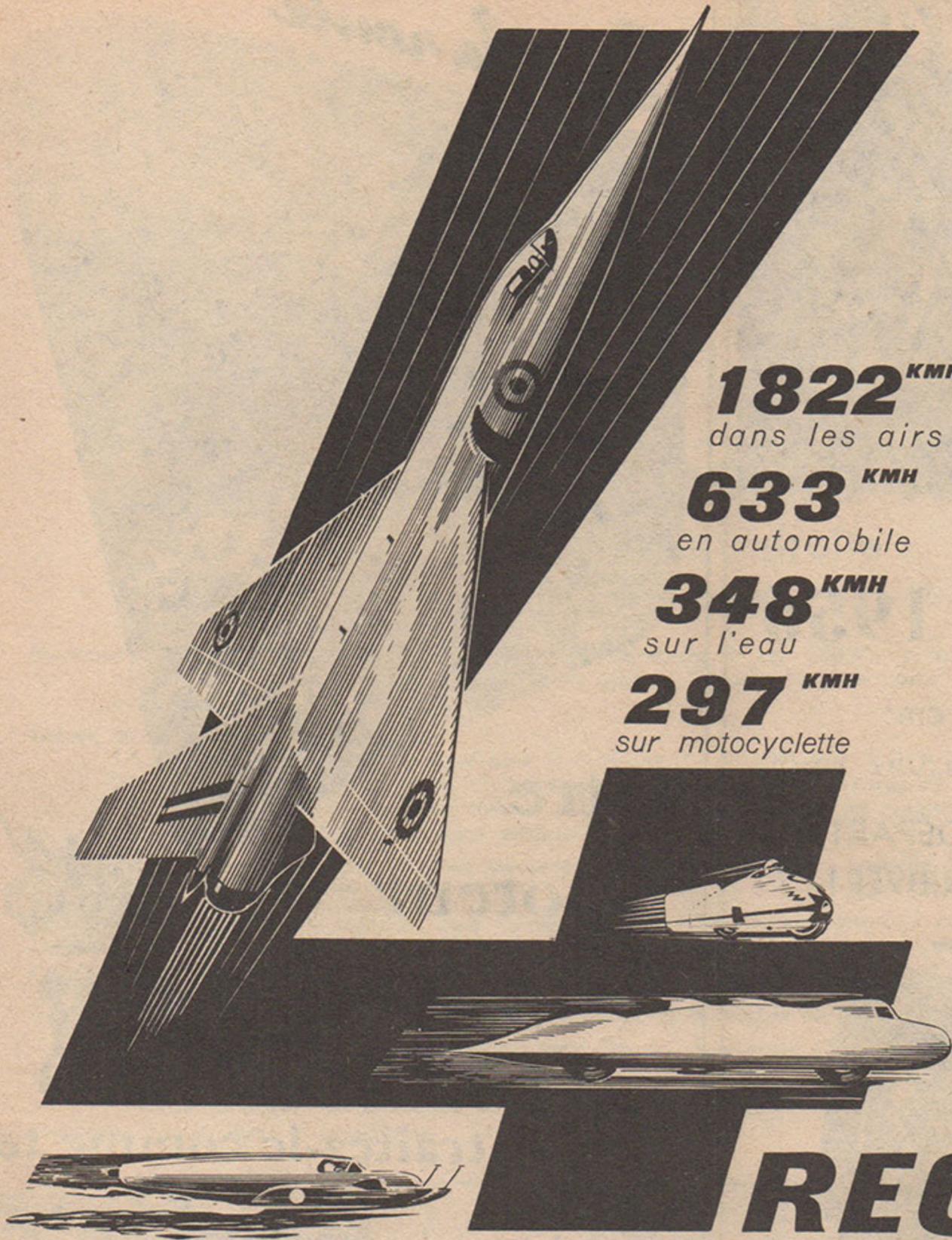
Suisse : M. LANG, 145, Gundeldingerstrasse, Bâle
C.C.P. V. 10.442 - 1 an. Fr. : 12

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.)



1822^{KMH}

dans les airs

633^{KMH}

en automobile

348^{KMH}

sur l'eau

297^{KMH}

sur motocyclette

RECORDS MONDIAUX

de vitesse absolue

Une Seule marque

K.L.G



La meilleure bougie du monde!

Demandez le Guide d'Allumage à **KLG**, 177, Bd de la République à ST-CLOUD (s. & o.)

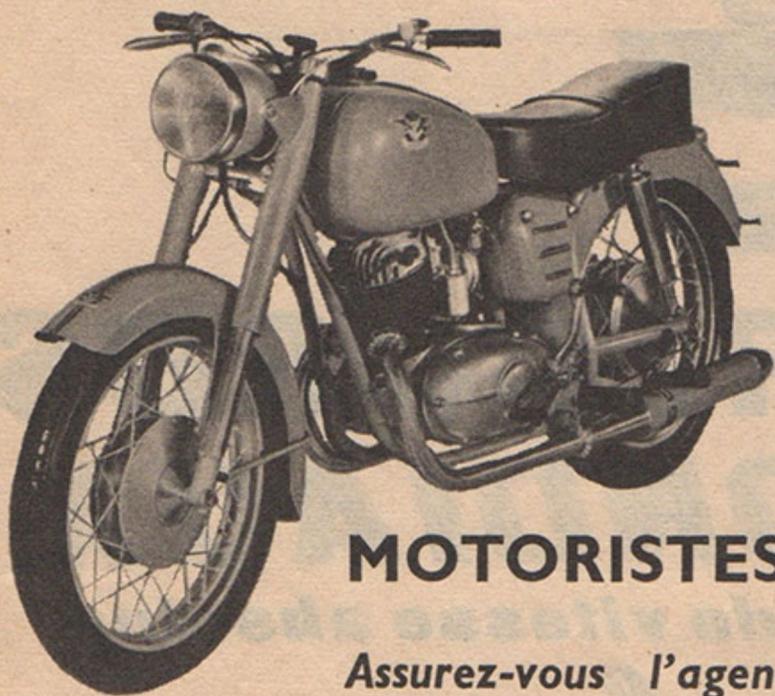
René
Ravo



La Révélation du
BOL D'OR 1956

1re de la catégorie 250 cm³
à la moyenne de 101,052 km/h.

2 MACHINES au DÉPART
2 MACHINES à L'ARRIVÉE!



MOTORISTES!

*Assurez-vous l'agence
d'une machine de
qualité et questionnez-nous sans retard
pour connaître les secteurs disponibles*



Agent Général :

SIDAM 127, rue Fourcroy
PARIS 17^e

Téléphone : WAG. 52-62

Sur la route



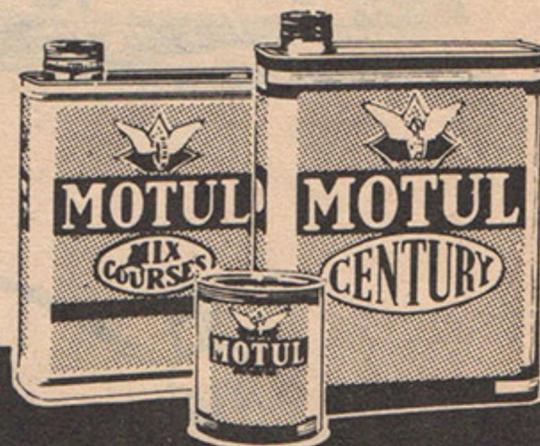
PHOTO HENRI ALFAS 150/50

votre
moteur

est **ROI**

...traitez-le comme tel

entretenez-le
régulièrement
avec



l'huile
MOTUL

47, Rue de Paris, BOBIGNY (Seine) - VIL. 97-88

1858 CENT ANS d'expérience
et de recherches au service
de la lubrification **1956**

Magnéto France

Société Anonyme au Capital de 54 Millions de Francs

Siège Social } 93, Route d'Heyrieux, LYON (VII^e)
Usines et Bureaux }

Chèque Postal LYON 191-00
Téléph. : PARMENTIER 25-61 (3 lignes groupées)

Dépôt à PARIS : 42, rue Brunel (17^e)
Téléph. ETOILE 45-00

VOLANTS MAGNÉTIQUES AP 11 et AP 1

Rotation droite

Volant magnétique destiné à assurer l'éclairage et l'allumage des moteurs monocylindriques 4 temps de 100 à 250 ccs à avance variable.

Montage. — Fixer le stator sur le carter moteur à l'aide des 3 vis 19830, brancher les bornes d'éclairage, mettre en place le fil de bougie dans la prise haute tension. Bloquer le rotor après calage de l'avance suivant instructions ci-après.

Calage du volant sur le moteur :

- 1°) fixer le stator comme indiqué pour le montage ;
- 2°) amener le piston au point d'allumage recommandé par le constructeur ;
- 3°) placer le rotor sur le cône moteur sans le bloquer. Amener en regard l'un de l'autre le repère du rotor et la flèche du doigt de linguet. Bloquer ensuite le rotor.

Démontage. — Pour démonter le rotor, desserrer l'écrou de blocage, la rondelle fait arrache-moyeu. En cas de difficultés utiliser l'arrache-volant 19426.

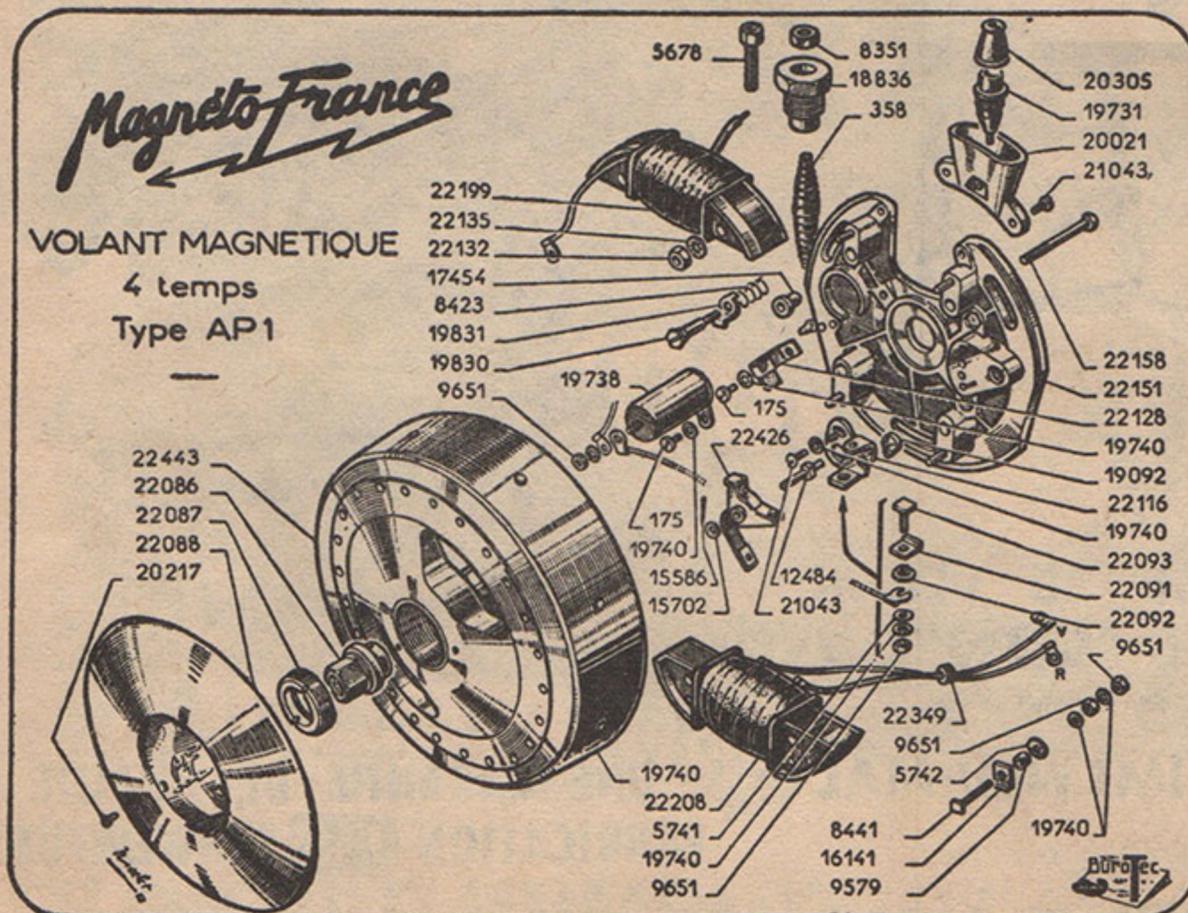
Entretien. — Réglage des contacts dont l'ouverture doit être comprise entre 3 et 5/10. Le graissage du toucheau est assuré par un feutre monté sur équerre. Tous les 5.000 kms, immerger celui-ci dans de l'huile moteur.

Lampes. — Route, avant 6 volts 25 watts — Ville, avant 6 volts 3 watts. Arrière 6 volts 3 watts.

Commandes. — Pour commande de rechange indiquer le type et le numéro poinçonné sur l'appareil.

Les volants AP11 et AP1 sont prévus pour être en conformité avec le nouveau code de la route rendant obligatoire l'emploi de l'éclairage « ville », c'est-à-dire lampe veilleuse.

Il existe la possibilité de réaliser ce nouvel éclairage, soit par bobine d'éclairage avec double bobinage, soit par résistance placée dans le projecteur.



**LE VOLANT
MAGNÉTIQUE AP11**
diffère du
volant magnétique AP 1
par les
numéros de référence
suivants :

AP 11	
Volant complet	22448
Bobine d'allumage	22493
Bobine d'éclairage	22494
Rotor monté	22443
Stator monté	22449

Vous voulez une machine moderne, élégante, INCROYABLE,

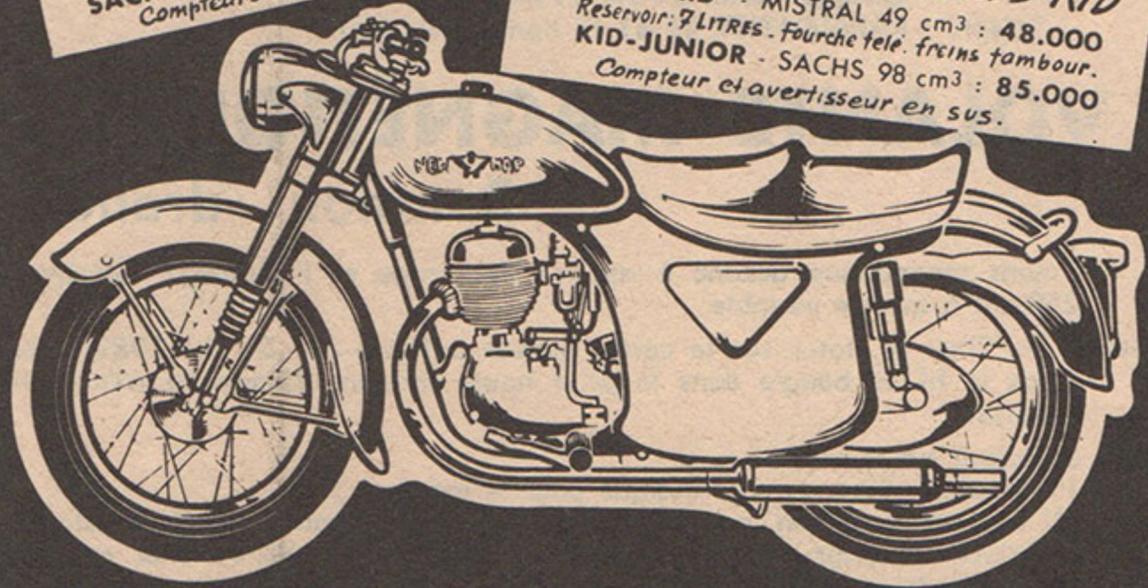
PRINCIPAUX AGENTS

Agen : DULOUDARD 107, Cours Victor-Hugo
 Aix-en-Provence : Sté "MOTOREX" 3, C. Sextius
 Albi : MERCIER 64, Rue Séré de-Rivières
 Amiens : ARNIAUD 10, Rue Cormont
 Annecy : COCHE 36, Avenue de Cran
 Annemasse : BOVAGNE 32, Rue de Faucigny
 Angers : DENIS 80, Rue Pasteur
 » BARON 181, Rue Pasteur
 Arles : CORREARD 26, Bd des Lices
 Aubenas : BONNETON 15, Faubourg Jean-Mathon
 Auxerre : ROUGER 40, Rue du Pont
 Bar-le-Duc : HOUPERT, 45 rue Ernest Baifer
 Besançon : VERMOT 1, Rue Chifflet
 Bordeaux : SOLOMIAC 63, Rue de Bègles
 Boulogne : HOYER 46, Rue Saint Louis
 Bourg-en-Bresse : Sté UTIL-SPORTS 18, Av. de Macon
 Bourges : BINON frères 28, Avenue Jean-Jaurès
 Briançon : ROUX fils Rue Centrale
 Cannes : GIOANNI frères 7, Rue Achard
 Cavillon : CUNTY 3, Rue du Bel-Air
 Chambéry : BETEMPS frères 20, Rue J.-P. Veyrat
 Chateauroux : BELOUIN Hilaire 5, Rue St Luc
 Coutances : LAPLANCHE 45bis, Rue Gambetta
 Commercy : LASSAUGE 34, Pl. de l'Hotel-de-Ville
 Cherbourg : LITRE 42, Rue Grande-Rue
 Clermont-F : CLERMONT-MOTOS 22, Pl. de Jaude
 Dijon : Maison FOURNIER 17, Place Darcy
 Dole : BULLE 31, Rue Pointelin
 Douai : BIGERELLE 2, Rue Bra
 Grenoble : VINCENT 10, Rue du Docteur Mazet
 Issoudin : LEGER Rue Pierre Brossolette
 Issoire : MESTRE, A. 48, Bd de la Halle
 La Fère : MOINET 1, Avenue Dupuis
 La Rochelle : TRAVEL 51, Quai Valin
 Le Havre : HERROT 335, Rue Aristide-Briand
 » MALANDAIN 112, Av. Rouget-de-l'Isle
 Lille : DESRAMEAUX Place du Lion d'Or
 Le Mans : MERSANNE et BOISSEAU 12, Q. L. Blanc
 Le Puy : VIAL 3, Boulevard Gambetta

VOYEZ NEW-MAP: Toujours en tête

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

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



NEW-MAP 124, Ave. Lacassagne
 LYON

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

le nouveau
 moteur

SACHS

3 VITESSES

«100»

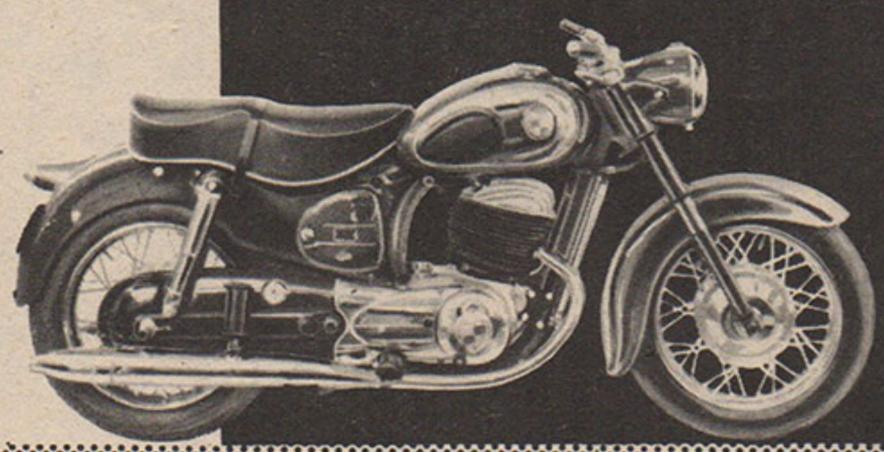


COMMANDE AU GUIDON
 PUISSANCE REMARQUABLE
 DE 5 CV, 2
 EN RÉGIME NORMAL

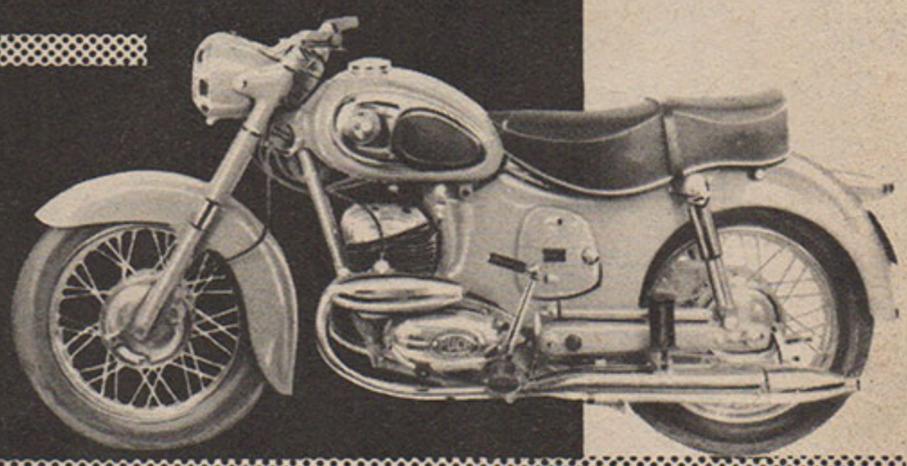
UNE GARANTIE DE QUALITÉ
 FABRICATION **F&S** SCHWEINFURT

ETS NAUDER, 23, RUE BOISSIÈRE - PARIS 16^e - Tél. : KLE. 49-66

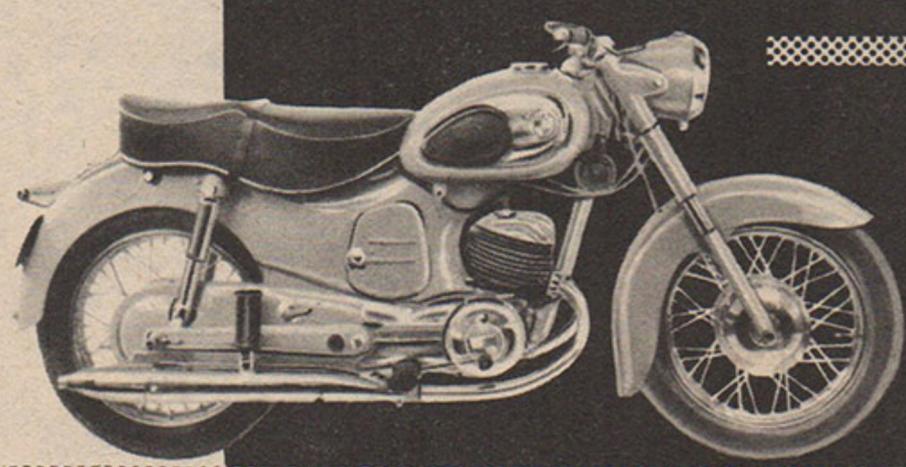
roulez "PUCH"



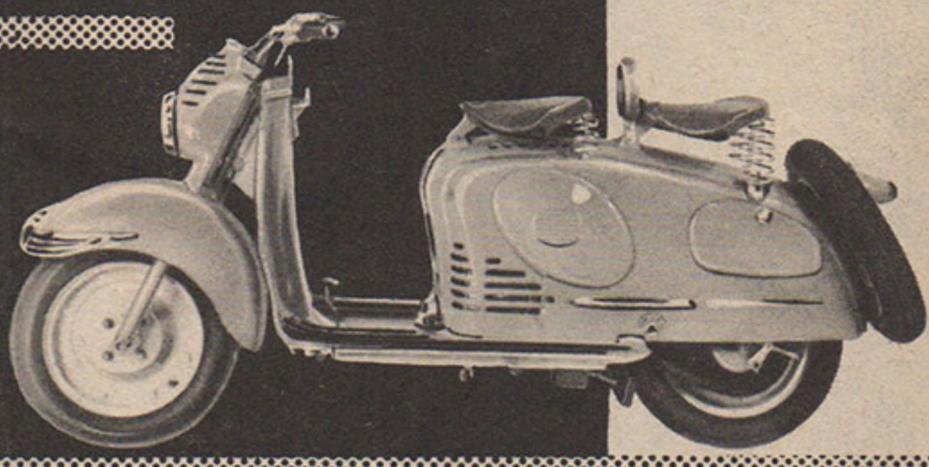
250
SG. SGS.



175
SV. SVS



125
SV.



125
RL. RLA

SCOOTER



ENGLEBERT

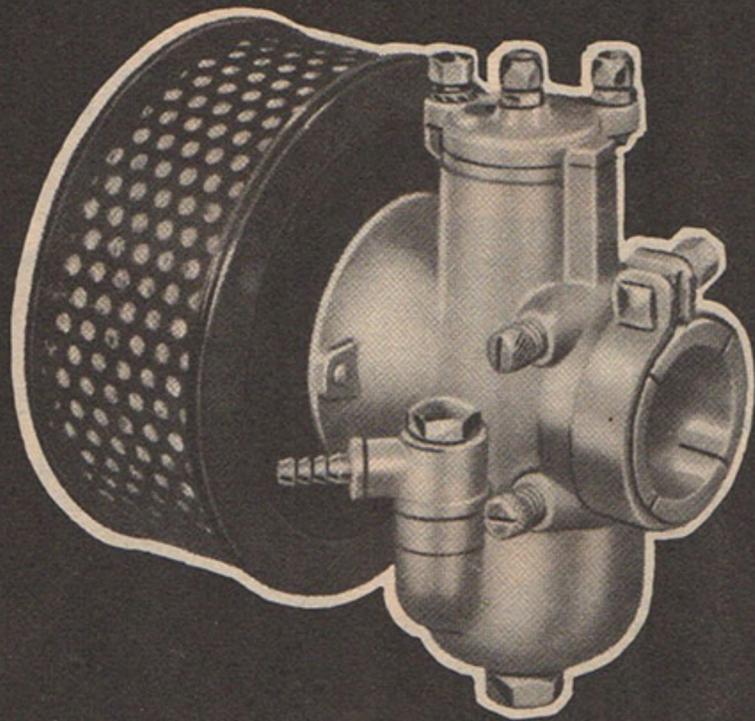
ÉQUIPE PUCH EN EXCLUSIVITÉ



COSMOS-PUBLICITÉ.

ETS PIERRE HUMBLLOT

CONCESSIONNAIRE GÉNÉRAL FRANCE ET COLONIES
79-81, RUE DU FAUBOURG ST-JACQUES, PARIS XIV^e
TÉL.: POR. 60-33 ALGER - 28 RUE HOCHÉ

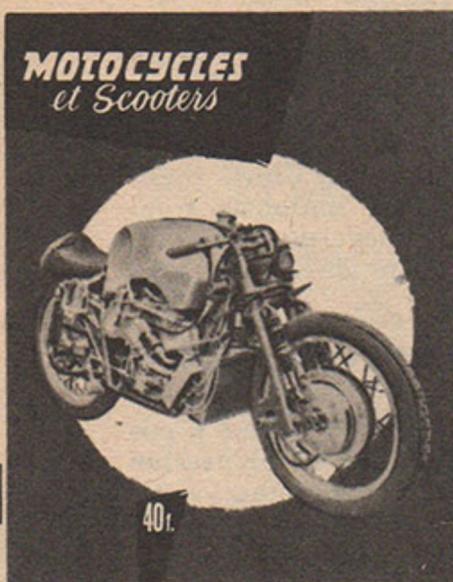


*Le maximum de puissance
pour le minimum
de consommation*



GURTNER

36 bis, RUE GUERSANT - PARIS-17°



A U S O M M A I R E :

★ <i>Les Échos</i>	10	★ <i>Côte et Soleil</i>	28
★ <i>Le Service courses</i> <i>D.K.W.</i>	14	★ <i>Sport-Digest</i>	30
★ <i>Le Bol d'Or</i>	18	★ <i>Le Tourist Trophy</i> .	33
★ <i>Belles Images</i>	22	★ <i>Les Clubs</i>	38

LA 8 CYLINDRES
GUZZI.

9^e ANNÉE

N° 175

MOTOCYCLES

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

Le Pot de terre et le Pot de fer

« Place du Châtelet, un scootériste écrasé par un autocar... »

« A Versailles, un scootériste est écrasé par le chargement de planches tombées d'un camion... »

Voilà deux des multiples accidents, signalés dans la Presse, qui confirment sans ambiguïté ce qu'affirmait le vingtième Bulletin de la Prévention Routière dans un article sur le taux de fréquence des accidents.

Nous le citons textuellement :

« Le risque d'être tué ou blessé est trois ou quatre fois plus élevé pour un motocycliste que pour un conducteur ou passager d'automobile... »

Nous avons bien lu? être tué ou blessé! Nous voilà donc ouvertement reconnus comme victimes et non comme criminels.

Or depuis quand sont-ce les victimes et non les assassins qui sont châtiés? La loi et le bon sens feraient-ils une exception pour nous?

Sans doute? puisque c'est nous qui sommes, et d'avance, condamnés par les Compagnies d'Assurances à la lourde pénalité de majorations insolites pour les dommages que nous subissons, alors que ces assurances sont, par définition, destinées à couvrir les risques que nous sommes sensés faire courir aux autres.

Qu'on majore pour nous la prime d'assurance individuelle sur la vie, cela se conçoit, mais qu'on nous surtaxe pour jouer les pots de terre et les têtes de pipes bigornés par les autres, ce ne semble ni logique, ni moral, mais la logique et la morale, ce n'est plus de ce temps-ci!

Max Enders

Reverrons-nous le Cucciolo ?

On a annoncé antérieurement que les Usines de Cenon qui, entre autres, fabriquaient le moteur auxiliaire Cucciolo d'origine italienne avaient été mises en vente.

Personne ne s'étant porté acquéreur, ces usines ont été adjugées à l'Administration des Finances, d'où conséquences imprévisibles pour quelque 300 employés et ouvriers qui étaient employés dans cette fabrique.

Quant au moteur, sera-t-il repris par un autre constructeur ? Il eut son heure de célébrité en France et continue d'être fort apprécié dans son pays d'origine où il se signale par maints succès sportifs.

Jantes et cinquantaire.

Fondés le 21 août 1906, les Établissements Reinhard et Chapuiset vont bientôt fêter leur cinquantaire. Ils se sont, dès 1919, spécialisés dans la fabrication des jantes et des garde-boue qui équipent la plupart de nos marques.

Les usines de Bagnolet sont parmi les plus modernes comme installations et outillages ; elles produisent d'ailleurs, annuellement plus de 250.000 jantes de types divers, dont, depuis quelque temps, des jantes en métal léger qui outre le gain de poids (environ 800 g), ont l'avantage d'être inoxydables et d'une résistance supérieure à celles d'acier.

Nos meilleurs vœux à cette maison pour une poursuite prospère de ses activités.

Deux nouveaux cadres brevetés (licences à céder).

Deux sociétés étrangères, d'ailleurs réputées, proposent de traiter pour la vente ou la licence d'exploitation de leurs brevets relatifs, dans les deux cas, à des cadres de motos.

L'une a réalisé un cadre prévu pour suspension arrière dont la caractéristique principale est son extrême simplicité.

L'autre propose un cadre à double fourche permettant l'emplacement d'une roue de rechange.

Nous signalons ces deux solutions qui, renseignements pris, nous ont paru intéressantes. Si elles retiennent l'attention d'un constructeur, nous le mettrons volontiers en rapport avec l'agence de brevet, mandatée en France par les inventeurs.

A qui la faute ?

Dans un de ses billets quotidiens, Georges Ravon, du *Figaro*, révèle que 30 à 50 % des accidents de la circulation sont dus, d'après les statistiques, à l'ébriété des conducteurs.

De son côté, M. Doyen, directeur technique de la Fédération routière internationale a déclaré à notre confrère *L'Argus*, que le facteur « route » (tracé, état de la chaussée, signalisation, etc.), était une cause majeure d'accidents.

Majeure ? ça veut dire plus de 50 % ; avec les 50 % de Georges Ravon, cela fait les 100 % auxquels il faut ajouter les 50 % des motocycles, les 38 % des autos, etc. Si bien que toujours d'après les statistiques, en faisant la somme de ces divers pourcentages, on arrive à plus de 200 % de responsables liquides, matériels ou humains. Comme on le voit, ces responsabilités, largement partagées, font bien dire aux statistiques tout ce que chacun veut, suivant son parti pris et, plus souvent, son intérêt.

Production Velam.

La petite voiturette Isetta fabriquée en France par la Société Velam voit son succès s'affirmer de jour en jour. Malgré son aspect très original et ses solutions mécaniques très motocyclistes, elle a été accueillie, même par des automobilistes qui, pour le trafic urbain, la préfèrent à leur grosse voiture ; maniable, nerveuse, elle se faufile partout et, en raison de son faible volume, parvient toujours à trouver sa petite place pour stationner.

Tant et si bien qu'au cours des quatre premiers mois de 1956, la production fut de près de 3.000 voitures dont 722 en avril et la cadence s'accroît sans cesse.

Motos contre vélos.

On avait annoncé que l'essor du cyclo-moteur porterait un coup mortel à la bicyclette, personne ne voulant plus prendre la peine de pédaler.

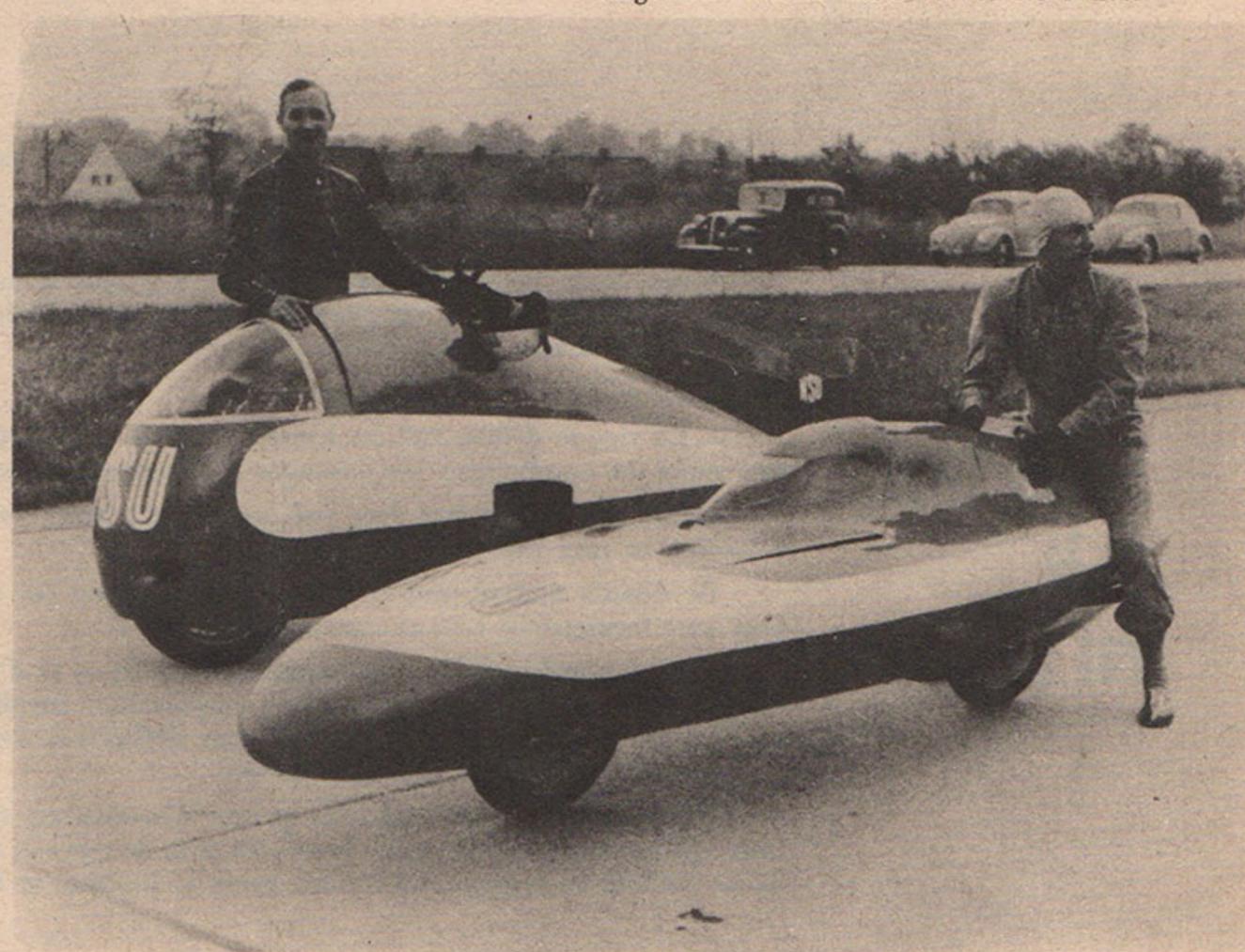
Il n'en est rien, c'est M. Girot, président de la Fédération nationale française des Cycles et Motocycles qui l'assure. chiffres à l'appui, la production de vélo étant de 700.000 par an.

L'A.C. de la Drôme et la Prévention routière.

L'Automobile-Club de la Drôme a mis sur pieds une campagne de prévention routière capable de toucher tout notre pays. Il s'agit de l'éducation par films destinés à enseigner à tous le Code de la Route. Ce film, dont le scénario est dû à M. A. Raffin, commandant la compagnie de Gendarmerie de la Drôme, sera projeté dans les écoles, collèges, collectivités, etc.

D'une durée de 1 h 30, il se divise en deux parties : piétons, deux-roues motorisés ou non ; un troisième acte, actuellement en tournage, traitera de l'automobile.

Ce film sera prochainement projeté à Paris ; il serait souhaitable qu'il soit largement diffusé dans toutes les salles.



A L'ASSAUT DES RECORDS

Toujours à l'affût des nouveautés notre correspondant K. Wörner nous a fait parvenir la photo des N.S.U. destinées à s'attaquer aux records mondiaux de vitesse pure. Ces tentatives auront lieu prochainement sur le lac Salé de Bonneville aux U.S.A. La firme de Neckarsulm tentera de s'approprier tous les records catégorie Solo, de 50 à 1000 cm³ avec les deux machines que nous présentons.

Au premier plan, maintenue par Müller : la « chaise longue » du regretté Baum qui recevra successivement des moteurs de 50, 125 et 250 cm³. Au second plan Herz présente le Dauphin qui abrite le 500 cm³ à compresseur. Nous donnerons plus amples détails dans notre prochain numéro.

Echos

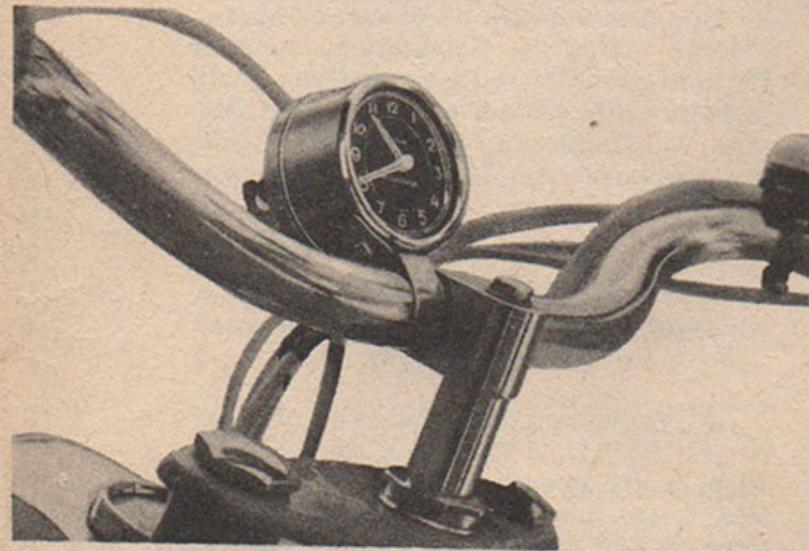
La montre scout cyclo.

La montre scout n° 2347 existe en un seul modèle robuste et de prix modique pour vélo, cyclomoteur, scooter, vélomoteur.

Elle est protégée des chocs par un dispositif breveté de fixation sur amortisseurs.

Sa présentation en duralinox poli et bride de fixation chromée agrémentent le guidon et fait un complément agréable au compteur; mouvement 30 heures cadran et aiguilles lumineux.

Son étanchéité est assurée par un rigoureux assemblage et des joints caoutchouc.



Le Rétro-Flash Scintex.

La dernière nouveauté de Scintex est originale. C'est le Rétro-Flash qui réunit en un seul deux appareils, un rétroviseur et un clignoteur.

Dans le rétroviseur est fixée une lampe commandée par un Thermo-Relais qui, lorsqu'on abaisse la manette d'un commutateur, allume sur le miroir une flèche clignotante rouge très visible de l'avant comme de l'arrière.

A M. X... de Dijon : « Ne craignez plus les crevaisons ».

Nous nous adressons à cet anonyme involontaire, signature illisible et pas d'adresse sur sa lettre du 7 juin, afin qu'il se fasse connaître et nous indique son domicile pour que nous lui répondions directement.

La carène B.P.

Le carénage léger qui s'encastre devant le phare est surmonté d'un pare-brise sport. Grâce à son profil aérodynamique, il protège efficacement le pilote, non seulement de la pluie, mais également des mouches, moustiques, etc., souvent si gênants.

La pose est facile sur tout motorcycle. Elle existe en bel émail de couleur apparentée à celle de la machine.

Le deux millionième Sachs.

Les Établissements Nauder distributeur en France du moteur Sachs, nous informent que les usines viennent de sortir le deux millionième moteur. La cadence actuelle de production est de 40.000 moteurs par mois.

La réputation du Sachs est toujours bien établie en France; s'il y est moins répandu à l'heure actuelle c'est uniquement en raison des très faibles contingents accordés aux importateurs, les Établissements Nauder.

M. Jean Eycken, de Pornic, nous parle des accidents de la circulation.

Voici ce que nous écrit notre lecteur à la suite de ses observations personnelles :

« Habitant une station balnéaire très fréquentée l'été et dont le pays n'est que croisements, virages en épingles, courbes, montées, descentes, rues étroites, etc. J'ai donc tout loisir pour examiner le comportement de conducteurs de toutes sortes, en vacance, et ai remarqué à vue qu'au moins 90 % des fautes graves de code étaient commises par des véhicules avec permis, principalement par les voitures « tourisme » et les camions entre 2 et 4 tonnes.

» On lit de plus en plus fréquemment dans la presse, le récit d'accidents entre voitures et scooters, ou vélomoteurs, avec indication que les passagers du scooter ou moto ont été grièvement blessés ou tués, mais ce que ces journaux de parti pris oublient... volontairement de mentionner, c'est auquel des deux véhicules incombaient la responsabilité de l'accident... et principalement lequel cherchait à dépasser l'autre ?

» Sans doute avez-vous remarqué tout comme moi, avec quel acharnement les automobilistes cherchent à dépasser les scooters et petites motos, dans les circonstances les plus périlleuses pour ces derniers, et comment ces mêmes automobilistes se transforment en fervents admirateurs de la nature et roulent à 40 quand ils ont devant eux une « R69 » ou une « Daytona » qui ne semble pas vouloir se laisser dépasser, Alors?... »

Nous sommes bien d'accord avec vous M. Eycken, mais comment voulez-vous faire entendre raison à des gens qui se bouchent délibérément les oreilles ?

Livre d'or Guzzi.

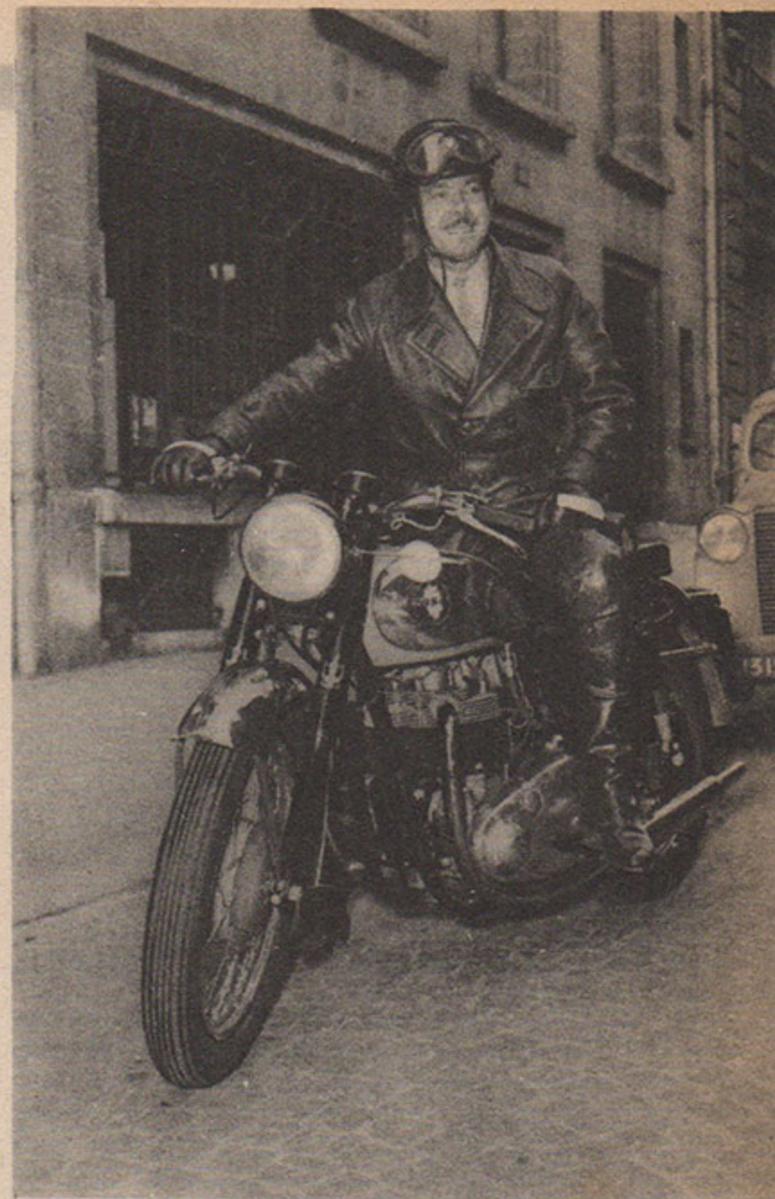
Guzzi vient de publier son Livre d'or 1955; c'est, comme d'habitude, un splendide ouvrage, magnifiquement illustré et digne en tous points du magnifique palmarès de cette marque sportive.

Velocette : Point... d'interrogation.

A la suite de la disparition de M. Sandford, importateur de Velocette en France, on s'est demandé qui reprendrait cette agence. Nous croyons savoir que la succession est désormais assurée et qu'une nouvelle impulsion serait donnée ici à cette marque si justement réputée.

Agrandissements chez Vélosolex.

Près d'Arras, à Saint-Laurent-Blangy, Vélosolex vient d'acquiescer les bâtiments industriels d'une Société en faillite dans lesquels il sera procédé au montage d'une partie tout au moins des cyclomoteurs. Vélosolex est en effet en constante pro-



Bachoreck est actuellement estafette motocycliste pour le compte de la Standard Esso. Rappelons qu'il obtint une deuxième place en 350 cm³ au Bol d'Or 1953 et qu'il fut premier sur Aston Martin au Grand Prix de Paris 1954.

gression; les statistiques de mai indiquent pour cette marque une production de près de 20.000 machines.

Carte Motul « Mes voyages en France ».

La carte *Mes voyages en France*, qui vient de paraître grâce au concours des Huiles « Motul », répond exactement aux vœux exprimés. C'est une belle réalisation des ateliers cartographiques Blondel La Rougery.

Il s'agit d'une carte de France routière, à l'échelle du 1/300.000, dressée spécialement pour le tourisme, avec toutes les routes kilométrées, réservées en « blanc », permettant à chacun de tracer au crayon de couleurs les itinéraires déjà parcourus et ceux à parcourir. Tirage en cinq couleurs, format 76 x 80, pliage accordéon.

Cette carte indique, en outre, tous les points de ravitaillement « Motul » et, au verso, plus de 1.400 adresses exactes de Garages et Stations-Services, avec tous les renseignements utiles aux touristes motorisés (postes ouverts le dimanche, la nuit, marque essence, dépannage, téléphone, etc.).

Avec *Mes voyages en France*, la route sera plus belle et plus sûre.

Cette carte, dont le prix est de 225 F, peut être demandée dans toutes les librairies ou à Blondel La Rougery, Editions - Impressions, 7, rue Saint-Lazare, à Paris (9^e).

Production de mai.

Voici les chiffres communiqués : cyclo-moteurs : 91.798 ; vélomoteurs : 12.880 dont 2.972 de 50 à 100 cm³ ; Scooters : 14.604 dont 1.166 de plus de 125 cm³ ; motos : 1.775 ; au total : 121.057 machines. D'autre part, 454 trimoteurs et 35 minicars.

Le fait saillant : la montée des scooters de plus de 125 cm³, (classé en catégorie moto, c'est-à-dire avec permis). Cette montée rapide, étant donnée la récente sortie de ces nouveaux modèles est une belle réponse à ceux qui doutaient du succès de cette formule et doutaient que le scooter puisse intéresser des motocyclistes titulaires du permis de conduire.

Les 1.775 motos au-dessus de 125 cm³ se répartissent ainsi : en 175 cm³, 1.545 ; en 200 cm³, 31 ; en 250 cm³, 147 ; en 350 cm³, 49 et en 500 cm³, 3.

Les remorques à la remorque ?

Les remorques de motos auraient-elles le même sort que les sidecars ? après une période de faveur, bien accueillies des campeurs, peu à peu le silence s'est fait autour d'elles. Le fait est qu'on n'en rencontre pas tellement sur les routes.

Pourtant nombre d'usagers s'en étaient déclarés satisfaits. Que s'est-il passé depuis ?

La dernière Mobylette.

Nous n'avions pas parlé plus tôt de la nouvelle Mobylette, sortie depuis quelque temps, car nous savions que le premier modèle présenté au public avec son cadre-poutre en tôle n'était pas à son stade définitif, que suspension arrière devant le compléter par la suite. Voici

donc la deuxième version de la Mobylette Mobymatic Superluxe type AV. 78. Elle possède le changement de vitesses centromatique. Mais le cadre, comme on le voit est de conception et de réalisation fondamentalement distincte de la Mobymatic précédente. Le prix de l'AV 78 est de 69.600 fr plus taxes.

Le VI^e Salon international des Plastiques, Oyonnax.

Le succès du Salon international des Plastiques à Oyonnax a été tel que les organisateurs sont dès à présent amenés à prévoir son élargissement. Oyonnax est en effet devenu le plus grand centre européen des plastiques ; il en est comme le carrefour d'où rayonne vers les pays étrangers une intense production d'articles multiples et fort appréciés.

Dans nos industries auto et motocyclistes les plastiques prennent pour certains accessoires ou organes une place de plus en plus grande. C'est pourquoi nous avons tenu à signaler cette imposante manifestation qui fait remarquablement honneur à la valeur de nos techniciens et de nos outillages.

Velam-Isetta en pleine production.

La Société Velam a invité les techniciens et la Presse, le 20 juin, pour leur montrer ce qu'était devenue, depuis qu'elle s'y était installée, ces locaux abandonnés par Talbot et qui couvrent 17.000 m². Une véritable usine a jailli de ces ruines, une usine où s'est érigée, avec souplesse et précision, la chaîne de fabrication comportant une centaine de machines-outils, toutes modernes.

L'Isetta est cette voiturette italienne soudain mise en vedette par son classement retentissant dans les « Mille Miles » bouclés à la moyenne de près de 80 km/h avec, comme couronnement, la première place à l'indice de performance.

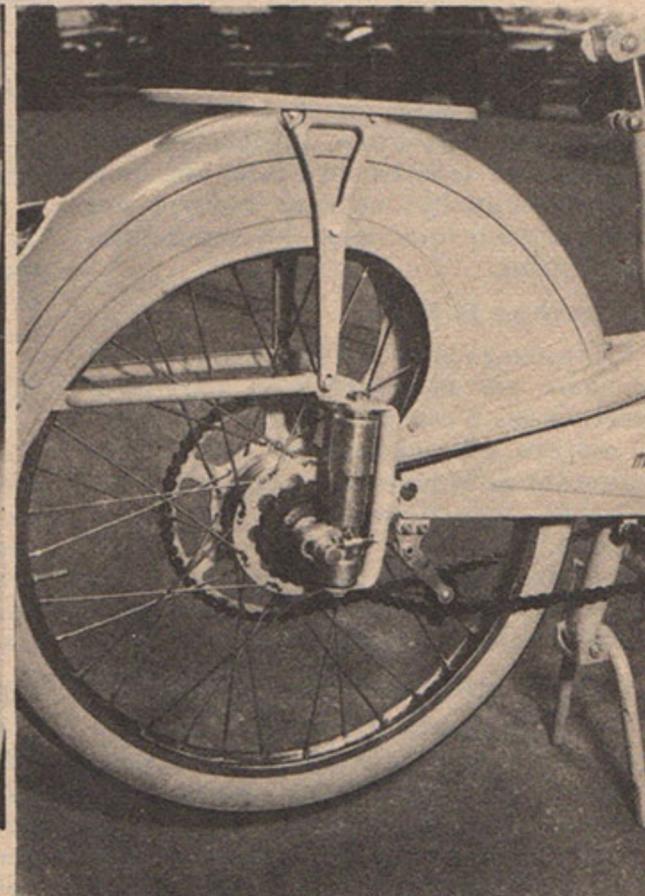
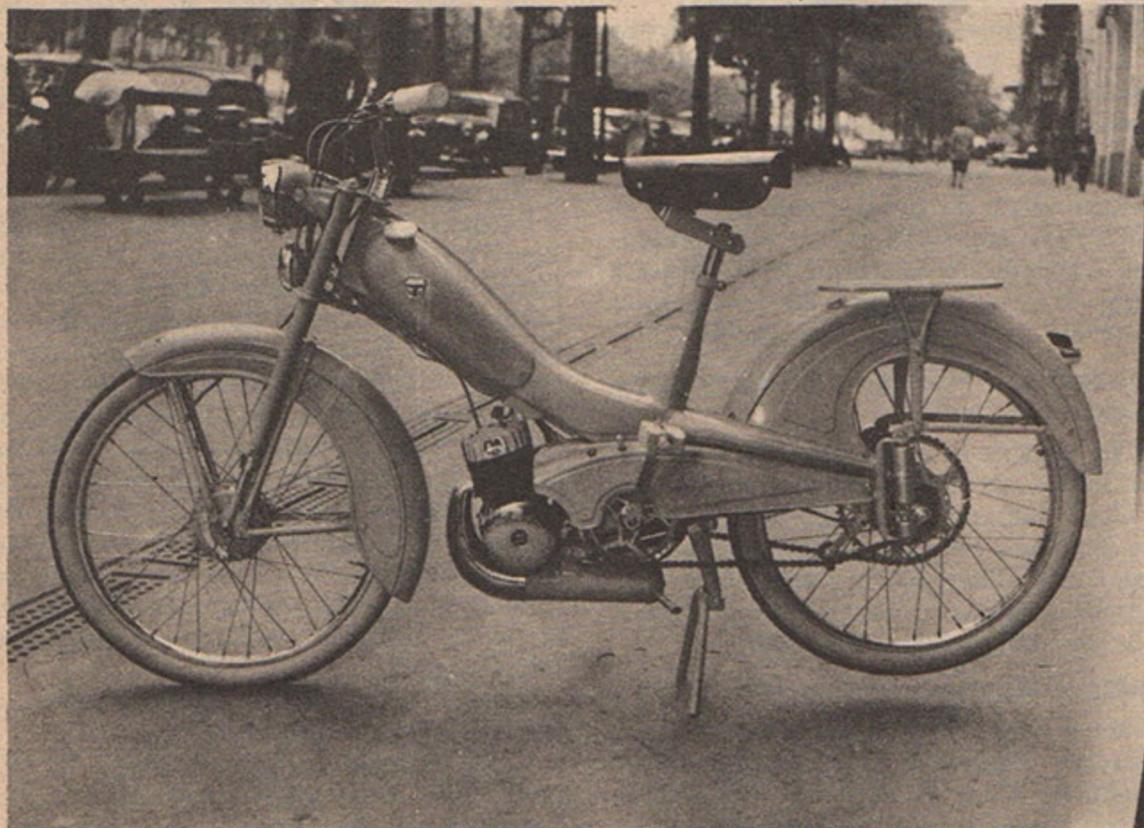
Velam a vu dans ce modèle qu'il fabrique sous licence, et auquel il a apporté des modifications pour l'adapter à nos besoins, une excellente voiturette aux performances très honorables sur route et, ce qui lui donne un atout de plus, parfaitement adaptée à la circulation urbaine : maniabilité, accélération et, complétant le tout, remarquable aptitude à trouver sa place de stationnement au long des trottoirs les plus encombrés.

Pour nous la Velam-Isetta mérite l'attention : elle est l'intermédiaire entre la moto ou le scooter et l'auto. Elle possède la simplicité mécanique de nos « deux-roues », et le confort d'une voiture.

Pannonia en France : SIDAM : 8, Rue Fourcroy PARIS (17^e)

La Pannonia, introduite en France par la SIDAM, à l'occasion du Bol d'Or 1956, a été pour nous tous une révélation : première course, première victoire en 250 cm³, à la moyenne impressionnante de 101,052 km/h sur 24 heures.

Nul doute que cette moto n'éveille l'attention générale, mais nous avons à son sujet, commis une erreur typographique que, pour les amateurs, il est nécessaire de rectifier : l'adresse exacte de l'importateur ; il s'agit bien de la SIDAM, domiciliée rue Fourcroy, Paris (17^e), mais au 8 et non au 127 comme il a été imprimé, ce dont nous nous excusons.



La nouvelle Mobylette à suspension arrière

L'ART DE S'ASSEOIR OFFICIELLEMENT

ou

histoires de sièges et d'amazones

Il y avait bien, intégré au Code de la Route, un petit article (193) ainsi conçu :

« Les transports de personnes par des cycles ou des cyclomoteurs ne sont autorisés que sur des sièges ou dans des remorques spécialement aménagées à cet effet. »

Il y avait bien, de même, quelques brouilleries d'arrêtés qui fixaient, çà et là selon les départements, les conditions optimales d'équilibre et d'assiette sur un deux-roues.

L'article 193, éliminait, bien entendu, le droit de transporter un passager sur le porte-bagages à nu (il avait été étendu tacitement et au scooter dans bien des cas) sur le réservoir ou le plancher.

Mais, à part ces cas peu fréquents, aucune précision n'était donnée sur la position du passager sur le siège.

On aurait même pu concevoir, en retournant un tan-sad, l'image d'un passager placé dos à dos avec le pilote.

Mais la providence administrative a fait naître un arrêté en date du 4 avril 1956, paru au *Journal Officiel* du 24 avril 1956, venant apporter d'utiles précisions et visant à éviter les situations compromettantes.

Il émet une série de principes simples qui ne sont ma foi, que les résultats de l'expérience et de la sagesse.

1. — Un siège par passager.

Ceci interdit de façon formelle le transport d'un enfant, sur les genoux du passager, par exemple.

Il n'est cependant pas précisé qu'il y ait obligation d'avoir un seul siège pour le passager transporté (nous verrons plus loin que le pilote aux yeux de la loi est parfois un passager) ce qui laisserait croire que le scooter ou la moto peut se prolonger d'une série de tan-sads dont le second et les suivants seraient en porte-à-faux, comme sur une rallonge.

Mais les dispositions suivantes viennent tempérer ces débordements d'imagination.

2. — Ce siège doit être aménagé de telle sorte que la manœuvre du guidon et la visibilité du conducteur soient absolument libres, et que la stabilité du véhicule soit assurée.

Le siège réservé au passager ne doit donc pas être en porte-à-faux ou situé en arrière de l'axe de la roue arrière (stabilité) il ne doit pas être placé non plus trop en avant de façon à gêner le pilote lorsqu'il manœuvre son guidon.

Ce qui fait que, hormis la multiplication des tan-sads dans les endroits divers où le « siège spécialement aménagé » pourrait se fixer (garde-boue avant, guidon, etc.) sont précisés divers cas assez fréquents.

3. — Interdictions de transports de passager.

Sont interdits le transport à califourchon, devant ou derrière le pilote, sans qu'il y ait un dispositif spécial de siège prévu.

Le transport d'un enfant assis directement sur le réservoir est donc expressément prohibé. Il reste la possibilité de l'asseoir à cette place sur un siège, mais, méfions-nous, il pourrait gêner la direction et la visibilité.

Sur un scooter, un agent ou une autorité administrative pourrait estimer volontiers qu'un enfant placé devant le pilote sur un siège fixé au tablier ou au plancher compromet la stabilité.

4. — Le transport « en amazone » EST INTERDIT.

Nous répétons : le transport d'un passager dans la position dite « en amazone » est formellement interdit d'après le nouvel arrêté.

Ici, nous pensons au large public féminin qui, s'il persiste dans ses habitudes, deviendra un « contrevenant ». Nous savons et nous avons pu voir que la police a l'intention d'appliquer sévèrement cette partie de l'arrêté. Méfiance est conseillée aux conducteurs, ou aux conductrices, de scooters ou de motos qui, par bonté, auraient la faiblesse d'autoriser sur leur machine une telle position car ils ne manqueraient pas de se faire rappeler à l'ordre.

Combien voit-on de jeunes personnes, froufrouantes dans leur robe légère ou fragile, assises dans cette position, prêtes à sauter dans la tombe, les deux jambes d'un même côté de l'engin, insouciantes du danger qu'elles courent (et font courir).

Et pourtant, un véhicule rasé de trop près et le bout du soulier de la jolie personne en question heurtant un pare-choc, et la chute est fatale.

De plus, la stabilité du scooter ou de la moto est très compromise par ce poids dont la répartition est inégale. Pourquoi les fabricants et constructeurs de deux-roues s'ingénieraient-ils à répartir, au mieux de l'égalité, le poids des deux flancs de leur véhicule, si une quelconque dulcinée vient en fausser radicalement la symétrie ?

Un simple conseil aux personnes aimant les jupes étroites : le fait d'enfourcher une selle, impliquant une certaine ampleur de la jupe ou le port du pantalon, n'est pas une servitude, mais une habitude.

Le remède est encore plus simple, et, sur un scooter si le passager ne peut monter sur le siège arrière à cause de l'étroitesse de la jupe, qu'il prenne la place du pilote !

5. — Nombre de personnes pouvant être transportée sur un deux-roues.

Le texte de l'arrêté précise que le mot « passager » comprend chaque personne prenant place sur un deux-roues, y compris le pilote et les enfants quel que soit leur âge.

La règle générale est que l'on ne peut être plus de deux personnes, y compris un enfant par exemple, sur un deux-roues, qu'il soit cycle, cyclomoteur, vélomoteur, scooter ou motocyclette.

Est donc formellement prohibé le fait, pour un ménage, d'emmener un enfant coincé entre les deux selles comme on a souvent l'occasion d'en voir.

Cependant, une restriction est apportée à cette prescription qui semblait impérative, si le scooter ou la moto possède une remorque ou un side-car aménagé (de même que le cyclomoteur ou le cycle) ce nombre passe à trois, toujours pilote compris.

De même, sur les cycles et cyclomoteurs appelés « tandems » le nombre de passagers autorisé (toujours pilote compris) est de trois.

S'il y a un enfant, de moins de cinq ans, il devra être placé dans une corbeille, ou sur un siège muni de courroies d'attache et solidement fixé au véhicule.

Ce petit siège ne doit pas gêner la manœuvre du guidon et être placé de telle sorte que la stabilité du deux-roues ne soit pas compromise. Précisons que ce siège spécial pour enfant de moins de cinq ans est prévu dans l'article intéressant les cyclomoteurs et les cycles.

Notons enfin qu'il semble que le texte prohibe les side-cars et remorques pour passagers pour les cycles et les cyclomoteurs. En effet, son article 3 interdit de transporter sur une moto ou un vélomoteur seulement, plus de deux passagers sans side-cars ou remorques arrière.

Si la remorque ou le side-car ont été aménagés pour plus de trois passagers (moto ou vélomoteur compris) un nombre plus grand est toléré.

Méfions-nous du gendarme aux vacances qui viennent !

LEGRAND-JACQUES.





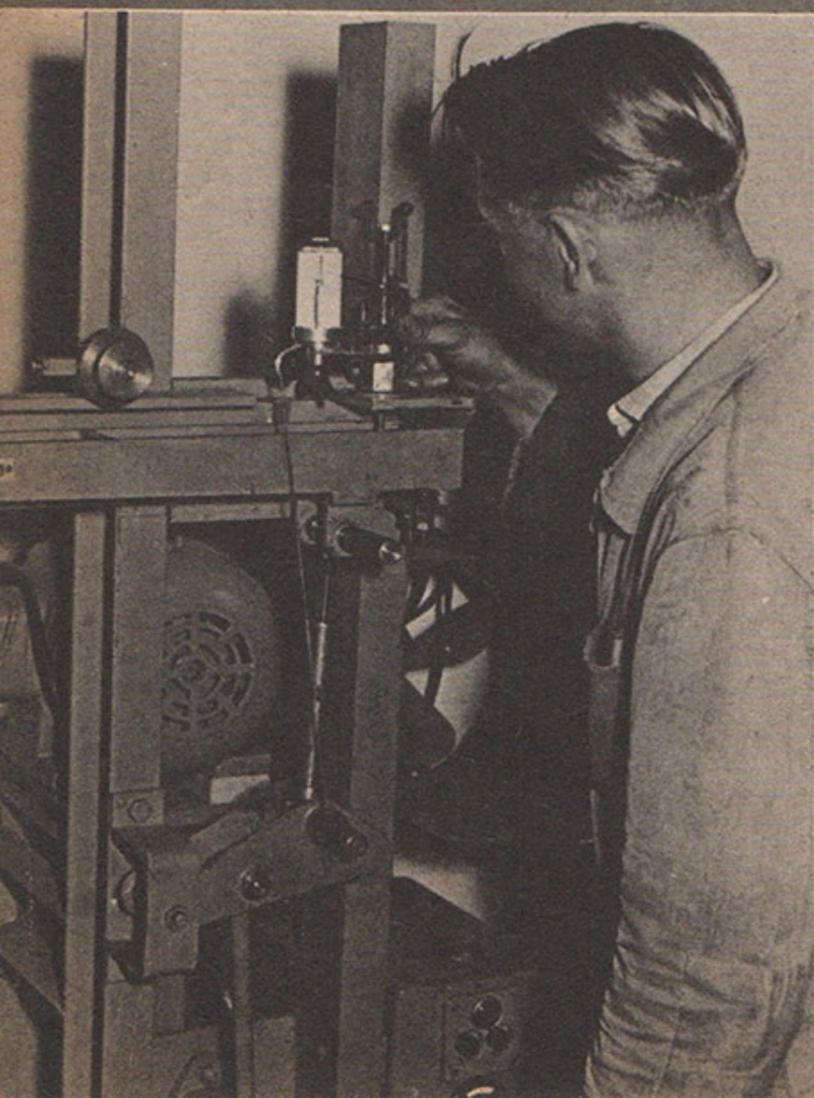
Le Directeur technique du service de course, le professeur Von Eberan en conversation avec le regretté F. Anderson quelques jours avant son accident.

L A décision de la F.I.M. supprimant l'emploi des compresseurs sur les machines de course a failli être fatale au deux-temps, et, en fait, les quatre-temps ont nettement dominé les circuits de l'après-guerre. Seule une grande firme a poursuivi sans relâche la recherche dans le domaine des « cylindres à trous »; et il semble que l'année 1956 verra enfin les bolides d'Ingolstadt attaquer l'hégémonie des quatre-temps. A Hockenheim la nouvelle 125 cm³ nous a étonné tout comme sa grande sœur, la fameuse trois-cylindres qui termina à plus de 182 km/h de moyenne. Et de plus elle semble « tenir » maintenant.

Il va sans dire que le premier venu n'est pas admis au cœur du temple du deux-temps, c'est-à-dire au service de course D.K.W. Et encore moins un journaliste, bavard par profession. Notre correspondant K. Wörner a réussi ce tour de force : après des mois de pourparlers, il a obtenu l'autorisation de faire un reportage, au « laboratoire » de course chez D.K.W. Sur notre photo, on reconnaît le regretté Fergus Anderson avec le directeur technique du service de course, le professeur Von Eberan. Cette photo a été prise lors d'un dîner au cours duquel Anderson signa son contrat avec D.K.W. pour le T.T. Cela ne devait pas être...

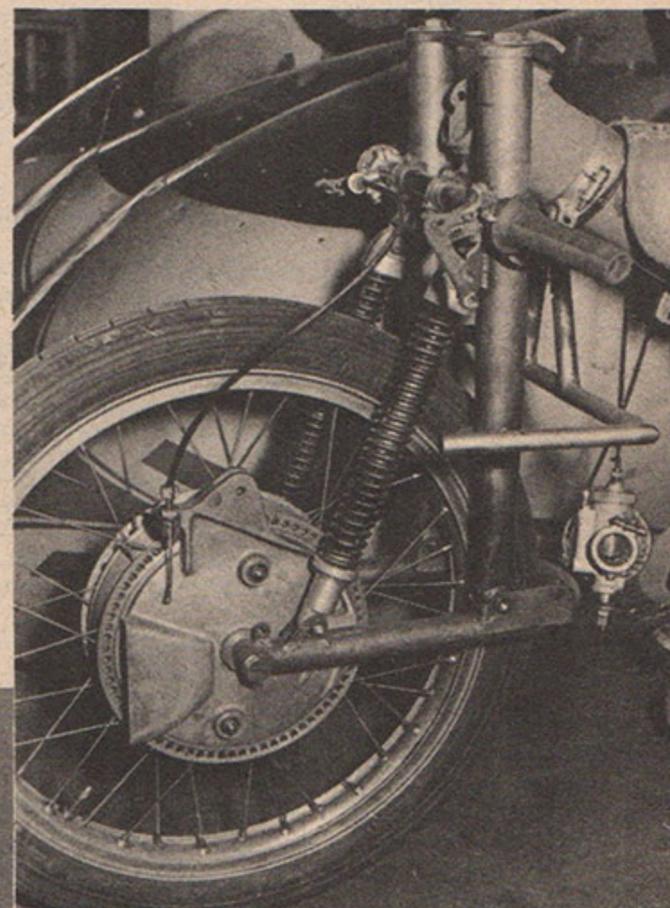


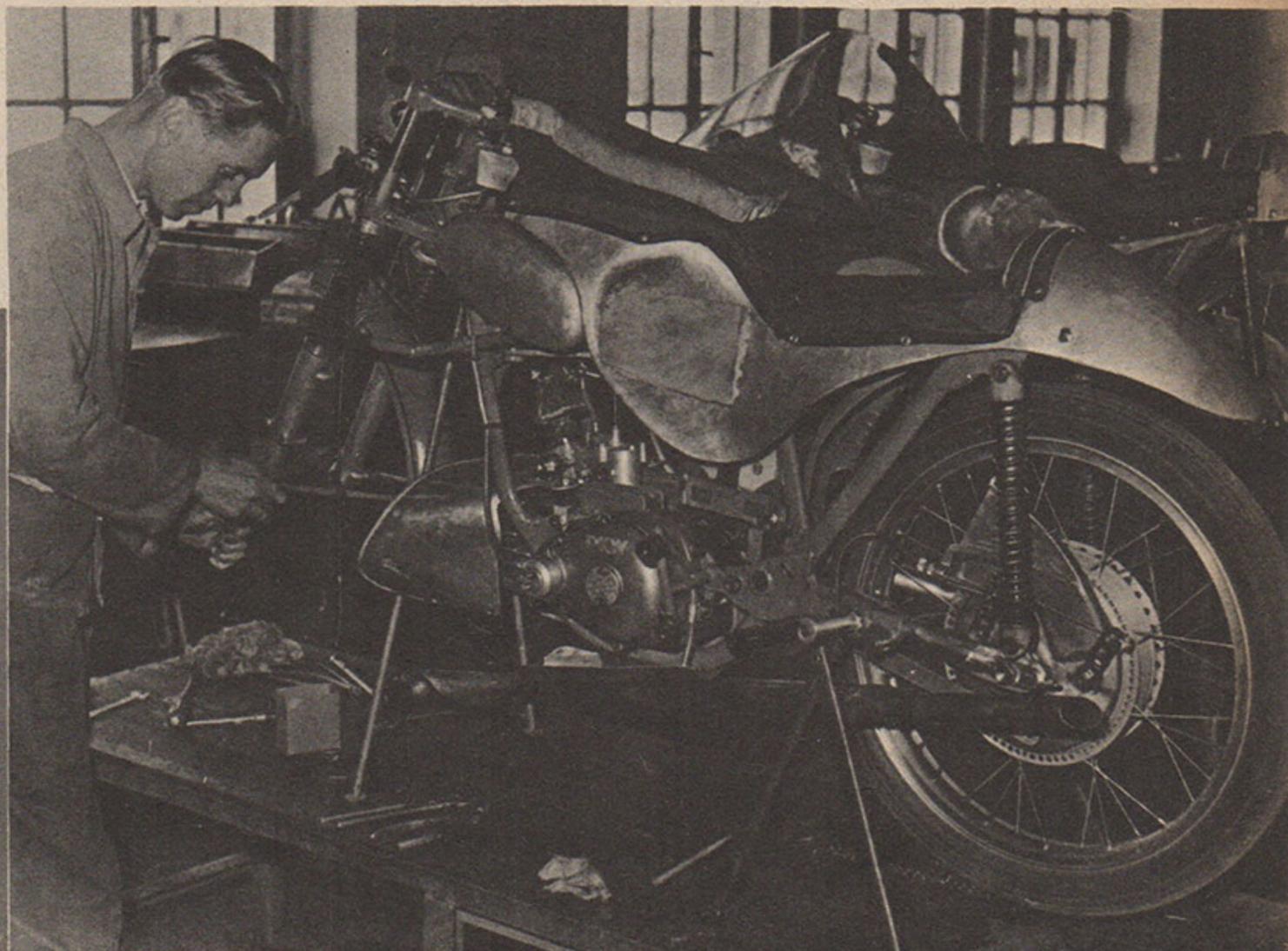
Exclusivité Motocycles :



Chaque amortisseur passe au « banc » conçu et construit par les techniciens D.K.W. avant d'être monté sur une des machines. Notez l'enregistrement graphique. Une courbe est toujours utile!...

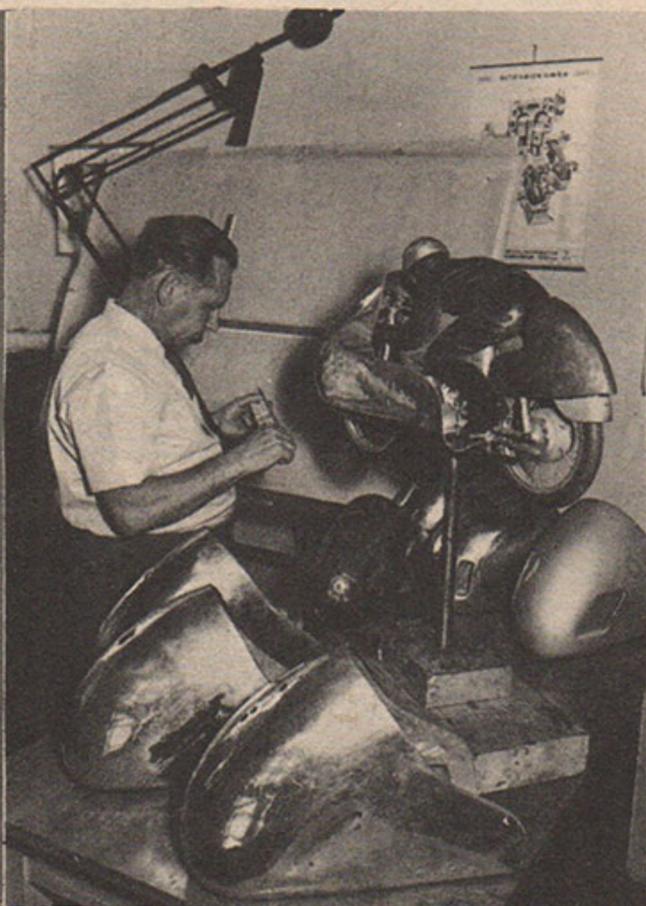
Voici la dernière fourche de la 125 cm³. Elle est pour le moins rigide... Remarquez la poutre-réservoir et le levier d'embrayage scié pour pouvoir braquer à l'intérieur du carénage.





Une vue inhabituelle : La 125 cm³ « déshabillée ». Notez le filtre à air en forme de champignon, le minuscule réservoir et les tubes du cadre qui semblent être de section elliptique. La prise d'air du frein arrière est de taille impressionnante. La position est « faite » selon la taille de chaque pilote.

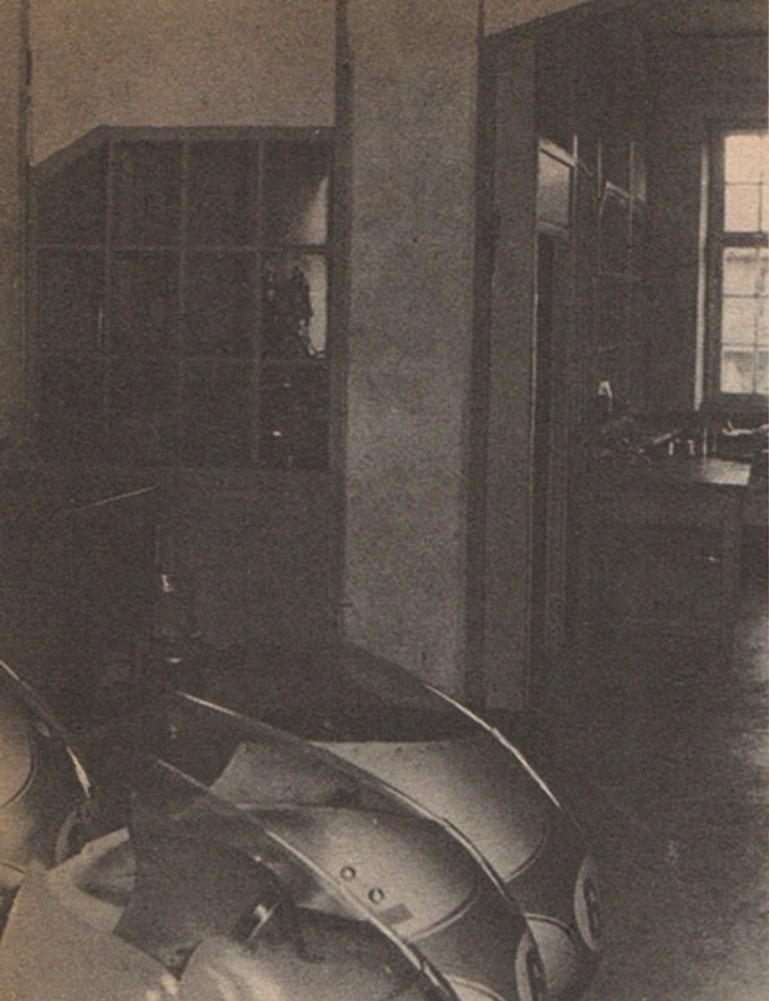
Coup d'œil indiscret sur le service course D. K. W.



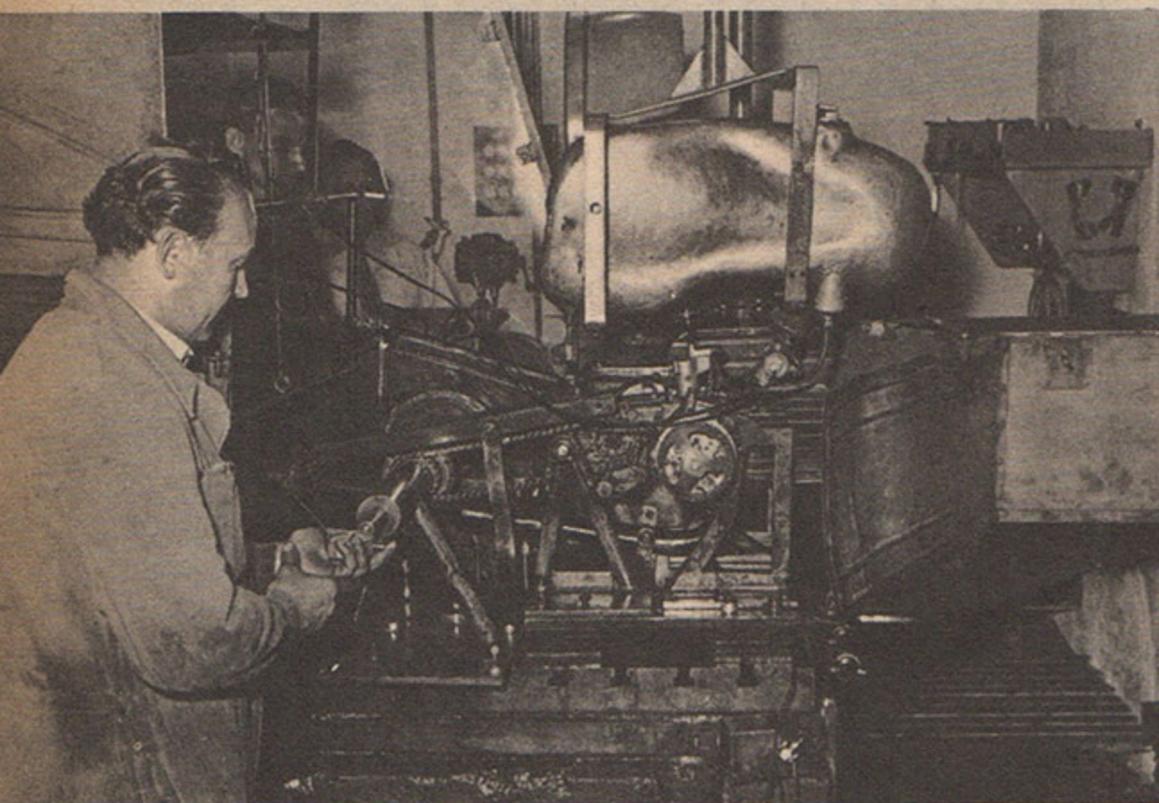
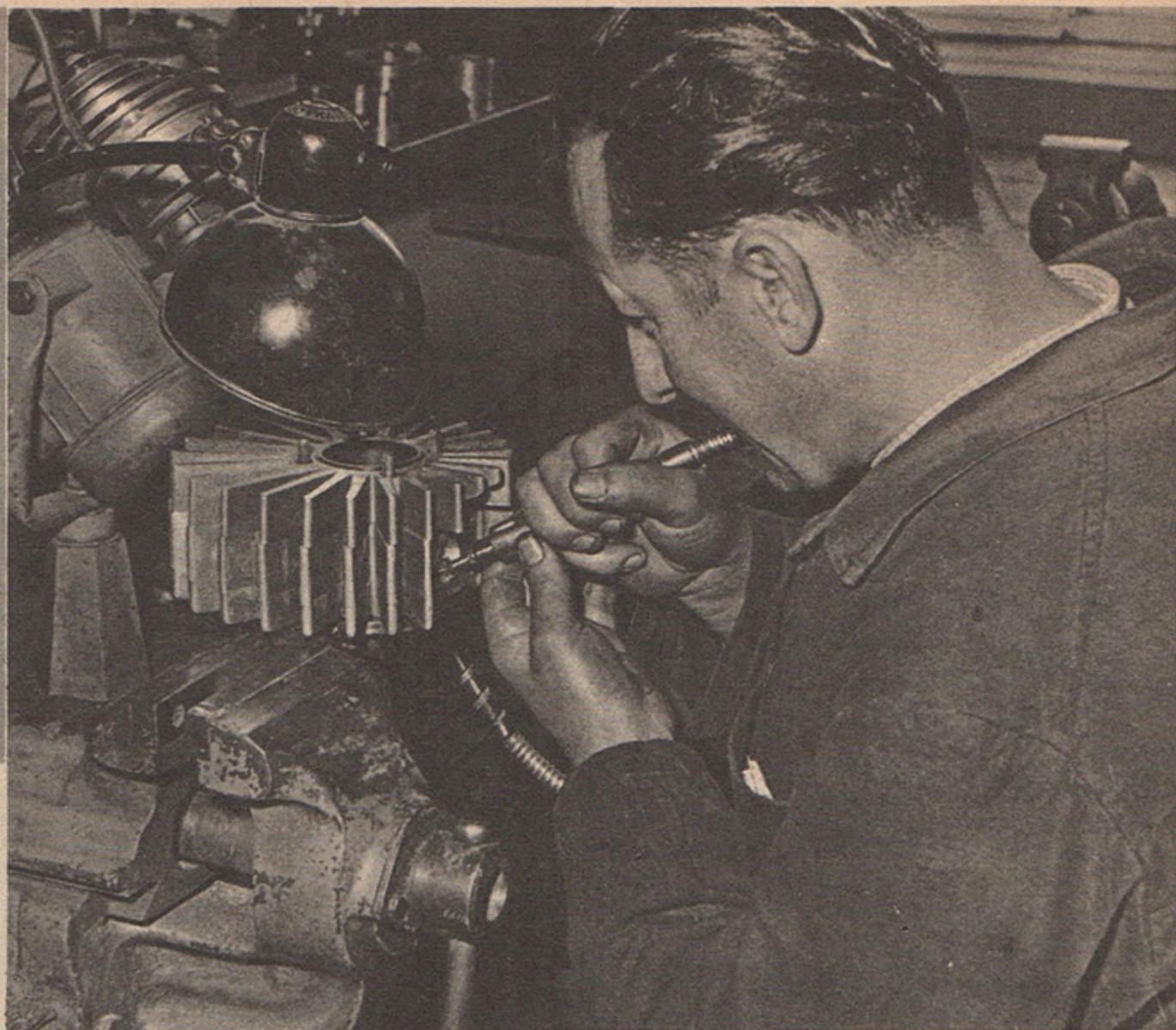
Dans le bureau de M. Görg — ingénieur en chef du service de course — notre reporter a découvert ces maquettes de carénages à l'échelle 1/5. Ces modèles essayés en soufflerie ont coûté d'innombrables heures de travail mais l'enjeu en valait la peine. Si la 125 cm³ atteint 175 km/h et si la 350 cm³ dépasse nettement le 200 km/h, c'est en partie grâce aux carénages.

Ici le moteur de la machine de Hohl en voie de montage. L'ailetage du carter est pour le moins généreux.





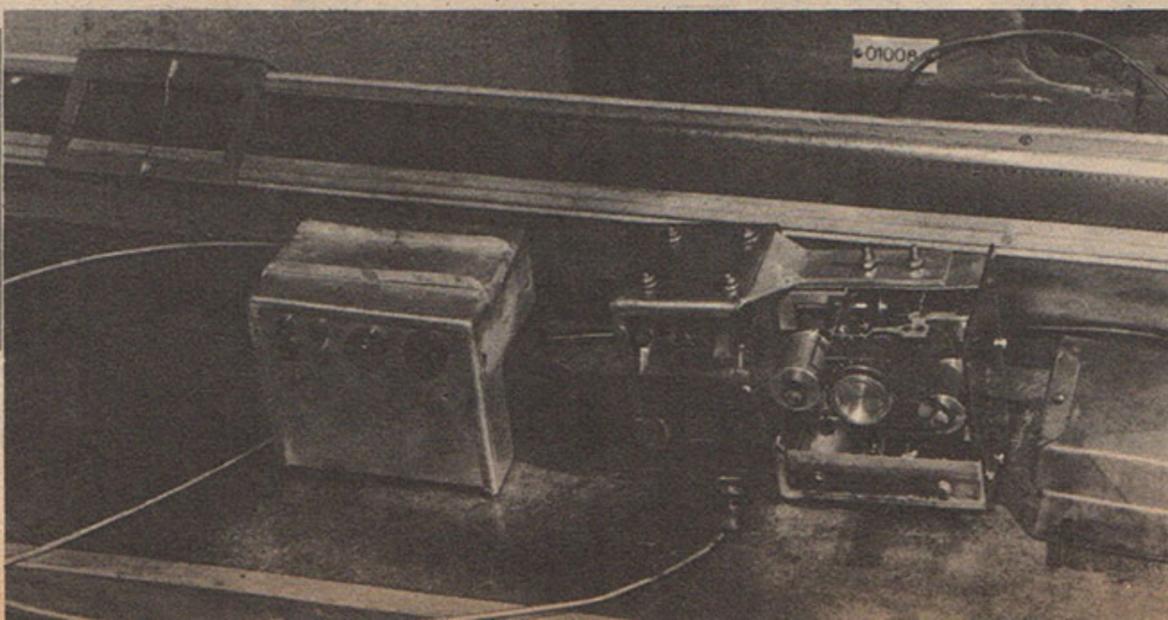
Dans ce tabernacle vitré travaille un seul homme, personne d'autre n'y pénètre : Le responsable des cylindres. Cette cabine est climatisée, on y maintient une température constante de 20 °C afin d'éviter toute déformation à la suite de variations de température.



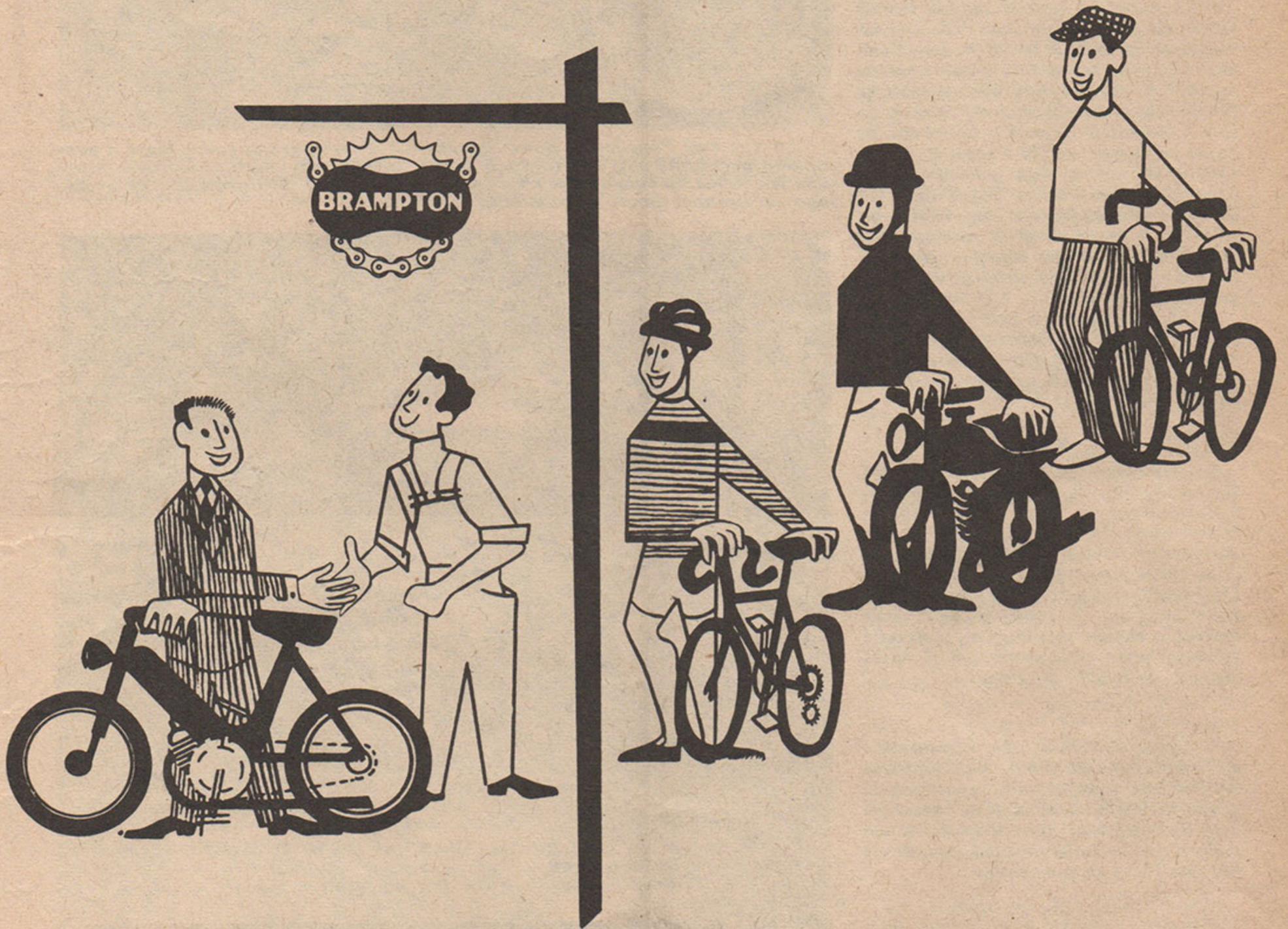
Voici le « faiseur de cylindres » au travail. Lorsque notre reporter voulut photographier l'intérieur du cylindre, il s'entendit répondre : « seulement en passant sur mon cadavre. » Sans aller jusque là, on comprend que les formes et emplacements des lumières, etc., soient gardés secrets étant donné qu'ils représentent le résultat d'années de recherches.

La 125 cm³ au banc d'essai : L'usine annonce 17,5 ch pour 125 cm³ et 47 ch pour la trois cylindres à plus de 10.000 tr/mn.

Ce mouchard baptisé « Isidore » a été conçu par les techniciens de D.K.W. Monté sur les machines, il permet de « tester » pilotes et moteurs en enregistrant accélérations et décélérations tous les dixièmes de seconde.



PAS D'HÉSITATION POSSIBLE!



BRAMPTON



LA CHAÎNE FRANÇAISE QUI TIENT !

Retour...



En suivant le Bol d'Or derrière le guidon d'une machine, on est surpris par les différences existant entre les pilotes. Sur les soixante coureurs admis sur la ligne de départ, un bon nombre ne disputent que le seul Bol d'Or dans l'année et ce, sur des montes plus ou moins rapides et pas toujours bien préparées. En fin de course il m'a été donné de voir « travailler de près » Klimt sur la Jawa et Dagan sur la Gnome et Rhône carénée au milieu d'un peloton d'amateurs à la Ferme et au Faye! Cela me donne rétrospectivement la chair de poule... Il est incroyable combien de pilotes ne savent pas attaquer correctement un virage! Généralement, on courbe beaucoup trop tôt.

Et le freinage! Il est simplement effarant de voir des petits cubes de série ou presque freiner à 150 mètres et pourtant, les machines équipées de bons freins étaient nombreuses...

* *

Le deux-temps a une bonne cote au Bol d'Or et, comme chacun sait, un moteur « à trous », fonctionne au mélange essence-huile. Et ça fume, ça, madame... Je n'aurais jamais cru que la fumée de deux-temps pourrait m'empêcher de voir. C'est pourtant ce qui arriva dans la nuit. Ensuite, j'eus la malencontreuse idée de vouloir essuyer mes lunettes, mais cette fameuse fumée était grasse... et il fallut changer de lunette au stand.

* *

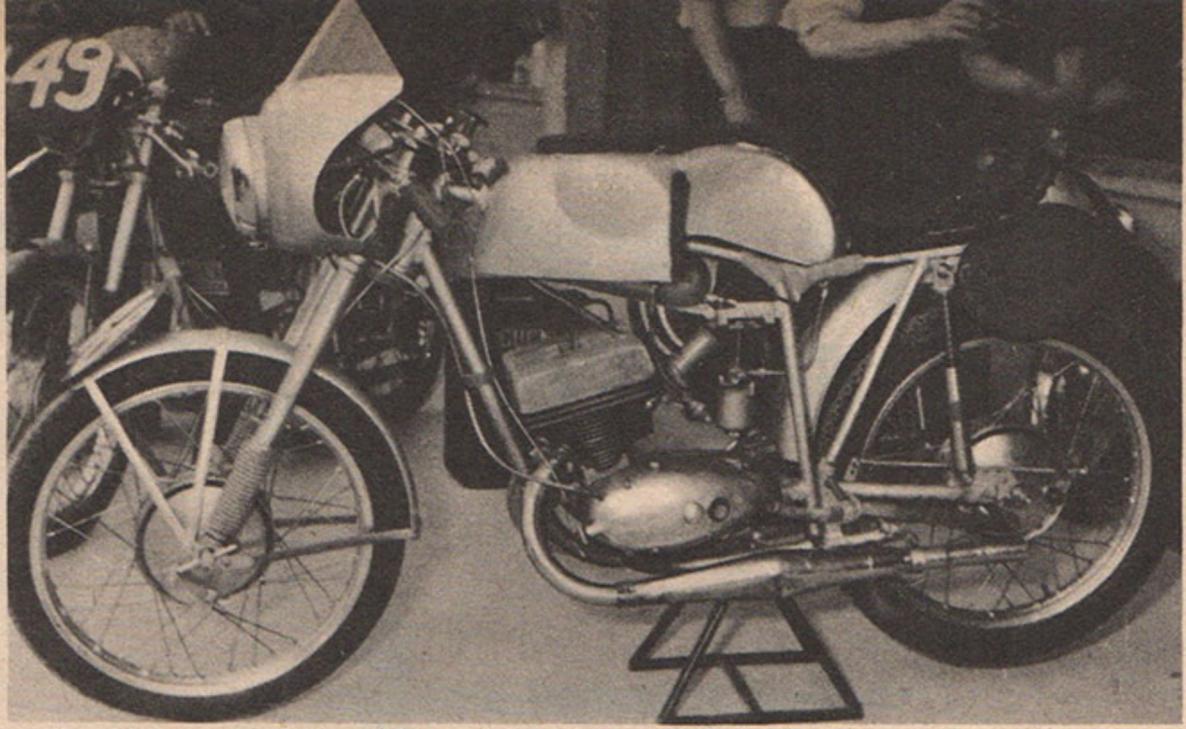
A propos de stands : Le décrochement de la piste vers les stands était peut-être un peu trop brusque. En repartant, il fallait faire très attention de ne pas accrocher de concurrent dans le goulet et ce, malgré un commissaire qui agitait un drapeau jaune en permanence.

* *

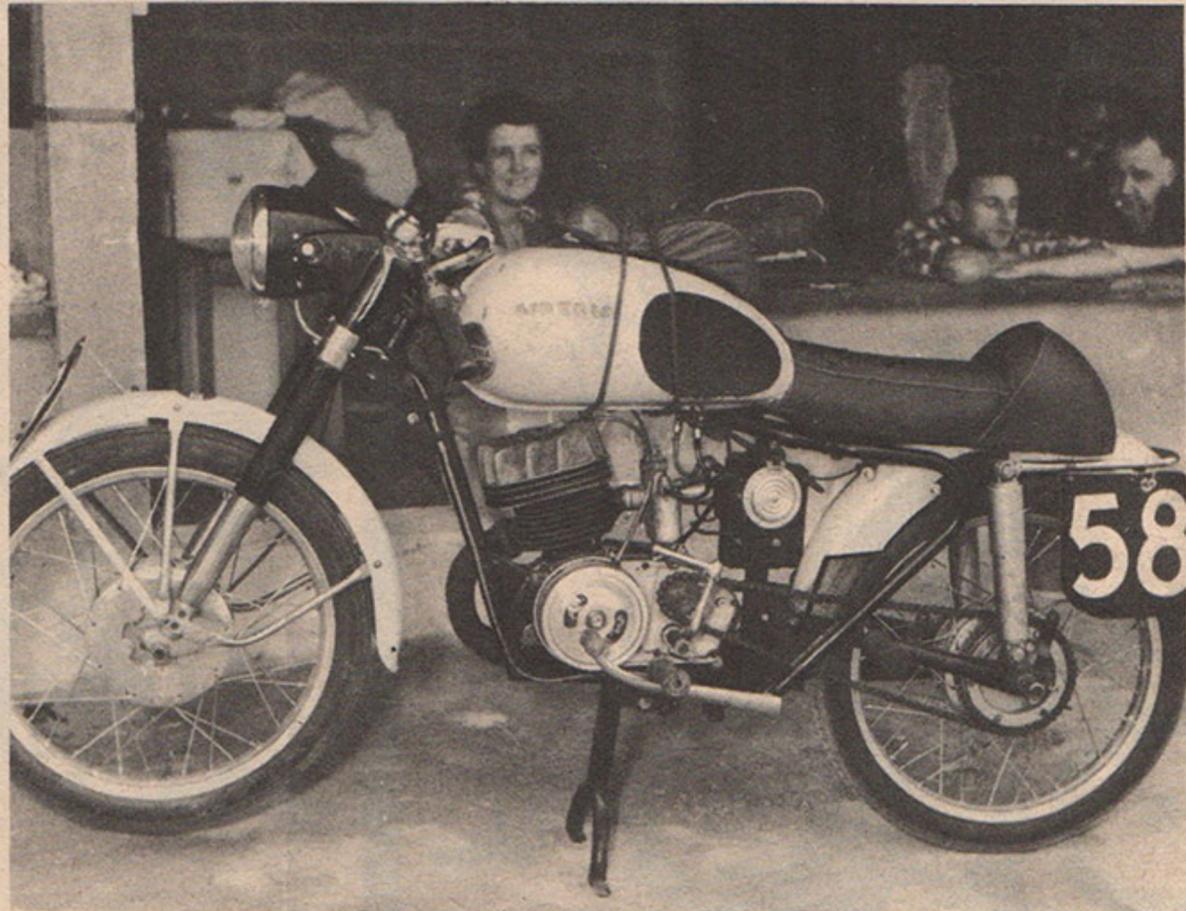
Les organisateurs auraient dû faire venir un régloscope... Toute plaisanterie à part, il est vrai que certains phares étaient réglés trop haut, ce qui était gênant pour les autres concurrents, notamment dans la courbe Ascari d'où l'on voit monter les machines vers la Bretelle de Couard.

* *

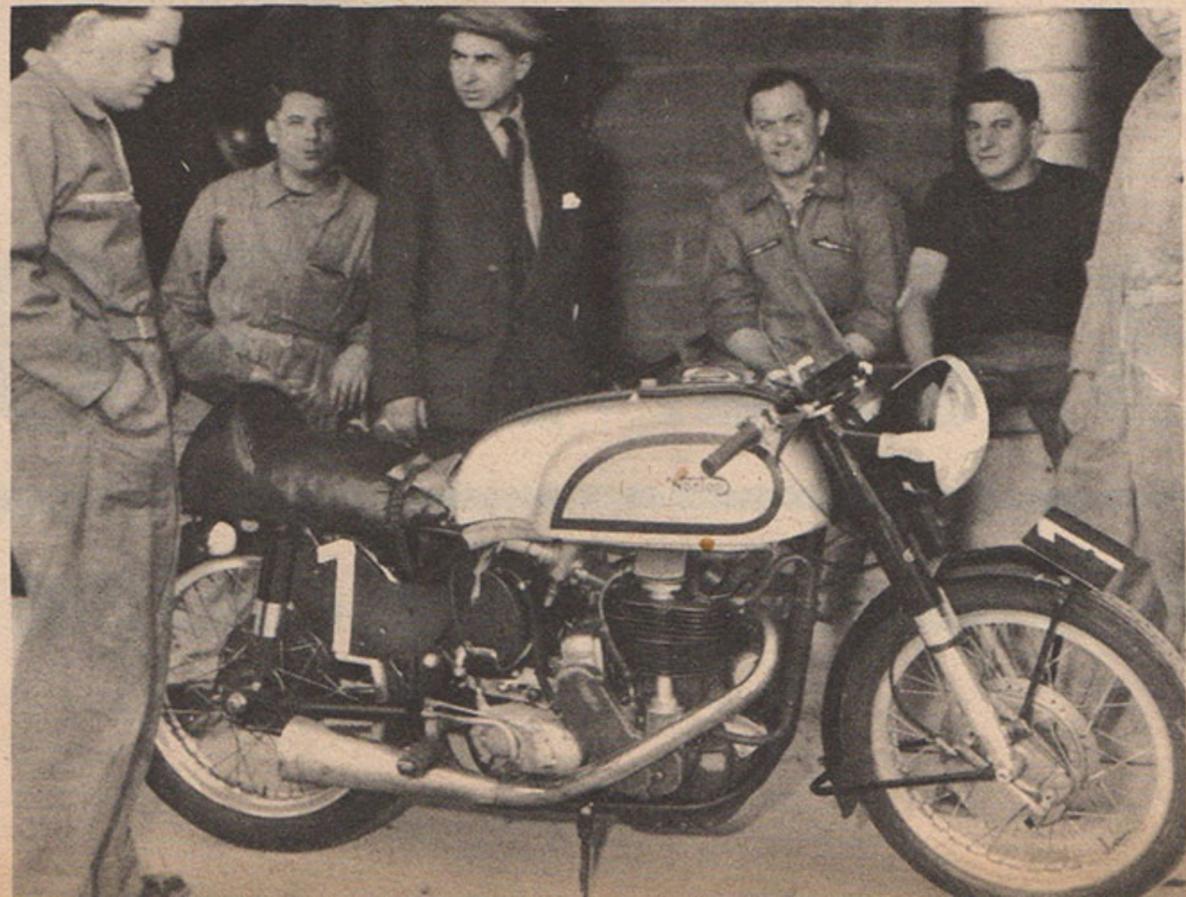
Si l'éclairage des virages était aussi insuffisant que possible, il n'en est pas de même dans les stands. La nouvelle construction en « dur » mérite des éloges et l'éclairage — 2 ampoules — y est suffisant. Les fameux courants d'air de Montlhéry subsistent toujours mais tout le monde avait trouvé moyen de boucher les portes arrière avec du carton, des couvertures, etc.



La 175 cm³ Peugeot de Bouin bénéficiait d'un nouveau cadre léger à suspension oscillante et d'un réservoir assez curieux. Un second réservoir, situé sous les tubes du cadre, alimente en huile de ricin le carburateur : ce graissage additionnel donne d'excellents résultats.



Ci-dessus, la 175 cm³ Liberia-Ydral qui enleva la catégorie sport, et ci-dessous la Norton vainqueur au classement général : le moteur est un « usine 1953 », avec refroidissement par circulation d'huile de la soupape d'échappement.



...sur le Bol



A chaque course, on se rend à nouveau compte que la catégorie sport, telle qu'elle est admise aujourd'hui, n'est pas viable. Nul ne sait où finit la série et où commence la compétition. A notre avis, devraient être classés « sport » les machines cataloguées telles par le constructeur et sans aucune modification de la part du concurrent puisque, de toute façon, un contrôle est impossible.

* *

Un concurrent qui court le Bol au guidon d'une machine de série est un martyr. Non pas à cause des performances, mais parce que la position est un véritable supplice. Poignets « cassés », torticolis, etc. sont inévitables. Pour ma part, c'était le troisième Bol disputé sur machines de série et j'espère que c'est le dernier dans ces conditions!

* *

Un moteur neuf, non rodé, est une belle chose, certes, mais pas pour participer au Bol d'Or. Les deux Zündapp, l'éléphant vert et son panier et la 250 S — étaient arrivées d'Allemagne vendredi. La KS 601 est une machine bien connue et, bien que non rodée, elle finit par fonctionner à peu près le samedi...

La 250 S, par contre, est un modèle nouveau dont on ignore à peu près tout. La construction en série a démarré actuellement, mais les catalogues n'étaient pas encore imprimés. Ceci nous a obligés de l'engager en catégorie sport. Cette machine dispose certainement de quelque 18 ch, puissance respectable pour un mono deux temps. Sur le silencieux « fait main » de la 250 S, les soudeurs devaient lâcher peu avant la fin annulant ainsi les espoirs mis en cette machine. Signalons que la 250 S n'accusa aucun serrage et termina tout de même sixième au classement général.

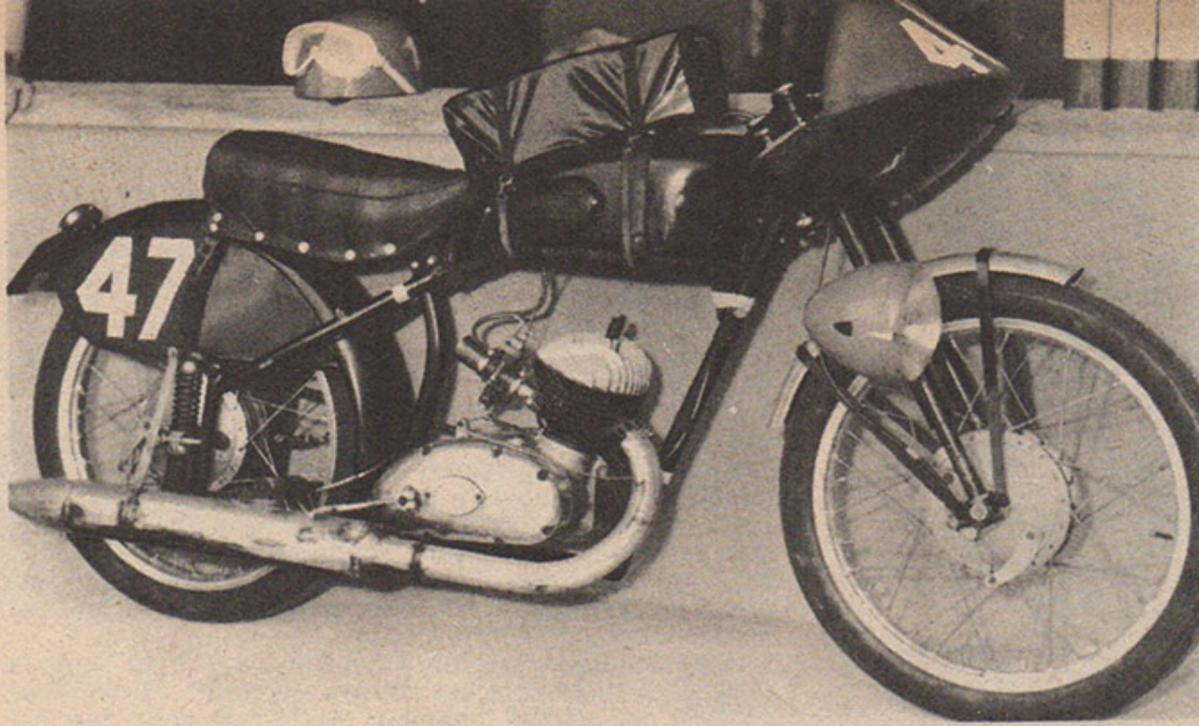
* *

Le carénage est une belle invention. Mais pour ce qui est de « prendre la roue » d'une machine carénée, c'est une autre paire de manches. Pendant la dernière heure, j'ai essayé de prendre la roue de Dagan qui tournait incroyablement vite sur sa Gnome et Rhône carénée. Des nêfles! Cela n'aspire rien du tout! Si le carénage est bien dessiné, les filets d'air doivent se rejoindre derrière le pilote en éliminant les turbulences « aspirantes ».

* *

Nous avons « nommé » un chronométrateur chargé de pointer tous les passages de nos deux machines. Bien nous en prit, puisqu'il a pu faire rectifier plusieurs erreurs de chronométrage survenues dans la nuit. Décidément, les chronométrateurs officiels étaient bien mieux à Couard.

P. NIEDERMAN.

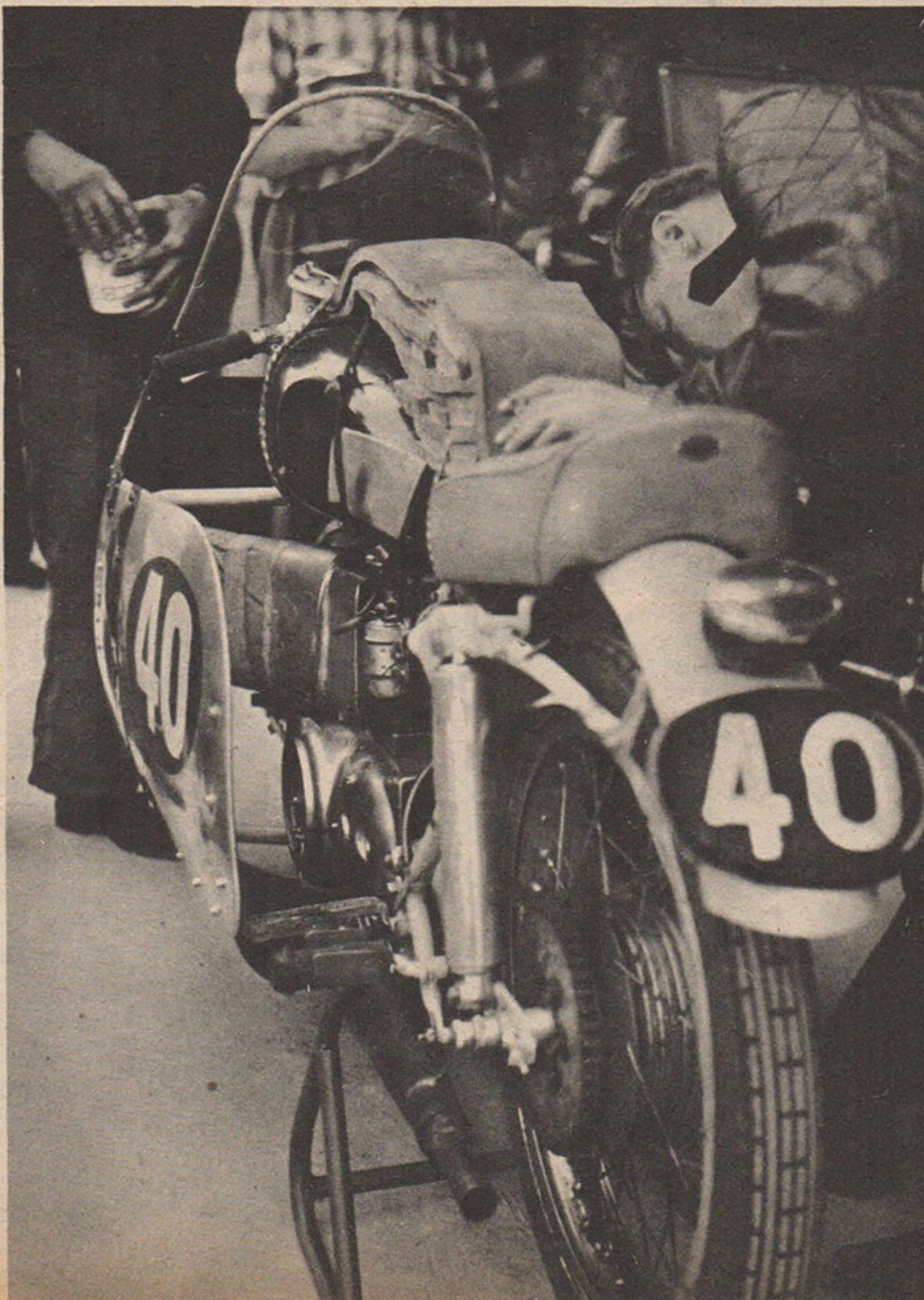


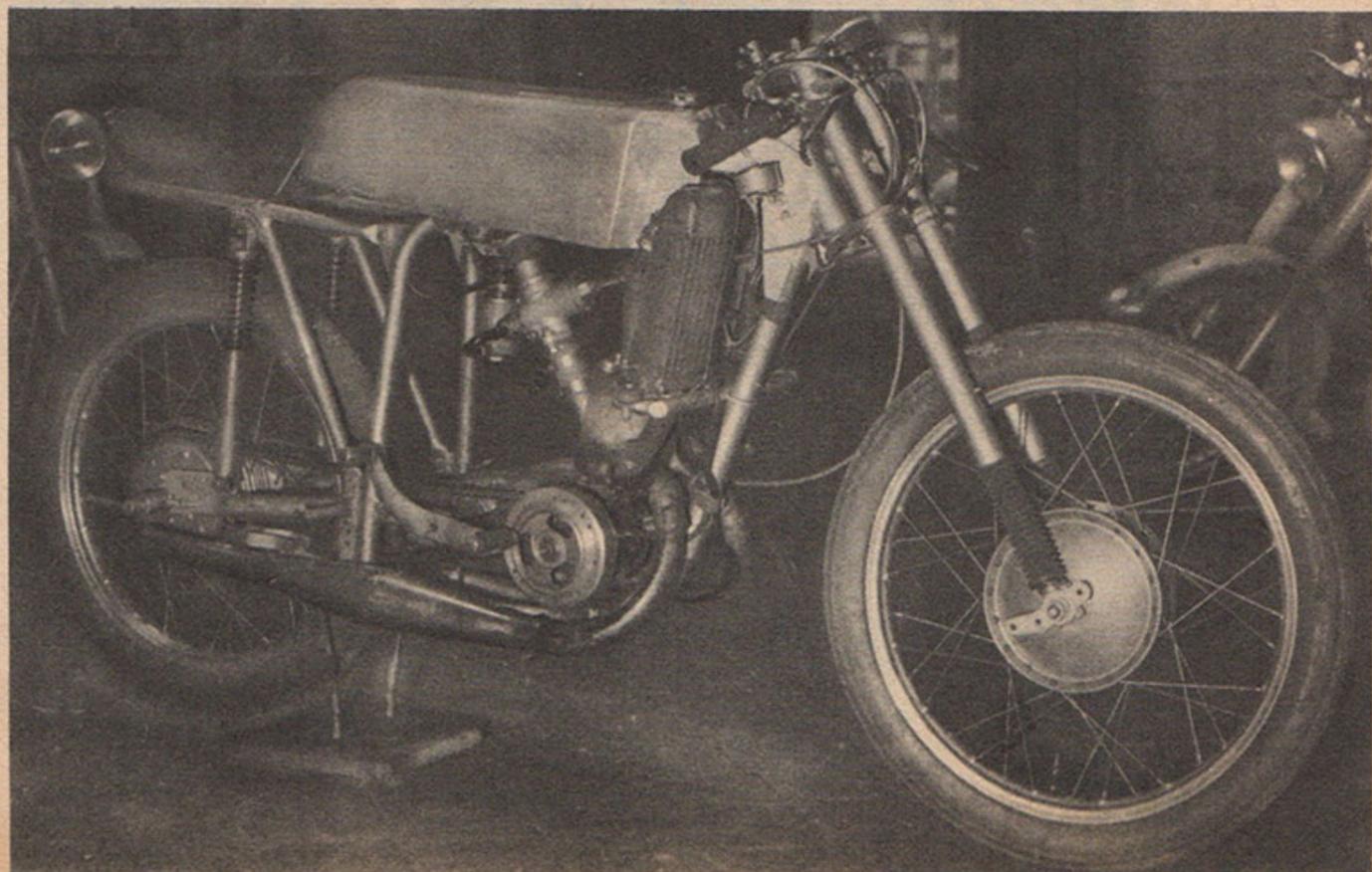
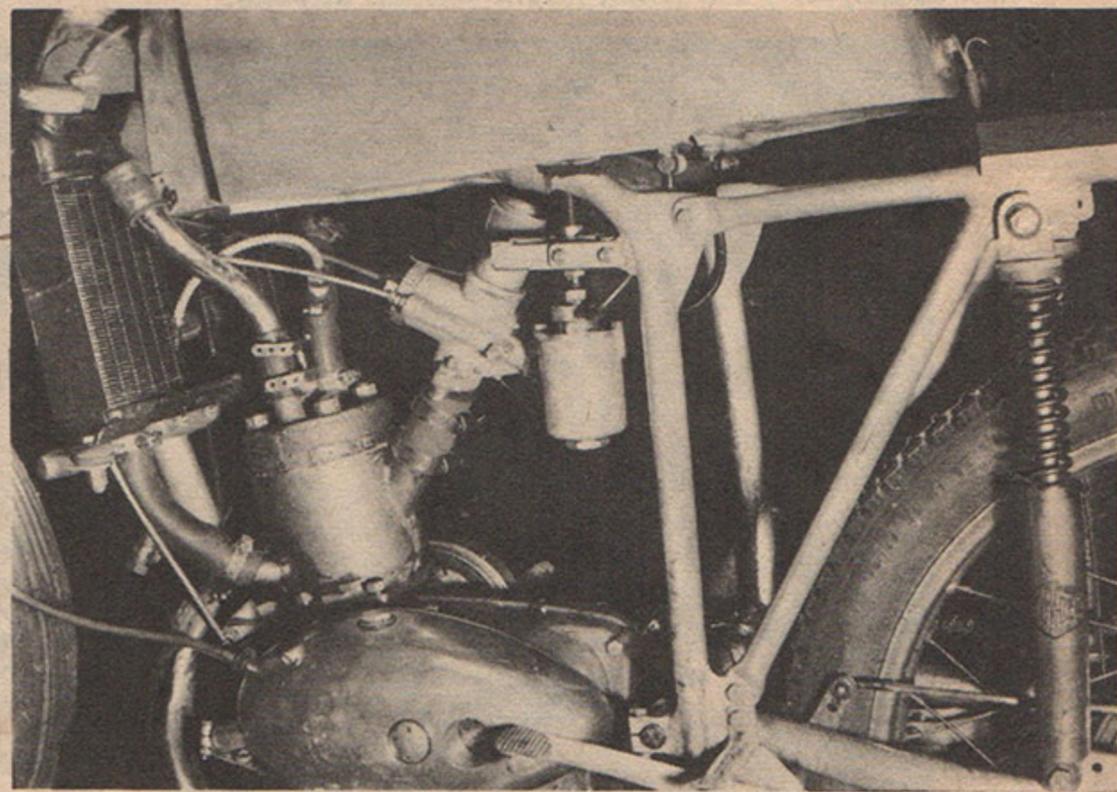
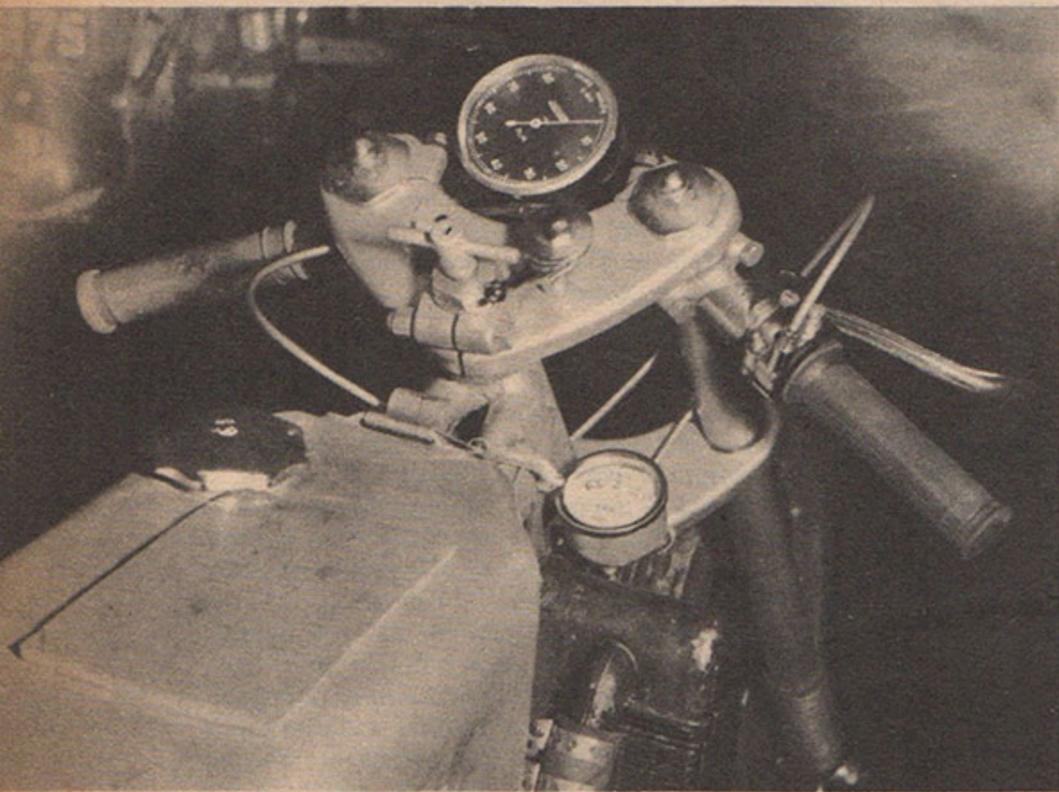
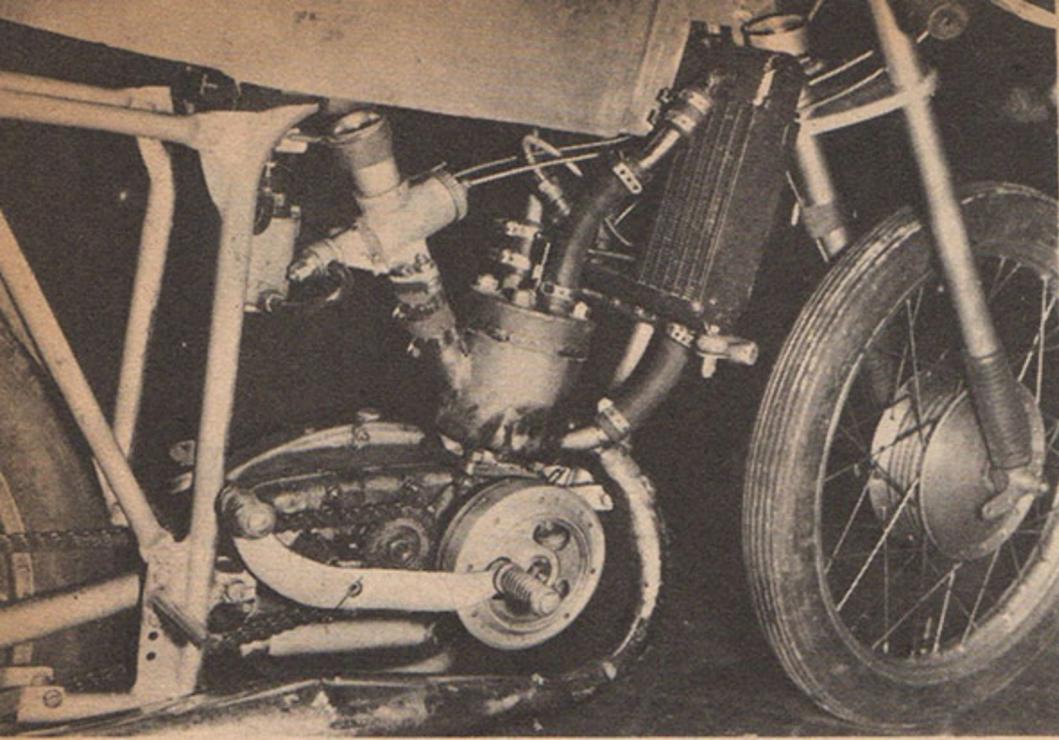
La 125 cm³ Ydral de Saumureau-Lejeune, malgré un embiellage descendu à 3 h du matin, réalisa une moyenne de 77,612 km/h, ce qui aurait constitué un nouveau record si la catégorie avait été prévue au départ.

La 175 cm³ Gnome et Rhône de Court-Dagan : on aperçoit une des manches à air assurant le refroidissement. Le carénage était fixé rigidement et ne donna aucun souci durant l'épreuve.

Grâce à une étude très serrée du système d'échappement, le régime avait pu être descendu à 6 400 tr/mn normal et 6 800 tr/mn en pointe, pour une puissance constante de 15 ch, le maxi se situant à 15,6 ch. Lors des « Deux-Heures », le régime atteignait 7 600-8 000 tr/mn, pour une puissance sensiblement identique. Le rapport volumétrique ne dépasse pas 9 à 1.

A 6 800 tr/mn, la vitesse théorique est d'environ 143 km/h, mais lors des essais, les 7 200 tr/mn furent souvent atteints.





NOUS présentons aujourd'hui, en exclusivité, la dernière née du tandem Goll-Bouin. Cette machine à refroidissement hydraulique n'a pu être prête pour le Bol d'Or, ainsi que nous l'avions laissé espérer dans un précédent article.

C'est dommage, elle aurait constitué un outsider de premier ordre, car chacun sait que le gros handicap du deux-temps est l'inconstance de performance, résultant des trop nombreuses distorsions. Le refroidissement par eau assure une évacuation thermique plus régulière et pallie en grande partie l'inconvénient précité.

Tel qu'il se présente, le cylindre représente un gros travail ayant pour point de départ une chemise en acier chromé de Peugeot sport, avec des sections de lumière établies en fonction de toute l'expérience de notre ami Bouin. Transferts, conduits d'admission et d'échappement sont rapportés par brasure, soudo-brasure, soudure, etc.

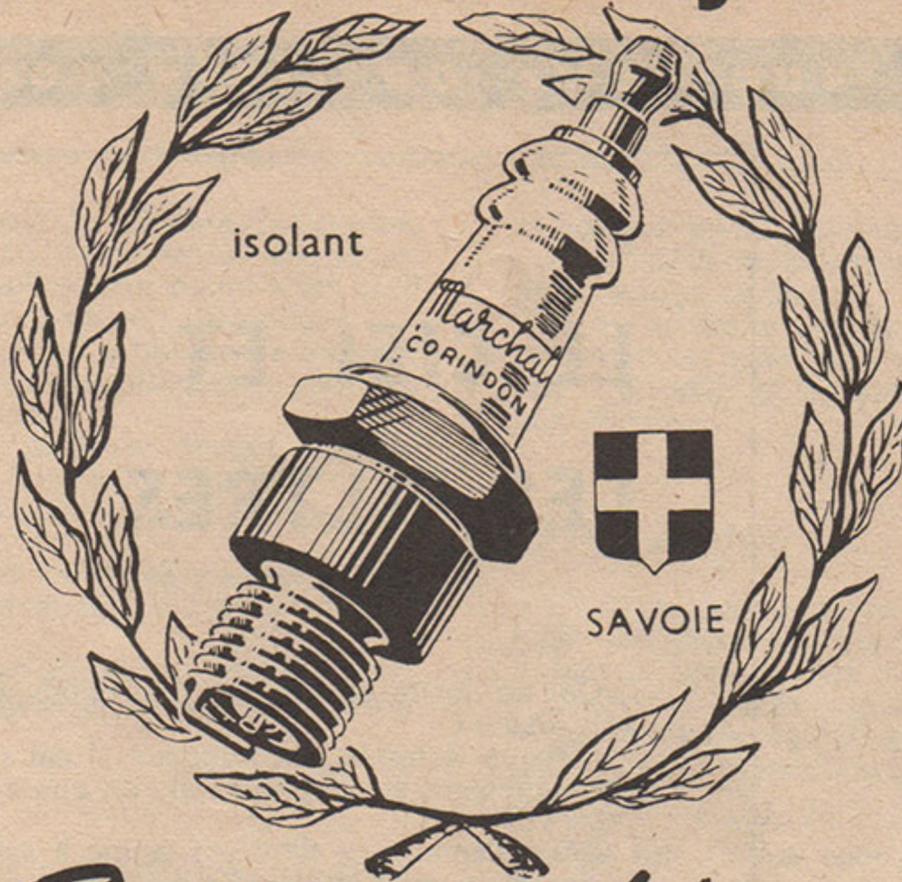
Le radiateur provient d'une Véloce LE 200, et un thermomètre est branché sur le circuit hydraulique, le dernier fonctionnant en thermo-siphon.

Le carburateur reste un Amal G.P. de 27 mm. Toute la réalisation technique est l'œuvre cérébrale et manuelle de Goll, par ailleurs ingénieur électricien, cette dernière qualité lui ayant permis de mettre au point un allumage du type électronique, supprimant le rupteur classique, et qui sera monté ultérieurement.

Les essais ont déjà commencé, et la période de rodage a permis de constater un refroidissement trop important, et la tendance au givrage du carburateur, inconvénients mineurs qui disparaîtront avec le montage du carénage.

R. COURT.

**ELLE
N'ÉTAIT PAS
AU
RENDEZ-VOUS !**



Collot



Amédéo



Onda



Charrier

La Bougie des Vainqueurs

97 Victoires

55 en MOTO-CROSS

avec
AMEDEO, BOISSERIE, CHARRIER, DARROUX, DELPEY-
RAT, FRANTZ, HAZIANIS, Robert et René KLYM,
MELIOLI.

42 en VITESSE

dont le BOL D'OR

1^{er} CLASSEMENT GENERAL ET 14 CATEGORIES
et les champions :

BAYLE, BOUIN, BURGGRAF, COLLOT, DESCHAMPS,
HENRIOT, JACQUIER-BRET, LECOMTE, MAISON-
NEUVE, MURIT, ONDA, De POLO, SQUIRI.

la MEILLEURE

dans les grandes compétitions Moto et Auto

la MEILLEURE

pour les plus grands champions

la MEILLEURE

pour tous les grands Constructeurs Français
qui la montent en série

la MEILLEURE

pour votre moto

Plus de kilomètres, en moins de temps, avec moins d'essence



Bayle



Lefèvre



Drion



Mélioli

MARCHAL

camping
photo
tourisme

sur deux ou trois roues

LE CIEL ET LES FILTRES

Qui ne désire obtenir sur une photographie les nuages qu'il a vus dans son viseur ?

Lorsque le temps est nuageux, il est rare que les nuages apparaissent spontanément sur l'épreuve si l'on opère sans avoir placé un filtre devant l'objectif.

Généralement, ce filtre est jaune. Il est possible cependant d'accentuer le contraste entre le ciel et les nuages en plaçant un filtre orangé ou rouge.

UTILITÉ D'UN FILTRE

La pellicule, malgré les progrès incessants que l'on accomplit pour sa fabrication, n'est pas encore capable (du moins pour le noir et blanc) de traduire exactement les couleurs qui sont distinguées par l'œil.

L'intensité de la lumière, réfléchiée par un objet, le fait paraître clair ou sombre. Le vert des feuillages n'est pas si clair que le ciel et le bleu est plus foncé que le jaune.

Dans les vues prises à l'extérieur, une photo se présente la plupart du temps comme un sujet, sombre ou clair, couronné par le ciel.

Par très beau temps, un sujet moyen ou sombre (une personne par exemple) sera « pris en photo » avec une certaine ouverture, à une certaine vitesse.

BELLES

en noir et en couleurs

IMAGES

Photographie exécutée
avec adjonction d'un
filtre jaune moyen



La lumière venant directement du ciel sera très intense et impressionnera la pellicule d'une façon disproportionnée. Le ciel paraîtra complètement blanc alors qu'il était en réalité bleu foncé, voire piqueté de nuages.

Le risque sera encore plus grand si une partie du sujet se détachant sur le ciel est très claire, brillante ou blanche. Elle se confondra alors avec lui.

Parallèlement, une bonne pellicule devrait traduire par des gris plus ou moins foncés les nuances et les intensités des couleurs, telles que l'œil les a distinguées.

Or, il n'en est rien.

C'est pourquoi l'on apporte certaines **corrections** et que l'on traduit mieux les couleurs que l'œil enregistre par l'action **d'un filtre**.

Il en est de toutes sortes. Les principaux sont le jaune, le vert, le rouge, le bleu, le dyma et celui contre l'ultra-violet (U.V.).

Leur rôle est très simple.

Ils absorbent une partie de la lumière qui risquerait de trop « impressionner » la pellicule.

Ce sont des verres, colorés de diverses façons, répondant pratiquement à chaque couleur usuelle.

Tout filtre, quel qu'il soit :

— retient la lumière ayant une couleur « complémentaire » à la sienne ;

— laisse passer et favorise la lumière de sa propre couleur (ou s'en approchant le plus).

Pour donner un exemple :

Le filtre jaune laisse passer le jaune et l'orangé et retient le violet et le bleu qui sont les couleurs complémentaires des premières.

Tout filtre éclaircit donc sa propre couleur et assombrit ses couleurs complémentaires.

Sur une photo qui comporte une grande étendue de ciel bleu, il faudra, si l'on veut obtenir un ciel sombre



L'absence de filtre ne permet pas de donner au ciel une « présence ». La surface, trop pâle, ne fait pas ressortir le sujet.

et non pas blanc, adjoindre un filtre jaune vert ou rouge. En effet, la couleur retenue par ces trois teintes est, entre autres, le bleu.

Si au contraire on mettait un filtre bleu, le ciel serait extrêmement clair. Les radiations bleues ne demanderaient en effet qu'à passer et impressionneraient trop la pellicule.

Le filtre jaune.

C'est le plus employé. Il n'est pas seulement utile, mais indispensable pour faire des photos de qualité durant la belle saison.

S'il est un accessoire à acheter en même temps que le pare-soleil lorsqu'on acquiert un appareil photographique, c'est bien celui-là.

Il existe en trois nuances :

— Le filtre **jaune clair** pratiquement utilisé seulement lorsque les objets que l'on a en face de soi sont violets, et lorsque le jour commence à décroître et que les sujets sont très clairs sur un ciel pratiquement blanc.

— Le filtre **jaune foncé** qui assombrit les objets bleus ou violets et éclaircit les objets dont la teinte avoisine le jaune, et ceci dans une grande proportion.

— Et, enfin, le filtre **jaune moyen** qui est le plus utilisé. Il a les avantages de tous les filtres jaunes (éclaircir les jaunes et assombrir les bleus et les violets) mais sans forcer les effets.

C'est le premier filtre indispensable à tout photographe amateur.

Lorsque le sujet est relativement clair, il le fait trancher sur un ciel assombri. Ainsi, les nuages apparaissent nettement et leurs contours sont nets ainsi que le montre une photographie de l'église de la Trinité à Paris, ci-contre.

Son utilisation est simple et aisée et il suffit de faire entrer un peu plus de lumière dans l'appareil (généralement, pour un tel filtre, à moins d'indication contraire sur le filtre lui-même, car il est des « moyens » qui frisent les « foncés », il faut ouvrir d'un diaphragme ou prendre à la vitesse immédiatement plus lente).

Quand faut-il mettre un filtre jaune et quels sont ses effets ?

Photographies de bord de mer, ciel avec nuages blancs, portraits d'individus blonds (sur une pellicule normale, le blond serait rendu comme un châtain ou un brun) neige par temps ensoleillé et ciel bleu, etc.

Par contre, il sera inutile de l'employer si le sujet ne comporte ni jaune, ni violet ni bleu. En effet, comme il n'intéresse pratiquement que ces couleurs, il n'est nul besoin ni de les éclaircir ni de les assombrir, car toutes les autres couleurs passent normalement au travers sans être influencées.

Notons enfin, que le filtre jaune assombrit tout de même légèrement le vert et éclaircit le rouge.

Un dernier conseil : son prix étant modique et son utilisation simple, ne partez pas en vacances avant d'avoir acquis un filtre jaune moyen. Les photographies, que vous pourrez faire cet été, vous récompenseront de la modeste dépense que vous aurez consacrée à une partie de votre plaisir hélas trop souvent négligée.

LEGRAND-JACQUES.

toile et cordes

camping

LE 7^e SALON DU CAMPING



La remorque « Ailette », dans son ensemble, offre l'aspect d'une vraie caravane.

Ce Salon des Sports-Camping-Vacances-Pêche s'est tenu, cette année, sous les frondaisons naissantes du Bois de Vincennes.

Nous estimons que le choix de l'emplacement était excellent et que le public a pu se rendre compte, mieux

que sur les quais de la Seine, de la qualité et de la variété du matériel exposé.

Le temps n'a pas été très clément, mais pour le vrai campeur, quelques ondées glaciales ne sont-elles pas une partie de son plaisir ?

L'intérêt des exposants (et non pas celui des fabricants et des détaillants pris chacun séparément) s'est porté principalement sur le matériel destiné à la pratique du camping automobile. La cherté des stands fut, paraît-il, la cause principale de cette erreur d'optique.

Car il s'agit bien d'une erreur ; la fréquentation assidue des camps de camping de France, nous ayant fait constater que la majorité sont utilisés par les campeurs à deux roues.

Néanmoins, nous avons pu admirer de belles réalisations réservées aux campeurs désirant emmener un petit matériel de qualité et nous allons passer en revue les nouveautés et les découvertes de ce Salon.

LES TENTES

Si le nombre des tentes autos était prédominant, il existait cependant un grand nombre de variétés de guiloues réservées aux deux roues par leur taille, leur conception et leur poids.

Si les canadiennes séduisent à juste titre bon nombre de campeurs désireux d'avoir un matériel simple et traditionnel, une nette offensive des monomâts et plus particulièrement de celles du type pyramidal, était à constater. Parmi les monomâts, nous avons noté tout particulièrement celle avec faîtière fabriquée par les établissements Maréchal, ainsi que la tente Mistral exposée chez Henri Godde ; seul le prix élevé (45.000 fr) de cette dernière peut faire hésiter.

Cette tente possède un large auvent susceptible de se replier la nuit comme une jupe plissée.

Tout le monde ne peut pas s'offrir un tel luxe et le campeur aux ressources minimales désirent s'offrir un

Monocamp présentait cette « pyramidale ».



Une petite tente complète (et bon marché) de chez Jamet.



Vue intérieure de la remorque « FARECA ».





Tous les fabricants de matelas pneumatiques offrent à leur clientèle une large gamme de matelas « transformables » de diverses teintes.

abri convenable pour deux personnes a la ressource de s'acheter une tente « Propagande » de André Jamet avec tapis de sol, abside, murs et double toit pour... 9.250 fr. Vu son prix extrêmement modique, nous avons examiné cette tente d'assez près et nous pouvons dire qu'elle est, non pas luxueuse, mais d'une excellente qualité courante ce qui, compte tenu de ses avantages, en fait un abri très correct.

Egalement chez André Jamet notons la tente « cyclo » en himalaya, monomât, dont le poids n'atteint pas 3 kg pour des dimensions intéressantes (140x190x110) ce qui en fait un article assez rare.

LES REMORQUES CAMPING

C'est l'apparition de deux remorques camping pour les deux roues qui a surpris le campeur motocycliste.

La remorque camping **FARECA** se présente comme un coffret de 2 m de long sur 0,80 m de large dont la coque est moulée en matière « stratifiée », dont le poids est d'une soixantaine de kilogrammes et le prix... de 168.000 fr, tente comprise.

Car cette remorque offre la particularité de s'ouvrir pour former un rectangle de 2,10 m x 1,60 m. Ce qui correspond, d'ailleurs, à la bonne surface d'une tente à deux places. Le couvercle est maintenu horizontal par des verrins et la tente, une canadienne classique sans abside, se monte sur cette sorte d'estrade.

Plus complexe est la remorque « Ailette » qui met à la portée du motocycliste possédant une machine d'une cylindrée assez forte (nous avons pensé à une 500 par exemple) l'agrément du véritable caravaning. Elle est en alliage léger et pèse une centaine de kilogrammes. Deux petites fenêtres latérales achèvent de donner à cet enfant l'aspect d'une grande personne et deux matelas pneumatiques peuvent y trouver place.

Son prix dépasse 200.000 fr ce qui la rend peu accessible à la majorité des bourses des campeurs à deux roues.

Vue intérieure de la remorque-camping « Ailette ». Noter la place des matelas ainsi que la vaste ouverture vers l'arrière.



Le nouveau réchaud à gaz butane « BLEUET » de chez « Camping-gaz ».



Pour les vacances en camp fixe, la glacière « TRIG », est un complément bien agréable. Elle se présente comme un sac plastique blanc à deux parois.



LE MATERIEL DE FEU

Nous avons retrouvé les mêmes réchauds à pétrole, à alcool, à essence, etc., que la tradition impose.

La maison Camping-Gaz exposait également ses modèles classiques et, en particulier le « 10 heures », déjà bien connu des lecteurs.

Cependant, une innovation révolutionnaire de cette maison, permet de mettre le chauffage des aliments au gaz butane à la portée des campeurs à vélomoteur, voire à cyclomoteur.

Le nouveau réchaud Bleuét, est une boîte de conserve (d'aspect tout au moins) de moins de 1 l de volume. Cette boîte contient un petit réchaud à gaz et un support casserole repliable. L'alimentation en gaz est fournie par une petite cartouche de gaz butane, à emballage perdu (toujours la séduction pour le motocycliste qui n'aime pas les boîtes vides dans sa sacoche) de la taille d'une grosse boîte de cirage et qui permet une durée de chauffe de l'ordre de deux heures.

L'ensemble, cartouche comprise, pèse environ 500 g ; le prix du réchaud est de 2.350 fr et la cartouche vaut 130 fr.

LE COUCHAGE

Le couchage n'a pas réservé de grandes surprises. L'intérêt portait surtout sur le fait que la majorité des fabricants de matelas le prévoient maintenant en deux modèles : un normal et un transformable en fauteuil-chaise longue.

La maison M 5 fournit même un « complément sieste » permettant de transformer le matelas ordinaire en fauteuil. Un matelas climatisé de la maison Sic était en bonne place dans de nombreux stands. Les alvéoles qu'il renferme doivent donner un confort appréciable au camping dans les régions chaudes.

*
* *

L'impression générale de ce Salon est encourageante. Le camping n'est plus considéré, en France, comme un amusement de Sioux mais comme une chose infiniment sérieuse : un mode de vie d'été rapprochant l'individu de la vie naturelle sans lui ôter son confort et, ne nous y trompons pas, les progrès réalisés par le matériel, en qualité et en prix, n'iront qu'en s'accroissant dans les années qui viennent.

Le camping n'en est qu'à son nouveau début et ne demande qu'à affermir les positions déjà conquises.

LEGRAND-JACQUES.

**fiche de
tourisme
à moto**

EN PROVENCE

Lieu de repos

Pour les éternels voyageurs que sont bien souvent les motocyclistes il est agréable de prévoir, durant les vacances ou les randonnées, une ville importante qui offre bien des commodités en plus d'un calme reposant.

Lors d'un séjour sur la côte d'Azur ou en Provence, la ville d'Aix semble tout indiquée.

Elle possède, sur la nationale 7 avant l'entrée de la ville, un camp de camping dit « du Pont de l'Arc ». Ce camp, situé le long d'une petite rivière, est muni d'installations sanitaires perfectionnées. Il possède douche, W.C., cabinets de toilette et bacs et les prises d'eau y sont nombreuses.

Le ravitaillement est d'autant plus aisé qu'un établissement « épicerie-buvette » se trouve à l'intérieur même du camp et organise un service de plats cuisinés.

Aix-en-Provence se trouve à moins de 200 km de Nice, à 30 km de Marseille et à 75 km d'Avignon. C'est dire qu'il offre l'avantage de nombreuses possibilités de rayonner et sa proximité de la mer ne fait qu'ajouter à son charme.

Aix-en-Provence est une ville universitaire et administrative. Son charme est rendu plus sensible par la présence d'un très grand nombre de fontaines dont la plus célèbre est la grande fontaine de la place de la Libération, et la plus jolie celle « des quatre Dauphins ».

La cathédrale, le cloître et l'église Saint-Jean-de-Malte sont également à visiter tout particulièrement. A l'intérieur

de la cathédrale, se trouve un baptistère qui est un des plus anciens ensembles de ce genre de la région.

Des rues pittoresques et de nombreuses places pleines d'ombre laisseront au visiteur l'impression d'une ville calme où une grande partie de l'activité des habitants est dirigée sur les choses de l'esprit.

Deux restaurants, dont les prix sont abordables et la cuisine soignée, offriront leurs multiples avantages aux amateurs de cuisine locale, tels le Croix de Malte (repas à 400 fr) et le Glacier (repas à 550 fr).

L.-J.

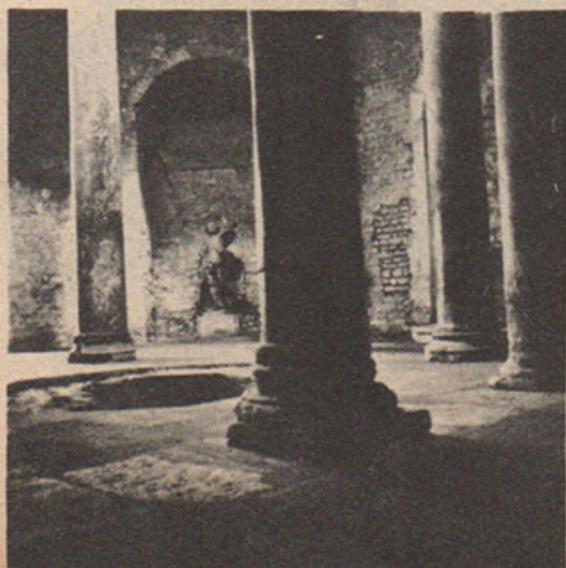


La grande fontaine d'Aix - en - Provence, au centre d'une place à sa taille.

La plus jolie des fontaines d'Aix est certainement celle des « quatre dauphins »



Le Baptistère.



Une ravissante petite place dont le calme appelle un repos.

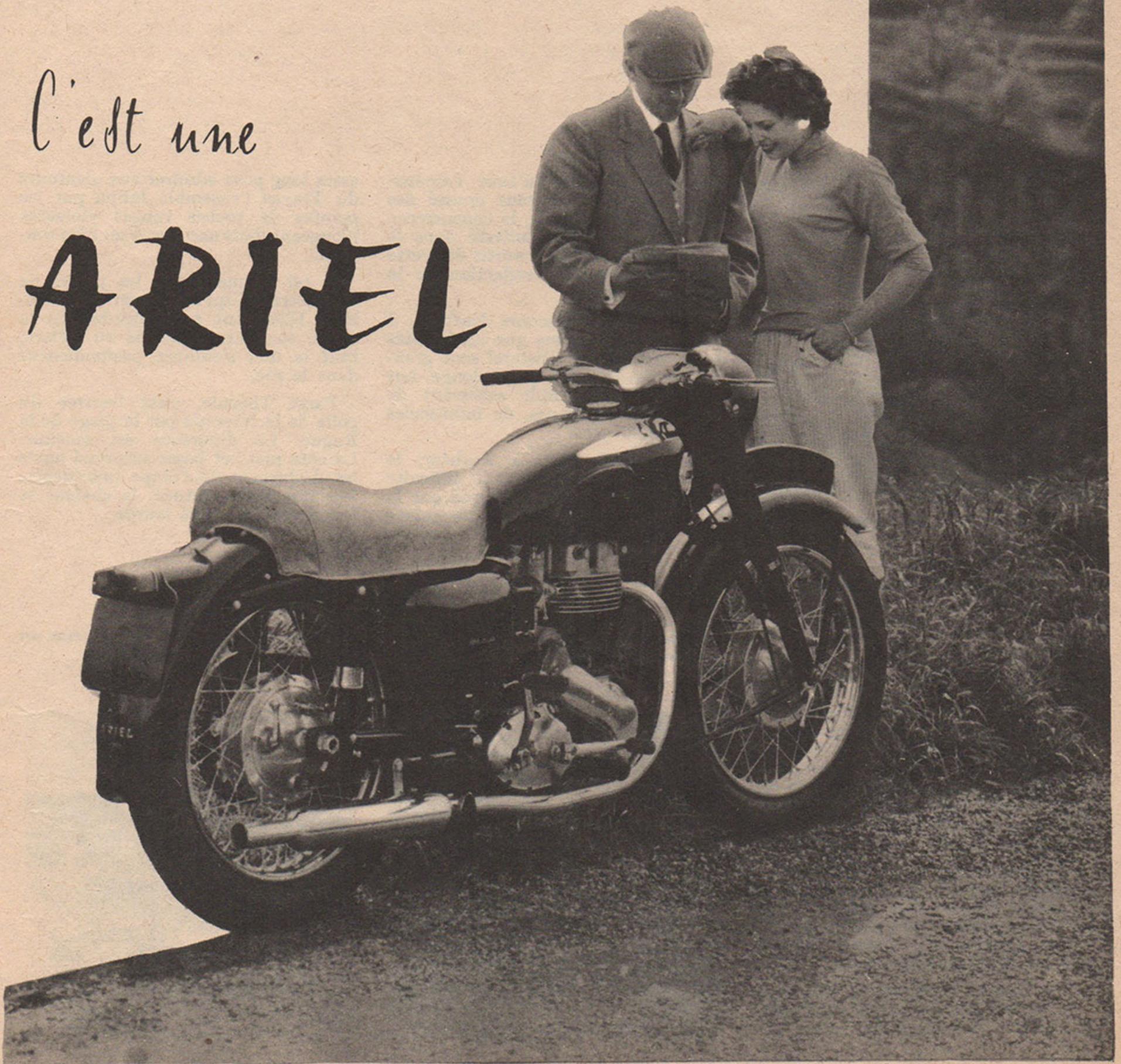


REGARDEZ...

Comme elle est belle

C'est une

ARIEL



La Côte...

ET SON SOLEIL

(Suite.)



Un coin du port de Monaco.

De Saint-Raphaël à Monte-Carlo

La corniche de l'Esterel

La route, de Saint-Raphaël à Théoule, comme en bien des endroits de la Côte d'Azur, doit se faire en pensant combien la côte serait belle, si l'Etat, respectant les règles de son propre droit administratif, n'autorisait pas les riverains à s'approprier les rivages mêmes de la mer.

Les plages privées se suivent et le domaine public, est envahi par la propriété privée. Des villas de style alsacien voisinent avec celles d'inspiration grecque pour former des harmonies souvent discordantes.

Les plages publiques se font rares et certains établissements font même payer l'accès à la plage.

C'est pour cela qu'avec l'aménagement de plus en plus poussé des plages de l'Atlantique, la concurrence déjà vive qui se manifeste dans le domaine régional fera sentir dès cette année une petite désaffection de la région d'Azur.

Mis à part ce discours désabusé, il n'en reste pas moins que les beautés de la corniche de l'Esterel sont grandes et que la route qui la longe, fait admirer un ensemble saisissant de rochers, de calanques, de minuscules plages et de pins.

De Saint-Raphaël à Anthéor, le parcours est assez aisé et la difficulté et la beauté ne viennent que par la suite, il faut se ménager un temps

assez long pour admirer aux alentours du Trayas l'ensemble formé par les pointes de roches rouges violacées plongeant dans une mer d'un bleu soutenu.

Il est fréquent que les plages ne se discernent qu'en y prêtant attention. Elles sont en contre-bas de la route, souvent à plus de 10 mètres, tant la mer s'enfonce profondément dans le roc.

Passé Théoule, c'est l'entrée du golfe de la Napoule par la plage de la Rague. La différence est sensible. La côte plate et basse surprend après les déchirures de l'étape précédente. Par une belle journée, la chaleur se fait également plus lourde.

Une vue particulièrement pittoresque du vieux Nice.



Dans le port de Nice, le bateau en partance vers la Corse.



De la Napoule à Antibes.

Dès l'arrivée sur la Napoule-Plage, le paysage devient tout autre. On trouve : la côte ; la plage, la route, et le chemin de fer.

Au bout de quelques kilomètres d'une belle plage de sable, on arrive sur Cannes.

Cannes est une grande ville, bien abritée par des collines qui vont en s'amplifiant jusqu'à Grasse. C'est un carrefour de la richesse et du luxe.

Après avoir contourné le port où s'entassent les bateaux de plaisance, et jeté un coup d'œil au casino, le boulevard de la Croisette offre un spectacle qu'on ne trouve sur la Côte d'Azur que dans deux grandes villes, Nice et Cannes.

Ce boulevard qui longe la plage est bordé de nombreux hôtels à réputation mondiale. Tels sont le Carlton, le Martinez, le Miramar, le Majestic et tant d'autres. Les restaurants sont également nombreux mais ne sont pas à la portée, bien entendu, de tous les budgets.

A Cannes même, si l'on remonte dans l'intérieur de la ville, on peut arriver à manger pour un prix assez raisonnable, dans un bon établissement, dont le repas n'excède pas 600 à 800 fr.

Pour ceux qui désireraient résider à Cannes, il existe à Vallauris, sur la route de Cannes un camp boisé avec W.-C., eau courante et douches.

Signalons au passage que ceux qui désirent visiter uniquement la côte et non pas l'arrière-pays, se doivent de faire un détour jusqu'à Vallauris qui les surprendra par une simplicité inattendue, en raison des campagnes publicitaires faites autour de son nom. C'est un village d'artisans et de commerçants en poterie où des fortunes d'art s'étalent sur les trottoirs. On y trouve tous les objets en céramique, en grès ou en terre, à tous les prix même les plus modestes en allant de la céramique de ménage à l'amphore aux proportions raffinées.

Du Cap de la Croisette, à l'extrémité de Cannes, on a une vue sur les îles de Lérins (Saintes Marguerite et Honorat).

Un service de bateaux part du port de Cannes, quatre fois par jour pour permettre d'y admirer, après un quart d'heure de traversée, le château fort de l'île Sainte-Marguerite et le monastère de l'île Sainte-Honorat (les femmes n'y sont pas admises) où vit une collectivité religieuse particulièrement fermée.

Quittons Cannes pour Antibes en empruntant la nationale 559 qui longe le golfe Juan.

La côte quitte alors son aspect emprunté pour devenir à nouveau aimable et familière.

Si Juan-les-Pins amuse un instant par la faune qui y évolue comme abeilles en bruyère, les plus belles surprises sont réservées lors de la visite du cap d'Antibes et d'Antibes même.

Antibes est, à notre goût, peut-être la plus jolie ville de la côte.

Comme beaucoup de localités de cette région, c'est une ancienne ville antique. La promenade du front de mer est plus particulièrement à faire et offre une vue très large sur la baie des Anges, et le cap d'Antibes.

Nice n'est qu'à une vingtaine de kilomètres à vol d'oiseau et l'on distingue sa présence sur un fond de haute montagne barrant l'horizon.

La ville d'Antibes est dénuée de tout snobisme. Les estivants et les indigènes y sont généralement simples et le prix des denrées et des repas au restaurant, normal.

Le cap d'Antibes offre une agréable promenade, qui s'achève à travers bois par la visite du phare, un des plus puissants de la côte, d'une portée de plus de 50 km.

La baie des Anges et les corniches.

D'Antibes à Nice, il n'y a rien de particulier à signaler, si ce n'est le nouveau pont qui enjambe l'embouchure du Var. L'arrivée sur Nice est décevante, en longeant l'aéroport, de vieux bidons, et des ensembles tristes.

De nombreux camps de camping offrent un asile à ceux qui n'ont pas le courage d'aller plus loin.

La promenade des Anglais de Nice, réconcilie le touriste par ses proportions.

Nice est une ville énorme d'environ 200.000 habitants où l'on trouve le meilleur et le pire.

Deux aspects méritent une analyse approfondie : la promenade des Anglais, le glacis de rues qui la bordent et la vieille ville.

La plage de Nice elle-même n'est qu'un agglomérat artificiel de galets et il n'est pas conseillé de trop s'y baigner en raison de l'arrivée des égouts qui risqueraient de troubler, tant par l'odeur que par la présence, un bain heureusement commencé.

La vieille ville, par contre, doit s'explorer lentement et méthodiquement.

Sa visite commencera aux alentours de 11 heures du matin afin de pouvoir y déjeuner simplement dans un des nombreux et frais établissements qui s'y cachent.

Elle se terminera, après la visite obligatoire du marché aux fleurs, vers 14 h 30 ou 15 heures, par la montée au château qui domine la ville et la baie des Anges.

Le port de Nice mérite également qu'on vienne y flâner, le soir, après le dîner.

Rejoindre Monaco par les corniches en venant de Nice pose un problème délicat pour la simple raison qu'elles sont au nombre de trois dont les qualités sont bien différentes et, à tout prendre, à peu près égales.

Afin de ne pas être gêné par la circulation, il est préférable, à l'aller, d'emprunter la moyenne corniche.

Si Villefranche et le Cap Ferrat sont momentanément sacrifiés, la visite de la ville d'Eze offre une consolation temporaire appréciable.

Pour visiter convenablement cette localité, il faut laisser la moto sous les ombrages de la petite place qui se trouve à l'entrée de cette ville, et monter jusqu'au château à pied.

Par le jardin municipal qui renferme un grand nombre de plantes grasses, on atteint les ruines du château d'où la vue est particulièrement étendue. Surplombant la mer de plus de 400 m, Eze domine le cap Ferrat et le cap d'Ail.

La visite de la côte s'achève en territoire étranger, à Monaco où l'on ne se sent pas tout à fait chez soi. La présence de beaux agents de police et de panneaux fait sentir que l'on est à l'étranger, mais la langue, l'absence de douane, la monnaie et la manière de vivre, assurent la continuité avec la France.

Le musée océanographique et le jardin exotique seront lentement visités avant de se laisser prendre par le charme du port et de la ville tout entière. Une promenade à pied (les motos n'y sont pas tolérées) sur le pourtour du casino achèvera ce circuit et il ne restera plus qu'à faire demi-tour pour rejoindre Dieu sait quelle destination par la corniche inférieure.

Regagnez votre ville, les yeux pleins de lumière à moins que vous décidiez, pour votre bonheur... de vous établir en ces lieux privilégiés.

LEGRAND-JAC

II^e CIRCUIT MOTOCYCLISTE DE RÉGULARITÉ DE GUYENNE

Cette journée du samedi 26 mai va se terminer dans quelques minutes et, à minuit exactement, sera donné le départ au premier concurrent de ce circuit de régularité organisé par les « Girondins de Bordeaux Moto-Club ». Malgré les forfaits de dernière heure, une cinquantaine de pilotes se sont présentés à la vérification.

Suivant la catégorie des machines trois parcours sont prévus :

Circuit Senior, 814 km : Bordeaux, Hostens, Sore, Moreenx, Dax, Peyrehorade, Bidache, Cambo, Saint-Jean-Pied-de-Port, col d'Osquich, Mauléon, Tardets, Oloron-Saint-Marie, Pau, Roquefort, Langon, Sainte-Foy-la-Grande, Bergerac, Lalinde, Périgueux, Mussidan, Libourne, Saint-Pey-d'Armens, Branne, Bordeaux. Contrôles horaires : Cambo et Bergerac.

Circuit Junior, catégories 125 et 175 cm³, 591 km. Même itinéraire que ci-dessus jusqu'à Dax. Dax, Mont-de-Marsan, Roquefort puis Roquefort-Bordeaux par le même parcours que le circuit senior. Contrôles horaires : Mont-de-Marsan, Bergerac.

Circuit Cadet, Cyclo 50 cm³, 334 km. Bordeaux-Langon par la rive droite de la Garonne. A partir de Langon, même tracé que ci-dessus. Contrôle horaire : Bergerac.

Ces différents parcours ont des contrôles de passage déterminés et mentionnés sur le règlement. En outre des contrôles secrets avec pendule enregistreuse sont prévus par fraction de 300 km, les derniers ainsi que les contrôles horaires tolèrent une augmentation de 33 % sur la moyenne imposée.

Tout dépassement de cette « moyenne majorée » entraîne une pénalisation égale à 30 minutes de retard.

Les « moyennes imposées » sont : cyclo : 30 km/h ; catégorie 125 cm³ : 40 km/h ; 175 cm³ : 45 km/h ; 250 cm³ : 50 km/h ; 350 et 500 cm³ : 60 km/h. A l'arrivée à Bordeaux épreuve annexe : accélération, freinage, maniabilité départagera les ex aequo.

Pendant que nous écrivons ces lignes, un public très dense entoure les concurrents dont les départs séparés sont échelonnés de minute en minute de minuit jusqu'à 2 heures.

Les machines sont en presque totalité récentes : nous remarquons en 500 cm³ les habituelles twins : Norton, Triumph, B.S.A. et celle de la police de la route. En 350 cm³ des bicy Jawa et IFA, ces dernières sont des DKW bicylindres deux temps flat-twin, fabriquées en Allemagne-Est et récemment importées en France, via Tchécoslovaquie. En 250 cm³ des Adler, Peugeot et B.S.A. Parmi les

concurrents nous retrouvons des habitués des rallyes que nous connaissons bien pour avoir été sur la ligne de départ, machine entre les jambes, avec eux.

Il est maintenant 2 heures et quelques minutes, le dernier cyclo vient de partir et le rideau se baisse sur la fin de ce premier acte.

Dimanche après-midi.

Deuxième acte. Nous sommes sur les quais face aux colonnes Rostrales de la place des Quinconces. Pendule et tables sont en place, les commissaires accueillent les arrivants. Depuis ce matin 11 heures un déluge de pluie inonde Bordeaux ; nous nous abritons comme nous pouvons.

Examinons ce qui s'est passé sur la route.

Tout d'abord, que le lecteur qui adopte pour qualifier le pays landais la définition suivante : « Contrée recouverte de forêts et traversée par des routes rectilignes » « revise son jugement ».

Les forêts sont hélas ! clairsemées après les incendies des années 1947, 1948..., mais de cela le rallyman n'a pu s'en rendre compte car il n'a vu que le long ruban éclairci par l'étroit faisceau de son phare.

Quant à « routes rectilignes » : tel n'est plus l'avis du pilote. Joindre Bordeaux à Dax, par Sore, Trensacq, Morcenx, Rion-de-Landes, c'est prendre un itinéraire à angles droits. Routes insuffisamment signalées, parfois non goudronnées.

En outre faire ce trajet de nuit, c'est quitter le domaine du tourisme pour rentrer dans celui de la performance sportive. Après Dax, Peyrehorade, Bidache route toujours difficile, Hasparren ; enfin, Cambo contrôle horaire. Ce n'est, qu'après cette dernière ville que les concurrents verront le jour se lever.

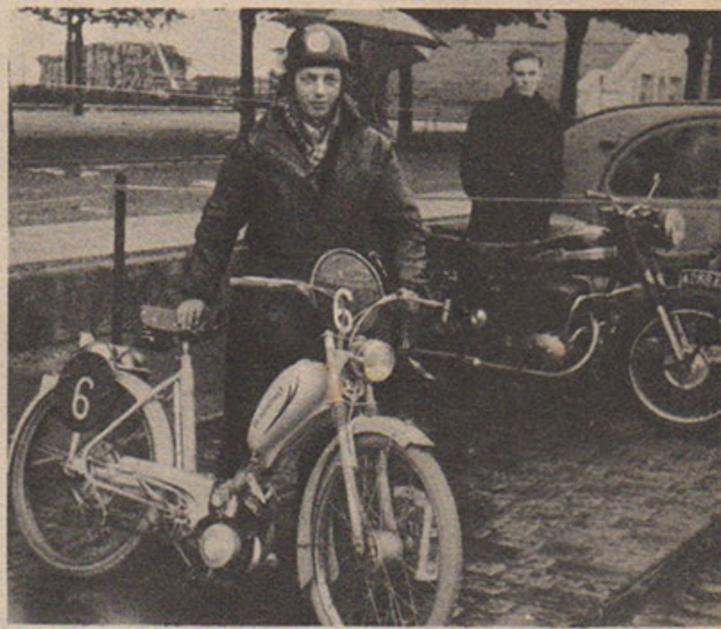
Les catégories du circuit junior (125 et 175 cm³) sont aux environs de Tartas lorsque le jour pointe.

1 **Catégorie cyclomoteur 50 cm³ : Graatz qui termine premier avec 0 point de pénalisation.**

2 **Semblable à un « toutou » qui s'ébroue sous la pluie nous apparaît l'Agenais Labenedie à sa descente de machine et qui s'octroiera quelques instants plus tard la coupe destinée au vainqueur de la catégorie 125 cm³.**

3 **Meyroux et Chavoix, 1^{er} ex aequo en 500 cm³...**

4 **... ainsi que Besselere sur 500 cm³ également (n° 6).**



Des catégories 250, 350 et 500 cm³, cinq concurrents seulement sont pointés dans les délais à Cambo. Ils ont nom : Meyroux, Chavois, Bessellère, Carle et Espérance.

La suite de la route pyrénéenne, se fait sur chaussée mouillée, soit dans le brouillard, soit sous la pluie.

Pour les uns et les autres le trajet Pau-Langon leur accorde un répit souhaité et mérité.

Après Langon, route sinueuse par Sauveterre et Saint-Foy-la-Grande. A Bergerac, contrôle horaire, route très accidentée de Lalinde à Périgueux, retour vers Bordeaux, à Libourne crochet vers Saint-Pey-d'Armens, et pluie jusqu'à l'arrivée.

Les organisateurs ont voulu un circuit difficile ; pour cela ils ont :

1° Totalisé un important kilométrage ;

2° Établi un tracé faisant une large part aux routes secondaires et accidentées ;

3° Imposé un long trajet de nuit. Bravo !

Avec ce même esprit nous allons noter quelques remarques, qui ne constituent pas une critique car elles ne peuvent être formulées qu'après la course, à l'analyse des résultats. Elles ne sont valables, ni sur un autre itinéraire, ni même sur ce même circuit pris en sens inverse :

Les moyennes horaires des cyclo, 125, 250 et 500 cm³ se trouvaient convenir parfaitement.

En 175 cm³ moyenne un peu faible qui a permis à 6 ex aequo de terminer sans pénalisation.

Par contre en 350 cm³ le premier classé de la catégorie récolte 22 points de pénalisation, moyenne un peu élevée, pensons-nous, qui impose aux 350 cm³, qui même récentes et rapides développent une puissance de quelque 18 ch et ont une vitesse plafond située au tour de 120 km/h, la même vitesse (c'est-à-dire 60 km/h) qu'aux 500 cm³ qu'approchent les 150 km/h avec 26/28 ch.

Territoires traversés : départements de la Gironde, Landes, Basses-Pyrénées et Dordogne.

A noter que le carburant était délivré gratuitement aux concurrents.

Louons les organisateurs des efforts faits pour vaincre les embûches dressées par les réglementations actuelles.

En résumé ce Circuit de régularité de Guyenne qui n'en est qu'à sa deuxième édition, entend ne pas être classé parmi les rallyes-kermesse, mais prend rang parmi les épreuves importantes à haute signification sportive.

A ce titre il mérite une large audience.

Nous devons préciser avant de communiquer les résultats que l'arrivée des 175 et 500 cm³ ayant eu lieu par pluie battante, et sur chaussée glissante les premiers ex aequo de ces deux catégories ont décidé d'un commun accord de ne pas participer à l'épreuve annexe, et de laisser les deux coupes au Club avec mission de la remettre en compétition l'an prochain.

RÉSULTATS

Cyclo 50 cm³

1^{er} Graatz sur Le Martinet (coupe Marchal) ; 2^e Piedfroid (accident mécanique).

Catégorie 125 cm³

1^{er} Labenedie sur Terrot (coupe Peugeot), 2^e Lagrabette, Opt, 3^e Rochereau, 22 pts ; 4^e Anglereaud (accident mécanique).

Catégorie 175 cm³

Ex aequo sans pénalisation. Gourgues, Bouyssonie, Legras, Soucaret, Lafon, Manhaviale. 7^e Rosato, 5 pts.

Catégorie 250 cm³

1^{er} Carle sur Adler (coupe Satam) ; 2^e Espérance Opt ; 3^e Pensolle 14 pts ; 4^e Joubert 15 pts ; 5^e Granier 17 pts ; 6^e Gaillardet 70 pts.

Catégorie 350 cm³

1^{er} Miraben : 122 pts (coupe Ekla) ; 2^e Abderahmane 76 pts.

Catégorie 500 cm³

Ex aequo sans pénalisation. Meyroux, Chavois et Bessellère. 4^e Cheringoux 4 pts ; 5^e Dupouy et Duporte 9 pts ; 7^e Becker 19 pts ; 8^e Besseron 41 pts.

Side-cars catégorie 750 cm³

1^{er} Espes-Barret, points de pénalisation non communiqués, accident mécanique.

MAYENNE : V^e Épreuve du Championnat National

Le Moto Club Mayennais organisait, le 24 juin à Mayenne, sur le terrain du « Saut du Renard » d'un développé de 1.600 m, un important moto-cross ; trois épreuves au programme : 1^o Course nationale ; 2^o la cinquième épreuve du Championnat de France national ; 3^o Course internationale avec trois nations au départ.

Course nationale : Nette victoire de Roger Pinard, d'Arpajon (B.S.A.), qui gagne les deux manches détaché devant Adnet du Racing Motor Club (Triumph twin) ; 3. Seyler ; 4. Jarry ; 5. Lefeur Philippe (19 ans).

Cinquième épreuve du Championnat de France national : en deux éliminatoires de 8 tours (les six premiers qualifiés) et un repêchage de 8 tours également (les trois premiers retenus) soit au total 15 coureurs. Mais avant d'aborder la course (qui va se disputer sur 30 tours) voyons les résultats des quatre épreuves précédentes.

BRETEUIL

1. Bertrand ; 2. Drobecq ; 3. Rambour ; 4. Martin ; 5. Groult ; 6. Schmid ; 7. Gondet ; 8. Julienne ; 9. Van Lerberghe ; 10. Tardiff.

Julienne qui était troisième a été obligé d'arrêter, malade (insolation).



Schmid avait cassé son câble de gaz ce qui explique sa cinquième place, révélation du jeune Gondet qui en est seulement à sa deuxième année de cross.

ANGOULÈME

1. Maisonneuve ; 2. Bertrand ; 3. Schmid ; 4. Boisserie ; 5. Alvaro ; 6. Humberjean ; 7. Hardy ; 8. Lefeur Jacques ; 9. Roux ; 10. Vaccani sur 350 cm³ seulement.

Chute de Drobecq abandon de Julienne sur incident mécanique.

DONNEMARIE-EN-MONTOIS

1. Le Dormeur ; 3. Van Lerberghe ; 3. Ancel ; 4. Malbec ; 5. Bertrand ; 6. Melin ; 7. Thiercelin ; 8. Julienne ; 9. Dubois ; 10. Amédéo.

BERGUES

1. Schmid ; 2. Drobecq ; 3. De Doncker ; 4. Rambour ; 5. Roux ; 6. Steffe ; 7. Humberjean ; 8. Maisonneuve ; 9. Le Dormeur ; 10. Amédéo.

Les hommes les plus en vu sont donc : Bertrand, Schmid, Le Dormeur, Drobecq, Rambour, Lefeur, Amédéo et Julienne.

* *

Première éliminatoire : c'est Van Lerberghe qui émerge en tête talonné par Roux, Lefeur et Bertrand qui au deuxième

tour est déjà en seconde position. Avec autorité, il se détache peu à peu de Van Lerberghe qui finit deuxième, Lefeur conserve sa place, quatrième Rambour (mal parti) cinquième dans la roue de ce dernier Houdoux et sixième Roux.

Deuxième éliminatoire : Schmid est le plus rapide, suivi de Le Dormeur qui prend la tête au tour suivant; le troisième est Julienne qui prend vite la deuxième place aux dépens de Schmid; il attaque alors le leader mais ne réussira jamais à le doubler. Amédéo quatrième au départ est maintenant sixième derrière Maisonneuve qui est gêné par un retardataire, et Drobecq en profite pour le passer : premier Le Dormeur, suivi dans l'ordre par Julienne Schmid, Drobecq, Maisonneuve, Amédéo.

REPÊCHAGE

Ollivotti en tête (sur l'ancienne Gilera de Molinari) pourchassé par Clemot qui le passe à mi-course, troisième Lebreton (un inconnu) qui attaque même Ollivotti mais celui-ci résiste : premier Clemot, 2^e Ollivotti, 3^e Lebreton.

LE CHAMPIONNAT (30 tours)

Victor Amédéo passe en tête au premier tour; derrière lui, tout de suite, Van Lerberghe, Schmid, Bertrand, Le Dormeur, Maisonneuve et Lefeur Jacques. Drobecq (bougie encrassée) et Roux (ennui de carburateur) partent très attardés. Au deuxième passage Van Lerberghe est au commandement et le gardera jusqu'au vingtième tour ou il doit s'arrêter pour changer sa roue arrière. Bertrand devient leader, il a passé Amédéo au douzième tour, qui se fait même

doubler par Maisonneuve; il est donc troisième avec Lefeur dans sa roue, mais Le Dormeur double ce dernier attaque Amédéo qui défend sa place avec acharnement. Et l'arrivée a lieu dans cette ordre : Bertrand, Maisonneuve, Amédéo, Le Dormeur, Lefeur Jacques (20 ans), Schmid (qui a rétrogradé sur ennuis mécaniques), Clemot, Houdoux (M.C.M Mayennais) le malchanceux Van Lerberghe, Ollivotti (C.S. Meaux), Rambour (sur Triumph twin qu'il mène impeccablement) puis Roux et Drobecq autres malchanceux auxquels il faut ajouter Julienne (carter crevé, embiellage, dynamo, etc., endommagés).

COURSE INTERNATIONALE

Trois nations, la Suède avec les Frères K. et G. Larsson et Granat, l'Angleterre représentée par Ward, Archer et Cheney et la France avec René et Robert Klym, Frantz, Brassine, Jacquemin et Hazianis. Forfait du Hollandais Clynke (interdiction de prendre le départ par sa Fédération.)

Première manche (10 tours).

1. Hazianis; 2. Brassine; 3. René Klym; 4. Ward; 5. Larsson K.; 6. Archer; 7. Robert Klym; 8. Frantz; 9. Granat; 10. Jacquemin; 11. Cheney; 12. Larsson G.

Ward, partit septième fit une remontée sensationnelle. Hazianis déborda rapidement René Klym au troisième tour et Brassine et termina détaché.

Deuxième manche (10 tours) :

1. Hazianis; 2. Ward; 3. Brassine; 4. Archer; 5. René Klym; 6. Robert Klym; 7. Cheney; 8. Larsson K.; 9. Granat; 10. Frantz; 11. Jacquemin.

Hazianis prend la tête dès le départ et l'a garde, suivi loin par Ward et Brassine. Chutes de Frantz qui se blesse au poignet et de Klym René qui s'accroche avec Jacquemin.

Finale (12 tours) :

1. Ward; 2. Hazianis; 3. Brassine; 4. Jacquemin; 5. Larsson K.; 6. Robert Klym; 7. René Klym; 8. Frantz; 9. Archer; 10. Larsson G.; 11. Granat; 12. Cheney.

CLASSEMENT GÉNÉRAL :

1. Hazianis, M.C. Maine, sur B.S.A., 4 pts.
2. Ward, Angleterre, sur B.S.A. d'usine, 6 pts;
3. Brassine, A.M.S., sur B.S.A., 8 pts;
4. René Klym, A.M.C. Orléans, sur B.S.A. d'usine, 15 pts;
5. Larsson K., Suède, sur B.S.A., 18 pts;
6. Robert Klym AMC Orléans sur B.S.A. d'usine, 18 pts;
7. Archer, Angleterre, sur Norton, 18 pts
8. Jacquemin, C.S. Meaux; sur B.S.A., 24 pts;
9. Frantz, C.M. Sûreté Nationale, sur F.N. d'usine, 26 pts;
10. Granat, Suède, sur B.S.A., 29 pts;
11. Cheney, Angleterre, sur Norton, 31 pts.
12. Larsson G., Suède, sur B.S.A., 34 pts.

Chute d'Hazianis au départ, Ward se sauve avec Brassine, mais en quatre tours Hazianis saute successivement Archer, Jacquemin et Brassine. Ward a 300 m d'avance et Hazianis se contente de la deuxième place, sa victoire au classement général étant certaine. Abandons d'Archer (segments cassés) et de Cheney sur chute. Frantz souffrant de son poignet droit fit ce qu'il put et a droit à des félicitations pour son courage.

Pour terminer, signalons la gentillesse et le dévouement des dirigeants du Moto Club Mayennais. Au point de vue organisation, on ne peut faire mieux, nombreux commissaires, buvettes, restaurant (qui vous servait un excellent repas pour la somme modique de 500 fr) tour de contrôle, mirador pour le speaker, vendeuses de programme en uniforme aux couleurs du Club (jaune et noir).

R. RÉGIEN.

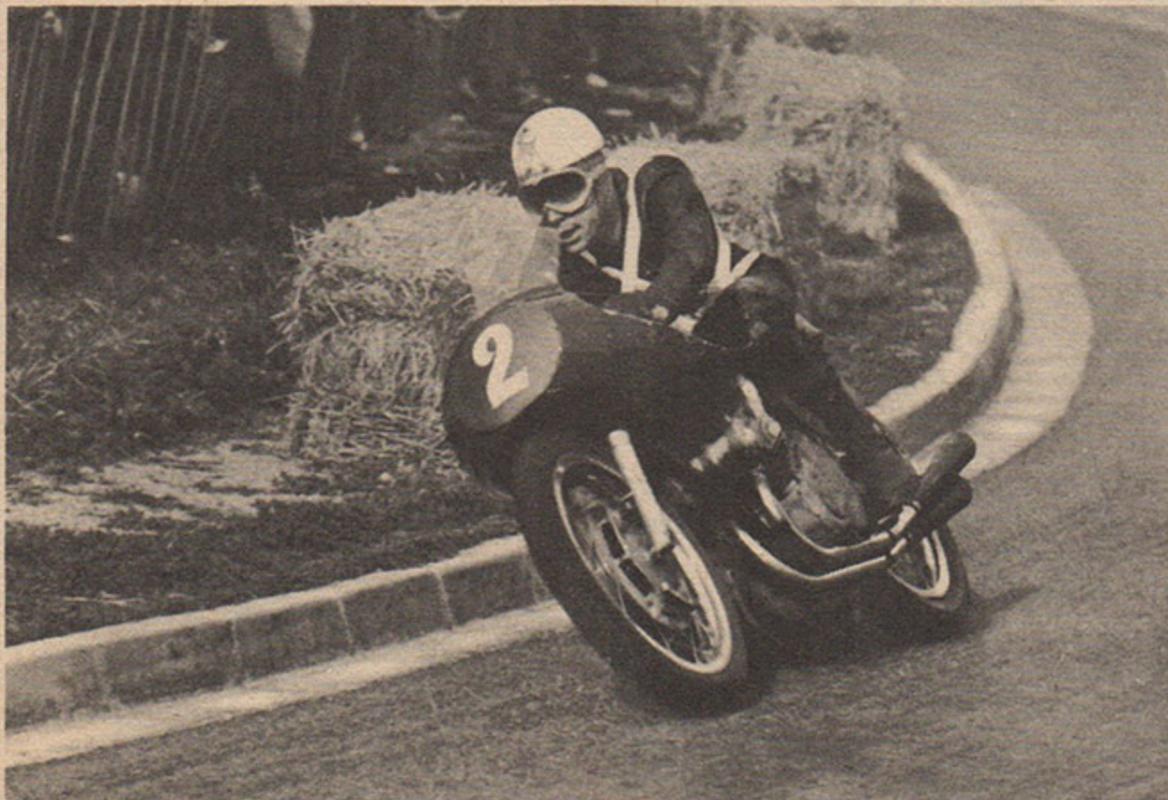
Zevende Benelux-Ronde.

Ce Tour du Benelux qui, cette année, se déroulera pour la septième fois, s'est déjà acquis une renommée très populaire.

Le départ aura lieu le 20 juillet prochain, vers 12 h 30 à Bergen op Zoom.

Cette année, on a l'intention d'ajouter au programme une nouvelle attraction spécialement préparée pour les co-passagers. Ceux-ci pourront se disputer une épreuve de Photo-Recherche-Parcours.

Adresse : Provinciale Zeeuwse VVV, Lange Giststraat 23, Middelburg; Hollande.



Monneret sur GILERA vainqueur en 500 cm³ à Moulins - (Photo Segay)

Victoires Italiennes

au TOURIST-TROPHY

Le Junior T.T.

C'est par un temps moyen qu'eut lieu la première épreuve de la semaine, épreuve qui est également la première comptant pour les titres mondiaux de 1956. Les chutes à l'entraînement, casses et forfaits divers réduisirent le nombre des partants de 86 à 75. Les machines d'usine étaient au nombre de onze, tandis qu'officieusement D.K.W. et N.S.U. étaient représentés par Sandford et Baltisberger. Les onze comprenaient trois Norton, trois A.J.S., quatre Guzzi et une M.V. quatre cylindres; on espérait voir la nouvelle bicylindre en cette cylindrée, mais la quatre, qui a derrière elle un palmarès discret, allait prouver qu'avec un pilote expérimenté il fallait compter avec elle.

Au moment du départ la pluie a cessé mais il subsiste un vent fort qui ne séchera que par endroits la route. Sur un circuit aussi long (61 km) il est difficile de prévoir dans de telles conditions l'état du sol après les virages, ce qui sera cause de quelques chutes. Le départ est donné au premier coureur après les conseils de prudence d'usage. En distance le premier abandon est celui de Lavington (Velocette) qui reste en panne de magnéto après 2 km. Puis on apprend que Catlin (Norton) passe au ralenti, tandis que Baltisberger (N.S.U.) doit abandonner sur panne stupide, la soudure du câble de frein avant ayant lâché! Lorsque Lomas (Guzzi) passe les stands, Brett (Norton) n'a plus que 13" d'avance sur la minute concédée au départ.

On s'aperçoit à la lecture du tableau d'affichage que ce temps varié à surprises possibles ne satisfait pas tous les coureurs, Dale (Guzzi), Sandford (D.K.W.) et l'espoir des privés Mc Intyre (Norton) entre autres semblent tâter le terrain, ce qui est le mot de circonstance. C'est avec le temps moyen de 25' 51" que Lomas occupe la 1^{re} place, Surtees (M.V.) est à 23", Brett à 47", Clark (A.J.S.) et premier privé (soulignons sa place) à 53", Ennett (A.J.S.) à 58", Hartle (Norton) et Kavanagh (Guzzi) à 1' 07", Sandford à 1' 27", Dale (Guzzi) à 1' 28", Mc Intyre (Norton) à 1' 31" et Wood, sur l'excellente Velocette propriété de Duke est à 1' 37" et onzième.

Le 2^e tour voit une série d'abandons pour motifs divers, le Canadien Wieland (Norton), Cheers (Norton) moteur, ainsi que Norris (Norton). Tanner (Norton) alors 12^e et l'homme à suivre, est lâché également par son moteur, Mc Intyre

s'arrête, réservoir d'huile crevé, arrêt définitif également pour le représentant de Guernesey, au nom bien français de Tostevin (Norton), l'Australien Hodgkinson (Norton) après plusieurs arrêts, quitte aussi la course tandis que Wijesinghe (B.S.A.) de Ceylan tombe et ne peut repartir.

Tous ces abandons n'affectent pas les neuf premiers et seuls quelques changements de positions sont à noter. A zéro Lomas, à 27" Surtees, à 1' 19" Brett, à 1' 30" Kavanagh, l'homme des départs mesurés, à 1' 47" Ennett, à 1' 50" Clark qui rétrograde, à 2' 02" Hartle, habituellement sensationnel sous la pluie, à 2' 05" Dale, puis Sandford, Wood, Eric Hinton (le fils du célèbre Harry) et le sud-africain Grand en très gros progrès, ces deux derniers sur Norton. Surtees est renseigné sur sa position et au cours du 3^e tour accélère l'allure, mais Lomas a l'avantage d'être parti 7' 30" après lui et est renseigné plus tôt que son adversaire. Excellente performance dans un autre genre, le ravitaillement de Brett ne le retient que 19" à son stand! Quelques chutes, Clark, au pont-tremplin de Ballaugh (il repartira peu après), puis celle d'un caractère plus sérieux de Robert Coleman, frère du renommé Rod: quelques fractures sont les conséquences du grip-page du moteur de son A.J.S. Dale abandonne aux stands, panne d'allumage. Classement aux 3 tours: Lomas à zéro, Surtees à 21", Kavanagh à 1' 21", Brett à 1' 50", Ennett à 2' 28", puis dans l'ordre Hartle, Clark, Sandford, Wood. Le 4^e tour est celui des ravitaillements pour beaucoup et le classement est ainsi rendu approximatif, seul fait notable à signaler, une nouvelle chute de Clark contre les balles de paille, cette fois il est emmené à l'hôpital en observation.

On note également la remontée de Kavanagh et les trois premiers après 240 km de course vont se trouver presque dans la minute.

Nous avons donc en tête Lomas, suivi à 15" par Surtees, à 1' 04" par Kavanagh, Brett qui est distancé à 2' 39", Ennett à 3' 31" et Hartle à 4' 37". Ce dernier s'est plaint d'avoir à utiliser plus que de raison sa 3^e vitesse.

Sandford remonte et revient à 10" d'Hartle après avoir été à 1' 03" le tour précédent.

Au cours du 5^e tour se produit le deuxième accident sérieux de l'épreuve, une fracture de la jambe pour King. Toujours des abandons, le Canadien Robarts

(Norton), le Velocette de Duke pilotée par Wood (moteur), Burton (A.J.S.).

Malgré un ravitaillement éclair Surtees perd du terrain et ses chances de vaincre s'amenuisent, d'autant plus que Kavanagh se rapproche de lui. Lomas est toujours en tête mais avec cette fois 54" d'avance sur la M.V., Kavanagh est à 1' 14", Brett à 3' 19", Ennett à 4' 21", Hartle à 6'. Hinton tombe (après grip-page du moteur de sa Norton), nécessitant son transport à l'hôpital pour observation. Soudain, alors que les spectateurs fixent les temps de Surtees et Kavanagh on annonce l'abandon de Lomas, soupape descendue. La lutte des deux champions précités n'en devient que plus passionnante à suivre et le 7^e et dernier tour verra, l'on est persuadé, le match du siècle en suivant la marche des coureurs à l'affichage, car Surtees mène mais avec une seule seconde d'avance sur son rival.

A l'avant-dernier tour le classement est le suivant: Surtees à zéro, Kavanagh à 1", Ennett à 3' 40", Hartle à 5' 34", Sandford à 6' 36" et Grant 1^{er} privé à 8' 15". On note la disparition de Brett, ennui de boîte de vitesses.

Tant bien que mal les chronos amateurs suivent la marche des deux premiers et, sensation, c'est le second coup de théâtre, on annonce l'arrêt à 20 km de l'arrivée de Surtees, panne d'essence. Il est victime du même avatar (ou de la même imprudence) que l'an dernier au Senior qu'il termina à pied. Cette fois il termine au moteur et 5^e mais sera déclassé pour avoir ravitaillé hors des stands. Kavanagh gagne donc nettement et cela lui donne une victoire longtemps attendue dans les épreuves du Tourist Trophy. Après 420 km de course on a la surprise d'avoir en 3^e position deux *ex aequo*, Sandford et Hartle qui s'est fait reprendre 2' 02" par le D.K. Wiste au cours du dernier tour.

Classement :

1. Kavanagh (Guzzi) Australie, 2 h 57' 29" (moyenne: 143,700 km/h);
2. Ennet (A.J.S.), Ile de Man, à 4' 37";
3. Hartle (Norton), Angleterre, à 7' 18";
3. Sandford (D.K.W.), Angleterre, à 7' 18";
5. Grant (Norton), Afrique du Sud, à 10' 14", 1^{er} privé;
6. Trow (Norton), Angleterre, à 11' 10";
7. Powell (A.J.S.), Angleterre, à 11' 46", 2^e privé;
8. Perris (A.J.S.), Angleterre, à 12' 10";
9. Agostini (Guzzi), Italie, à 13' 22";
10. Sheperd (Norton), Angleterre, à 13' 28", 3^e privé;
11. Bryen (Norton),

Australie, à 13' 30", 4^e privé; 12. Dunlop (A.J.S.), Angleterre, à 14' 15"; 13. Chadwick (Norton), Angleterre, à 14' 16", 5^e privé.

On notera le déchet toujours important dans cette épreuve longue et difficile, 42 arrivants sur 75 partants, soit 44 % d'abandons.

Le prix d'équipe revient à A.J.S., seule équipe officielle à terminer au complet.

On a dit que le circuit était trop difficile à apprendre pour les étrangers et le cas d'Agostini semble le prouver car c'est son deuxième Junior, mais Eddie Grant qui ne put courir que le Senior l'an dernier et s'y classa 14^e a fait beaucoup mieux avec une mécanique nettement moins rapide.

La seule constatation qui s'impose est que le tempérament des coureurs italiens ne s'accommode pas de ce circuit si long et sinueux, un seul aura fait exception à cette règle, le regretté Tenni.

La course qu'a fait aujourd'hui le Sud-Africain lui permettra certainement d'accéder à une grande popularité, que l'on se souvienne de tous les ressortissants des Dominions qui l'ont précédé et qui furent révélés par ce circuit de l'île de Man, ne serait-ce que Kavanagh, vainqueur ce jour, le Néo-Zélandais Coleman, l'Australien Hinton et le plus célèbre, le regretté Amm, venu tenter sa chance avec ses deux mécaniques et pratiquement pas un sou en poche.

Signalons que le record du tour de ce dernier, sur Norton, établi en 1954, est toujours debout.

Pour terminer, nous dirons que ce circuit qui eut une série d'accidents désastreux répartis sur plusieurs années, ce qui le rendit impopulaire dans la presse et même quelquefois la spécialisée, (sans oublier la F.I.M.), a depuis deux ans été sans autres accidents que des blessés relativement moyens. De plus, si 150 à 200 coureurs effectuant chacun 420 km augmentent les chances d'accidents, ce qui est évident, le rapport nombre de coureurs/kilomètres/accidents est sur ce circuit pas plus élevé qu'ailleurs, Reims excepté, (mais peut-on dans ce dernier cas parler de circuit routier, nous ne le pensons pas).

Ce sont ces chiffres cités plus haut que les adversaires du circuit ne veulent pas connaître, ces mêmes adversaires qui ont parfois du mal à réunir 30 partants dans un grand prix en 500 pour une distance presque moitié moindre.

Lightweight (250 cm³).

Première des trois épreuves disputées le mercredi sur le circuit de 17 km de Clype, elle se déroula par un temps épouvantable, vent soufflant par rafales, accompagné de pluie. Si au point

de vue protection (venant du ciel et de la route) les pilotes de machines carénées étaient avantagés, le vent violent soufflant aux sommets de côtes annihilait cet avantage, et il fallait des hommes comme Baltisberger, Ubbiali et Miller pour tirer parti de ces machines. Dès le début Sandford (Mondial) prend la tête suivi d'un redoutable trio de N.S.U., Baltisberger, Miller et Kassner, les M.V., au nombre de sept, sont quelque peu réticentes. A mi-parcours du premier tour Sandford mène toujours mais Ubbiali (M.V.) est en 3^e position derrière l'Irlandais Miller. Puis Sandford a des ennuis de batterie, fil desserré et il doit s'arrêter à son stand, tandis que sont déjà passés Miller, suivi à 6" par Ubbiali, Baltisberger (N.S.U.) s'arrête pour changer de lunettes et perd de précieuses minutes à attendre qu'on aille lui en chercher dans une voiture au parc, ceci lui retirant toute chance de vaincre.

Trois abandons au cours de ce 1^{er} tour, Taveri (M.V.) chute sans gravité, Madrick (Guzzi) eau dans le carburateur, Webster (M.V.), en panne de bougie. Au 2^e tour Miller tient encore Ubbiali en échec mais l'on devine chez l'Italien la course d'observation, il n'a plus que 2" de retard. Derrière le jour s'est fait et on note à 57" Colombo (M.V.), à 1' 07" Kassner (N.S.U.) à 1' 18" Bartos (C.Z.) qui a loupé son départ et effectue une jolie remontée, Wheeler (Guzzi) à 1' 39". Baltisberger est à 2' 12".

C'est au 3^e tour que la lutte est la plus belle entre Ubbiali et Miller, c'est un continuel chassé-croisé, mais sur la ligne c'est encore Miller qui mène. Le classement indique : Miller, Ubbiali à 1", Colombo à 1' 25", Kassner à 1' 26", Sandford à 2' 21", Bartos à 2' 22", Wheeler à 2' 24", Baltisberger à 2' 25". Au cours du 4^e tour, Sandford abandonne, son allumage intermittent l'ayant fait tomber en sortie de virage, sans mal pour le pilote. Baltisberger absorbe littéralement Bartos et le précède de 24" au passage suivant. Miller passe pour la 4^e fois la ligne en précédant Ubbiali de 10 m, derrière un autre duel tient les spectateurs en haleine, Kassner (N.S.U.) et Colombo (M.V.) bataillent ferme.

Au 5^e tour Miller est précédé par Ubbiali, à qui il a concédé 12", mais des signes avant-coureurs d'ennuis graves lui ont fait « mollir » quelque peu et dans le tour suivant, ce sera le gros « pépin », embiellage grippé. Au cours de ce tour abandonneront également, Chadwick (M.V.) embrayage, Fox (M.V.) réservoir d'huile crevé et Harding (G.M.V. Special) raison non spécifiée. Les trois M.V. de 203 cm³ de l'an dernier pilotées par Webster, Chadwick et Fox n'auront donc pas été brillantes. Après 6 tours le classement est le suivant. Ubbiali à 0, Colombo à 2' 06", Kassner à 2' 09", Baltisberger, qui se rapproche de ces

deux derniers, à 2' 52", Bartos à 4' 01", Wheeler (Guzzi de 1947) à 4' 16".

En 7^e position vient la première machine britannique, la R.D.S. (cadre Norton moteur Velocette) de P. Carter, la 250 britannique la plus rapide aux essais, la Norton de Mc Intyre ayant cassé trop tard pour être prête le jour du pesage.

Les 2 tours suivants sont assez dénués d'intérêt, les jeux étant faits, semble-t-il, et il faut attendre le 9^e et dernier tour pour voir un abandon, celui de Edlin (E.M.C.), puis Baltisberger passer Kassner à quelques kilomètres de l'arrivée. Le soleil est maintenant de la partie et le circuit sèche, ce qui permet à Baltisberger d'accomplir le meilleur tour, Bartos termine sans lunettes et son frein arrière est inefficace.

Classement :

1. Ubbiali (M.V.) en 1 h 26' 54" (moy. : 107, 880 km/h)
2. Colombo (M.V.), à 2' 08"
3. Baltisberger (N.S.U.), à 2' 30"
4. Kassner (N.S.U.), à 2' 33"
5. Bartos (C.Z.), à 5' 09"
6. Wheeler (Guzzi), à 5' 26"
7. Carter (R.D.S.), à 8' 32"
8. Jones (Norton), à 9' 16"
9. Cope (âgé de 60 ans) (M.V.), à 11' 51"
10. Webb (Guzzi), à 16' 36".

Considérant que Baltisberger a, par étourderie, perdu 2' 10" dans les 2 premiers tours, on peut se demander de quelle lutte magnifique nous avons été frustrés? Ubbiali, peu gêné moralement par le sol mouillé, contrairement à Colombo mal à l'aise, s'est plaint du vent latéral rendant le pilotage d'une machine carénée délicat; les trois premières machines terminèrent en état mécanique parfait, le moteur de la N.S.U. étant de loin le plus propre; on notera seulement que les chaînes des M.V. étaient bonnes pour la réforme. Soulignons le courage, par ce temps épouvantable, du vétéran Cope.

Ultra-Lightweight (125 cm³).

Le soleil est cette fois de la partie mais le vent violent a tourné à la tempête et lorsque l'on saura que certains points du circuit sont situés sur un plateau qui domine la mer de quelques 200 m l'on se rendra compte de la difficulté à tenir des machines capables de plus de 160 km/h sur des routes de 5 m de large. Le départ surprend deux coureurs assis sur leurs machines, Ubbiali (M.V.) et Grace (Montesa), et c'est Cama (Montesa) qui part en tête, suivi de Hogan (M.V.), Fox (M.V.), Sandford (Mondial) et Sirera (Montesa), Colombo (M.V.) et les Tchèques Parus et Bartos (C.Z.), perdent du temps à mettre en route. Avant que la moitié du 1^{er} tour soit accomplie Sandford (Mondial) possède une confortable avance sur Cama, suivi de près par Ubbiali revenu très vite, et Colombo. Le 1^{er} tour est funeste

pour plusieurs concurrents, Bartos (C.Z.) qui abandonne (boîte de vitesses), arrêts au stand de Fruin (Fruin spéciale) et Parus (C.Z.). Fruin abandonnera après 3 tours, le meilleur couvert à 73 km/h de moyenne!

Au 1^{er} passage l'on voit passer Sandford, suivi de Ubbiali à 16", Colombo (M.V.) à 32", Cama à 39", Grace (Montesa) à 1' 01", Gonzalez (Montesa) à 1' 05", Fox (M.V.) à 1' 06" et Wheeler (M.V.) à 1' 29". Après le 2^e tour on note l'abandon de O'Rourke (M.V.) axe de roue arrière cassé, et Porter (M.V.).

Auparavant Sandford était passé encore en tête prenant 1" à Ubbiali. Aux 3 tours les positions sont devenues, Sandford à 0, Ubbiali à 4", Colombo à 1' 03", Cama à 1' 43", Gonzalez à 3' 09", Grace à 3' 14". Après ce 3^e passage, hécatombe parmi les privés, Fox (M.V.) réservoir d'essence crevé, Webster (M.V.), Maddrick (M.V.) et Fruin, qui ne faisait que du tourisme accéléré. Aux 4 tours, 2" seulement séparent Sandford d'Ubbiali, tandis que Colombo s'arrête à son stand et repart 1' après, puis s'arrêtera définitivement sur le circuit, en panne de moteur; presque au même endroit, Sandford, dont la Mondial avait eu quelques ratés auparavant, s'arrête également, mauvaise journée pour Mondial et leur pilote. La course perd aussitôt tout intérêt, de plus le déchet est extrêmement élevé, Grace qui utilise une Montesa équipée d'une couronne d'embrayage en fonte, abandonne, les dents en fonte n'ayant pu résister aux régimes élevés.

Le classement après 6 tours reflète le peu d'intérêt de cette course, Ubbiali mène avec 3' 57" d'avance sur Cama, et 6' 30" sur Gonzalez.

Chadwick sur la britannique L.E.F. est à 8' 41", Wheeler (M.V.), à 9' 33", ceci après 104 kmh de course et il reste encore un tiers de l'épreuve à parcourir! Wheeler abandonne peu après, réservoir crevé et Hogan (M.V.) aussi trahi par son moteur. Gonzalez s'arrête pour remplacer une vis d'embrayage égarée, et un autre coureur ne pourra terminer, Harfield sur la L.C.H., son retard ayant incité les commissaires à l'arrêter après 8 tours sur les 9 que comporte l'épreuve.

Classement :

1. Ubbiali (M.V.), en 1 h 24' 16" (moy. 111,250 km/h); 2. Cama (Montesa), à 5' 03"; 3. Gonzalez (Montesa) à 11' 02"; 4. Sirera (Montesa), à 11' 07"; 5. Chadwick (L.E.F.), à 12' 26"; 6. Parus (C.Z.), à 13' 08"; 7. Allen (Mondial), à 14' 02"; 8. Edlin (M.V.), à 15' 29"; 9. l'inévitable Cope (M.V.), à 20' 02".

Seul Cama, jeune Espagnol de 21 ans, a pu terminer dans le même tour que le vainqueur.

L'équipe Montesa eut dû logiquement recevoir le prix des constructeurs, malheureusement l'on préféra Grace à Cama pour former l'équipe, car ce dernier pilotait une Montesa à culasse expérimentale et l'on craignait que le moteur ne tienne pas la distance. A noter que

lorsque Cama se retirera de la course de vitesse, un bel avenir lui est promis dans les épreuves de régularité, en effet, son 1^{er} tour couvert en 10' 03" 3/5, les 8 suivants oscillèrent entre 9' 46" 3/5 et 9' 59" 2/5, tandis que les 4^e, 5^e et 6^e tours étaient tous trois parcourus en 9' 56" 3/5!

A noter également le silence des Montesa.

Le sidecar T.T.

Courue sur des routes sèches, cette course vit le seul record d'épreuve tomber de la semaine. Fait notable, un seul des vingt et un sidecars n'était pas caréné, celui du Sud-Africain Rowlands. Dès le départ, donné moteur tournant, les trois B.M.W. prennent la tête, à l'exception d'une courte incursion de Harris, qui ne pourra résister aux reprises du matériel germanique; notons que seule la machine de Noll est équipée de l'injection directe. La lutte est très serrée, car sur certaines portions du circuit le dépassement est pratiquement impossible. Schneider (B.M.W.) passe le premier devant les stands, précédant Hillebrand (B.M.W.) de 7", Noll (B.M.W.) est à 8", Harris (Norton) à 10", Mitchell à 18", Smith à 20", Boddice à 21", Beeton à 23", tous ces derniers sur Norton, ensuite un trou et apparaît Wijns (B.M.W.) à 56", suivi de Walher, à 57". Sawyers (Norton) abandonne (boîte de vitesses) Disons de suite que ce départ qui laisse présager une lutte spectaculaire nous aura trompé, car vers la mi-course nous retrouverons les mêmes processions qu'au cours des précédentes épreuves. Noll, au tour suivant, passe son coéquipier Hillebrand, tandis que Boddice passe Mitchell l'Australien et Smith, dont le moteur perd progressivement ses chevaux au hasard de la route et s'arrêtera définitivement dans le 3^e tour. Les positions au tour 2 sont, Schneider à 0, Noll à 10 m, Hillebrand à 9", Harris à 22", Boddice à 34" Mitchell à 41".

Peu après, comme on le pensait, Noll passe Schneider, puis ce dernier abandonne, piston crevé. Cela laisse une confortable avance à Noll: au 3^e tour, il précède Hillebrand de 24", Harris de 34", Boddice de 1' 02" et Mitchell de 1' 33". Il faut dire que Noll vient d'effectuer le meilleur tour de la course, le trou est fait et l'on n'attend plus que des événements fortuits. Ce qui ne tarde guère, car au 5^e tour Noll s'arrête à son stand, trahi par le système d'injection directe.

Il ne reste plus qu'une B.M.W. avec une assez maigre marge de sécurité sur la première des cinq Norton qu'elle précède, celle de Harris.

Un incident qui freinera pendant longtemps L.W. Taylor et qui sema la panique parmi les spectateurs est le blocage du câble de gaz de sa Norton avant un virage à droite, on peut dire que pour négocier ce virage le style n'y était pas!

Dès le 6^e tour le classement est définitif, seuls les écarts grandiront. On note

Hillebrand à 0, Harris à 44", Boddice à 1' 31", Mitchell à 2' 05", Beeton à 3' 19" et Walker à 4' 07".

Sans autre incident que l'arrêt (presque) de Boddice qui se croyait à court d'essence et s'aperçut de son erreur en ouvrant le bouchon avant l'arrêt, la course se termine sans passion.

Classement (9 tours) :

1. Hillebrand-Grunwald (B.M.W.), en 1 h 23' 12" (moy. : 112,700 km/h); 2. Harris-Campbell (Norton), à 1' 35"; 3. Boddice-Storr (Norton), à 3' 07"; 4. Mitchell-Bliss (Norton), à 4' 04"; 5. Beeton-Nutt (Norton), à 5' 41"; 6. Walker-Roberts (Norton), à 5' 47"; 7. Hanks-Dorman (Matchless), à 8' 36"; 8. Young-Partridge (Norton), à 9' 02"; 9. Beevers-Mundy (Norton), à 9' 30"; 10. L.W. Taylor-Glover (Norton), à 9' 53".

Le Senior (500 cm³).

Disputé sur le circuit de montagne de 61 km comme à l'accoutumée, le vendredi, c'était évidemment le plat de résistance, en dépit de l'absence de Duke, Armstrong and Co, suspendus par les autorités (?) fédérales. Ce qui a, nous le verrons plus loin, eu (peut-être) une influence sur le nombre des visiteurs.

Le service météorologique n'annonce pas de pluie, par contre le vent est toujours violent et ceux qui escomptent, l'on ne sait trop pourquoi, le tour à 161 km/h de moyenne (100 miles) en seront pour leurs frais. (Toujours la hantise de la moyenne.)

Une certaine effervescence règne au stand Guzzi avant le départ, lorsqu'il est constaté que les batteries des motos de Dale et Lomas sont à plat. Les départs sont donnés toutes les 10" et avec des fortunes diverses. Il est certain que les derniers à partir sont désavantagés, 15' s'écoulant avant qu'ils ne remettent en



CAMA sur Montesa 125 cm³

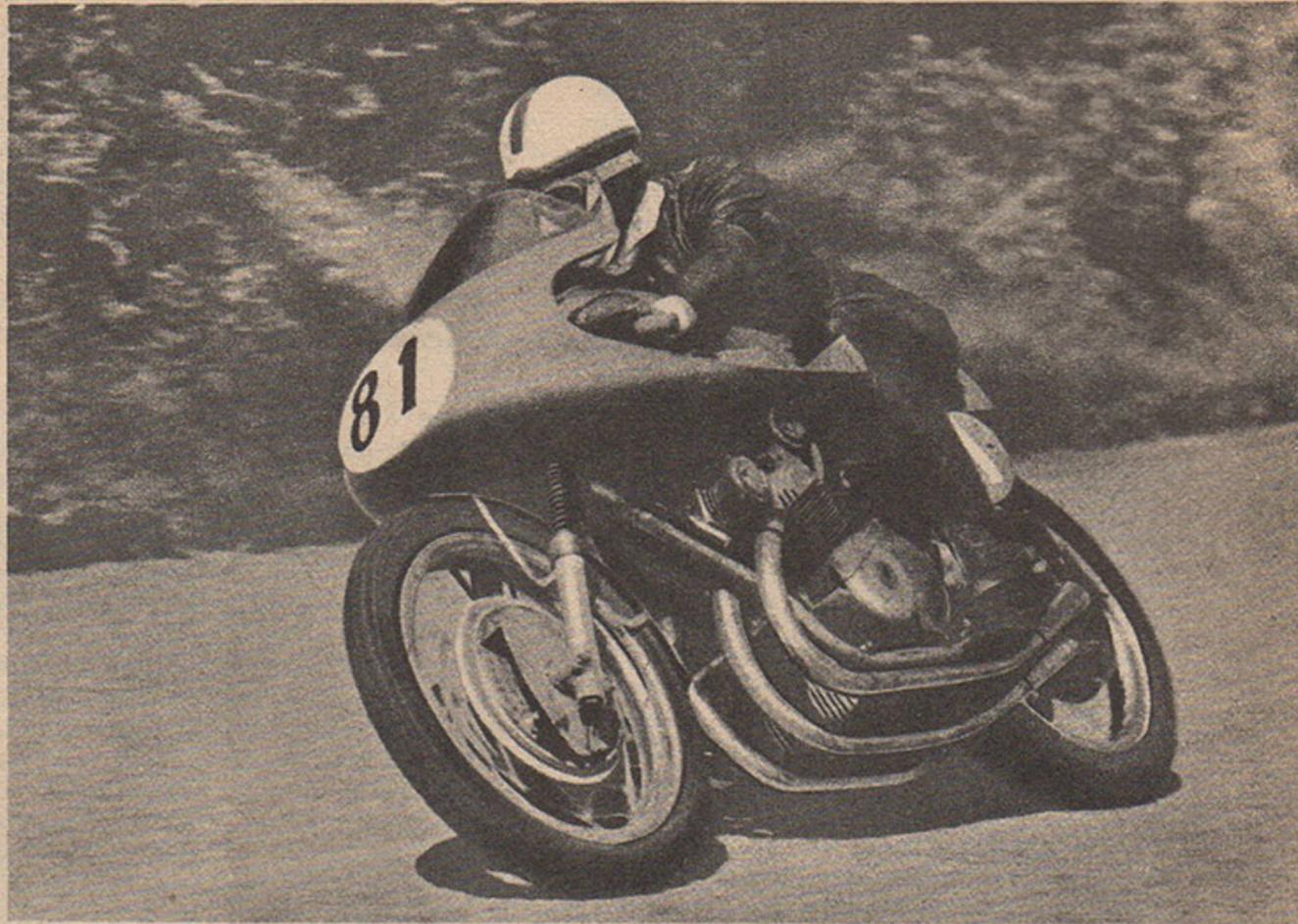
marche, et les couvertures capitonnées sont de rigueur chez les gens prévoyants.

Le premier à partir, toutefois, a des difficultés, c'est Williams, sur Norton, puis la Matchless d'Ennett « ratatouille » longtemps, Zeller (B.M.W.) part vite mais des crachements aux carburateurs indiquent un moteur déjà froid, Kavanagh (Guzzi) a également des inquiétudes mais au moment où l'on croyait le changement de bougie indispensable le moteur partait en beauté. Quelques départs spectaculaires également, Lomas (Guzzi), Brett (Norton) et surtout Surtees (M.V.) en selle immédiatement et dont le départ rappela à plus d'un spectateur ceux des petits circuits si chers aux Anglais. Pendant ce temps les coureurs tournaient sur le circuit avec plus ou moins de bonheur, trois s'arrêtaient pour régler l'embrayage, Bryen (Norton), Cook (B.S.A.) et Tanner (Norton) et l'on notait trois abandons non spécifiés, Leigh (Norton), Ingram (B.S.A.) et Cousins (Norton), ce dernier avait dû changer de bougie au départ. Lorsque le temps du 1^{er} tour de chaque concurrent est connu, le classement est enfin établi et donne, en tête Surtees (M.V.), Mc Intyre (Norton) à 5", Lomas (Guzzi) à 7", Hartle (Norton) à 12", Ennett (Matchless) à 32", Zeller (B.M.W.) à 34", Brett (Norton) à 38", Salt (Norton) à 57". Remarquons la brillante 2^e place de Mc Intyre, sur Norton d'usine 1955, sans carénage, mais qui espère faire la course non-stop grâce aux réservoirs latéraux de sa Norton. Au 2^e tour, Cook et Tanner, sont définitivement en panne d'embrayage et l'on notera pas moins de huit abandons au cours de ce tour; parmi ceux qui ne passent par inaperçus, Kavanagh (Guzzi) en panne de moteur, Shepherd (Norton) a perdu un repose-pied, Freestone (Norton) frein arrière et le malchanceux (ainsi qu'au Junior) Mc Intyre victime de... ses réservoirs latéraux dont une vis de fixation casse. Néanmoins il a pu prouver être parmi les dix meilleurs pilotes mondiaux. Mais nous vous demandons de nous dispenser d'en établir la liste!

Quoique les écarts de temps ne soient pas grands, il n'y a pas grand changement dans les places et au 2^e tour on pointe Surtees, toujours en tête, Lomas à 35", Hartle à 41", Ennett à 1' 23", Brett à 1' 26", Zeller à 1' 30"; derrière « un trou » de 1' permet de séparer les très bons des exceptionnels, et l'on trouve parmi les bons Salt à 2' 29" (Norton) et premier privé depuis l'abandon de Mc Intyre.

Après avoir signalé des ennuis à son 1^{er} passage devant les stands, Surtees passe maintenant sans sourciller. Jones (Matchless) abandonne, repose-pied brisé, puis le Suédois Nygren (Matchless). Lowe (350 B.S.A.) s'arrête pour resserrer son carburateur et en profite pour ravitailler, Williams (Norton) s'arrête, réservoir crevé.

Au 3^e tour, avant les premiers ravitaillements, qui ont généralement lieu aux 3^e et 4^e tour, les positions sont les



Surtees sur la 500 M.V. (Cliché MOTOR-CYCLES)

suivantes, Surtees à 0, Lomas à 1' 07", Hartle à 1' 55", Brett à 1' 56", Zeller à 2' 10", Ennett qui rétrograde à 2' 23", Salt à 3' 52", Trow (Norton) à 3' 57". L'écart entre ces deux derniers a été respectivement de 2, 1 et 5", pourtant Trow a l'avantage de piloter une Norton d'usine.

Une certaine confusion va régner pendant 2 tours à cause des ravitaillements et les classements sont purement indicatifs. De nouveaux abandons, dont celui de Bryen (Norton) embrayage, et la chute, moins sérieuse qu'on le craignait, du Ceylannais Wilks (B.S.A.). Le ravitaillement de Zeller lui coûte 1', sa B.M.W. refusant de partir, Surtees a ravitaillé à l'issue du 3^e tour sans perdre la 1^{re} place, quoique Lomas fasse l'épreuve sans arrêt. Au 4^e tour le pointage indique Surtees à 0, Lomas à 38", Hartle à 1' 13", Zeller à 1' 28" (avant ravitaillement), Brett à 2' 13", Ennett à 3' 27", Salt à 4' 29". Trow à 4' 39". Clark (Matchless) après une chute, s'arrête pour changer un repose-pied, repart et a des ennuis de direction consécutifs à la chute et juge plus sage d'abandonner, Dale (Guzzi) après avoir malgré soi joué les coureurs de second plan en 20^e position, abandonne, distribution. Gonzalez (Norton) est en panne de moteur.

Pendant ce temps les leaders poursuivent sans incident leur ronde, Surtees augmente encore son avance et après cinq tours le classement s'établit comme suit.

Surtees, Lomas à 1' 11", Hartle à 1' 31" se rapproche dangereusement de Lomas, Brett à 2' 44", Zeller à 2' 46",

Ennett à 4' 38", Trow à 6' 52", Salt à 7' 05", Dunlop (Matchless) qui se rapproche de ce dernier à 7' 15".

Un seul abandon durant le 6^e tour, celui de Norris (Norton), Hartle a repris 10" à Lomas et Zeller concède un peu de terrain à Brett. Salt, toujours 1^{er} privé, est néanmoins passé par Dunlop, officiel Matchless.

Après 6 tours l'on note Surtees à 0, Lomas à 1' 17" Hartle à 1' 27", Brett à 2' 49", Zeller à 3', Ennett à 5' 36", Trow à 8' 04".

Le 7^e tour verra-t-il la victoire convoitée depuis des années par la M.V. Agusta, victoire manquée de peu en 350 également? Oui, aucune malchance de dernière minute ni faute empêcheront cette victoire que tout constructeur convoite au T.T. autant qu'un titre mondial, et qui donnera de plus une option de 8 points pour ce dernier!

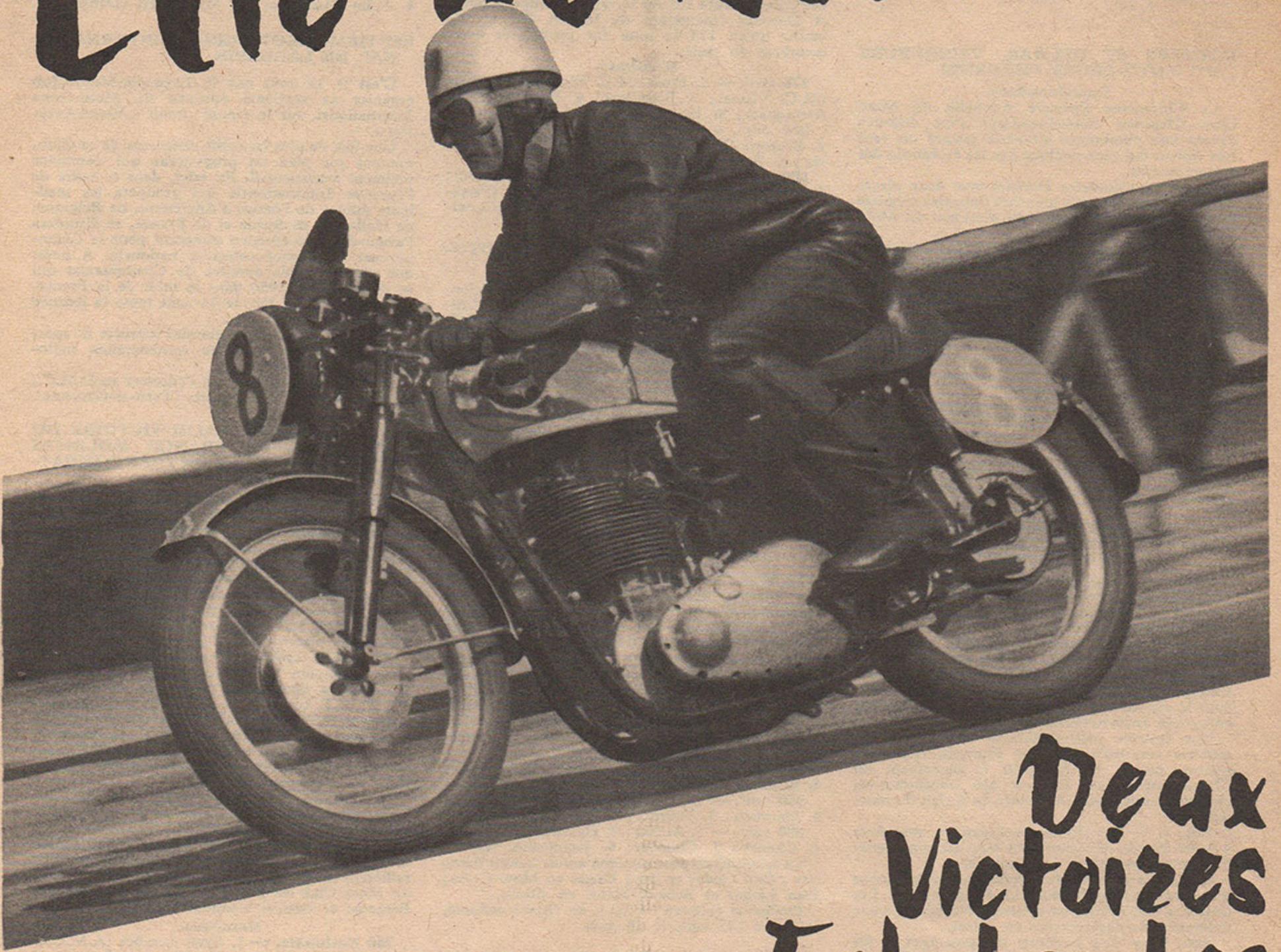
Moins heureux sera Lomas qui n'aura que 5.000 tours disponibles en fin de parcours par suite de rupture de ressort de soupape et il terminera 5^e.

Classement :

1. Surtees (M.V.), en 2 h 44' 06" (moy. : 155,305 km/h); 2. Hartle (Norton), à 1' 31"; 3. Brett (Norton), à 2' 49"; 4. Zeller (B.M.W.), à 3' 17"; 5. Lomas (Guzzi), à 3' 23"; 6. Ennett (Matchless), à 6' 35"; 7. Trow (Norton), à 9' 22"; 8. Dunlop (Matchless), à 9' 58"; 9. Salt (Norton), à 10' 14", 1^{er} privé; 10. Chapman (Norton), à 10' 38"; 11. Rensen (Norton), à 12' 23"; 12. O'Rourke (Norton), à 12' 33".

R. DOLICQUE.

L'île de Man...



Deux
Victoires
Éclatantes

CLUBMANS T.T.

PREMIER - 350 cm³

POUR LA HUITIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE

PREMIER - 500 cm³

POUR LA TROISIÈME ANNÉE CONSÉCUTIVE

pour

Faites confiance à **BSA**



DOUBLET ET DELMAS, VAINQUEURS DU MOTO-CROSS CHAURIEN

Castelnaudary.

La Cinquième Epreuve Annuelle du Moto Club Chaurien (Castelnaudary) s'est disputée devant une nombreuse affluence malgré un vent très violent qui gêna quelque peu les évolutions des motocrossmen.

En petites cylindrées Doublet avec deux places de premier sur les trois manches imposées s'adjuge le titre devant Capy le fils du président du Moto Club Mazères.

En 350 bonne prestation de sympathique Alquier, président du Moto Club Chaurien qui montre ainsi la voie aux jeunes.

En grosses cylindrées le Carcassonnais Delmas de l'écurie Vixiège-Ribouisse, chère à l'ami Nouvel gagne deux manches sur trois, cette dernière étant l'apanage de son ami Alvaro. Le perpignanais Barnabé par sa régularité obtient la troisième place au classement général.

Résultats.

250 cm³. — 1. Doublet (Vixiège); 2. Capy (Mazères); 3. Vialade (Vixiège); 4. Colombies (Mazères); 5. Espanol; 6. Barral; 7. Poussines; 8. Carreras.

500 cm³. — 1. Delmas (M.C. Vixiège-Ribouisse) sur B.S.A.; 2. Clanet (Vixiège); 3. Barnabé (Perpignan); 4. Bru; 5. Alvaro; 6. Soulié; 7. Maurez.

VILLEFRANCHE-DE-ROUERGUE CIRCUIT INTERNATIONAL DE VITESSE MOTOCYCLISTE

A la suite de l'avis favorable émis par la Commission officielle de visite, le Sixième Circuit International du Rouergue se courra le 5 août prochain à Villefranche-de-Rouergue.

Il se disputera selon la formule suivante : Deux épreuves 350 cm³ et 500 cm³ sont réservées aux Licenciés Internationaux et Coureurs Etrangers. Toutes deux sont retenues par la F.F.M. pour le classement du **Championnat de France, catégorie internationale.**

Une épreuve préliminaire se courra en 175; réservée aux seuls Coureurs Français, elle a été retenue par la F.F.M. pour le classement du **Championnat de France des conducteurs, catégorie nationale,** à la suite du forfait de Marseille.

Art. 7. — Les droits d'engagement sont fixés à 2.000 francs, remboursables pour les vingt qualifiés pour participer à la course.

Ces droits devront être versés en même temps que sera retourné le Bulletin d'engagement. Les coureurs non retenus ne pourront réclamer aucune indemnité de déplacement ou autres.

Art. 8. — Les bulletins d'engagement et les droits doivent parvenir au siège avant le 22 juillet midi. Tout bulletin d'engagement non accompagné des droits pourra être considéré comme nul.

VISADE ET LE HOLLANDAIS VAN AARSTEN VAINQUEURS DU GRASS-TRACK DE BERGERAC.

Bergerac. — Les actifs dirigeants du M.C. Bergeracois en changeant leur formule ont pleinement réussi et ce premier grass-track disputé près des rives de la Dordogne a enthousiasmé le très nombreux public par la lutte spectaculaire que livrèrent les concurrents.

En petites cylindrées, c'est le Marmandais Michel Visade qui s'octroie la victoire tandis qu'en 500 cm³ internationaux après deux séries, le Hollandais Van Aarsten, très téméraire, bat son compatriote Verhoef.

Résultats.

175 cm³. — 1. Michel Visade (Marmande); 2. André Visade (Marmande); 3. *ex aequo*. Vidal (Marmande), Jean Henri (Sainte-Bazaille); 5. *ex aequo*. Paul Visade (Marmande), Armand (Langon); 7. Lamarzelle, 8. Dupéricieux.

500 cm³. — 1. Van Aarsten (Hollande); 2. Verhoef (Hollande); 3. Hauglustaine (Belgique); 4. Fluminiani (Paris); 5. Charbonnier (Monségur); 6. Thomas (Angoulême); 7. Lecœur (Bordeaux); 8. Landru (Paris).

DARROUY EN 500, MONPOEN 250, VAINQUEURS A VIC-FEZENSAC.

Vic-Fezensac. — Contrarié par la pluie ce moto-cross organisé par le Moto Club Vicois a connu le succès populaire grâce aux prouesses des compétiteurs sur un terrain détrempé. Monpo et Darroux émergent du lot en 250 et 500 tandis qu'en 175 la lutte fut passionnée entre membres du club.

Résultats.

175 cm³. — 1. Pini; (M.C. Vicois) 2. Bénétrix (M.C. Vicois); 3. Bourdalet; 4. Bruzoro (M.C. Armagnac); 5. Pérotti (M.C. Armagnac).

250 cm³. — 1. Monpo (M.C. Toulousain); 2. Bruzoro (M.C. Armagnac); 3. Nones, 4. Fours; 5. Pusos.

500 cm³. — 1. Darroux sur B.S.A. (Toulouse); 2. Hardy (M.C. Colomiers); 3. Pascual (Perpignan); 4. Font (Perpignan); 5. Alquier (Castelnaudary).

VICTOIRE DE RENÉ COMBES AU MOTO-CROSS DE GRISOLLES.

Grisolles. — Le Gaillacois René Combes, licencié à l'A.M.C.C. Albigeois continue une brillante saison (on sait que l'an dernier il fut un brillant vainqueur à Montreuil) et monopolisa les victoires à Grisolles en 350 et 500. Alvaro et Aguirre furent ses plus coriaces adversaires.

Résultats (classement sur trois manches).

350 cm³. — 1. Combes (M.C. C. Albi) sur B.S.A., 3 points; 2. Aguirre (Toulouse), 6 points; 3. Denis (Limoges), 11 points; 4. Fleys, 5. Soulié, 6. Derey; 7. Alvaro; 8. Jalabert.

500 cm³. — 1. Combes (M.C. C. Albi) sur B.S.A. 4 points; 2. Alvaro (M.C. Vixiège), 5 points; 3. Aguirre (Toulouse), 9 points; 4. Herail; 5. Denis; 6. Panis; 7. Maurel; 8. Serrato.

MOTO CLUB DE PERNES-LES-FONTAINES

Le Moto Club Pernois a fait disputer le 29 avril son Sixième Moto-Cross inscrit au Calendrier International sur la piste rénovée de la Colline du Puy à 300 m de la ville, dans un cadre de pinèdes et d'oliviers; sur les 1 510 m du parcours un nombreux public était venu encourager les efforts des dirigeants qui ont présenté au départ de cette course inter de 500 les Anglais Archer et Cheney, les Belges Fige et Paquet, l'Allemand Koehler et les inter français Molinari, Hazianis, Charrier, Jacquemin, Godey et Degraux. Voici le classement :

250 cm³. — 1. Geil; 2. Mompo; 3. Audemar; 4. Romano; 5. Bérard; 6. Troump; 7. Pardigon.

350 cm³. — 1. Godey; 2. Hazianis; 3. Dugas; 4. Darmain; 5. Fauritte; 6. Vidal, etc.

500 cm³. — 1. Archer; 2. Hazianis; 3. Godey; 4. Cheney; 5. Charrier; 6. Jacquemin, etc.

Le Moto Club possède cette année quatre licenciés : Paul Godey et René Dugas en Moto-Cross; Jean Latour et Arbault Henri en vitesse.

Prochaine épreuve : Circuit de vitesse national, catégorie 175 cm³, le 19 août.

AU GRASS-TRACK INTERNATIONAL DE VALENCE D'AGEN, VICTOIRE DE L'ALLEMAND SIEDL QUI S'OCTROIE LE RECORD DU TOUR : 100,400.

Cette cinquième épreuve internationale de grass-track organisée par l'Avenir Valencien avec le concours du Moto Club Montalbanais a obtenu un grand succès sportif malgré le temps très incertain.

L'Allemand Siedl en 500-solo a renouvelé sa victoire de l'an dernier et a battu le record du tour avec 100,400 qui était détenu par l'Autrichien champion du monde Kamper... et réaliser plus de 100 à l'heure sur la piste de 837 mètres de l'hippodrome de Lantourne est une performance qui classe un champion.

C'est après plusieurs manches de classement que l'Allemand a triomphé devant le Hollandais très combattif Van Aarsten. Hoffmeister et Tatum ont été le plus malchanceux mais les Suédois de qui on attendait beaucoup ont nettement déçu après avoir éprouvé de sérieuses difficultés mécaniques et seul des nordiques le danois Mathiassen se classa en finale.

Des Français, Charbonnier fut le plus en verve mais Blondy et Thomas n'ont pas démerité.

Une course de side-cars articulés, très spectaculaire fut gagnée par le spécialiste allemand Nadeder après les trois manches imposées.

Résultats.

Side-car. — 1. Nadeder (Allemagne) 4 points; 2. Teistenhammer (Allemagne) 5; 3. Krauser (Sarre); 4. Dusterhof; 5. Miesgang.

500-Solo.

Jap Alcool. — 1. Siedl (Allemagne) les 5,850 km en 3' 39s, moy. 96,164. (Record du tour 0,837 km, 30s 100,400); 2. Van Aarsten (Hollande) 3' 47s; 3. Hagon (Grande-Bretagne) 3' 49s; 4. Sinsinger (Allemagne) 3' 50s; 5. Verhoef (Hollande); 6. Sidlo (Autriche); 7. Mathiassen (Danemark).

SEPTIÈME MOTO-CROSS INTERNATIONAL DE LAGUÉPIE.

C'est le 15 août que le Laguéprie-Moto-Club organise sa septième épreuve de Moto-Cross International, sur le réputé circuit « Viaur-Aveyron ».

Une fois de plus les actifs dirigeants de ce Club, mettent sur pied un programme qui s'annonce vraiment sensationnel. En effet, dans le cadre de l'épreuve Internationale qui groupera les meilleurs pilotes de l'heure d'Angleterre, de Belgique, de Hollande, de Suède et de France, se disputera l'avant-dernière épreuve comptant pour le Championnat de France catégorie nationale. A noter que c'est la seule épreuve de Championnat qui se déroulera en 1956 dans le midi de la France. Les essais auront lieu le 14 août toute la journée et le matin du 15 août.

En marge de ces deux grandes journées de sport mécanique une importante concentration motocycliste aura lieu.

Pour tous renseignements s'adresser au L.M.C., café de la Gare, à Laguéprie (Tarn-et-Garonne).

AU MOTO-CROSS D'ALBI VICTOIRE DU CHAMPION DE FRANCE MOLINARI DEVANT UN VOULLON TRÈS COMBATTIF.

Albi. — L'épreuve de Moto-Cross organisée par l'A.M.C.C. Albigeois fut un succès total sur sa nouvelle piste internationale du circuit permanent Dario Ambrosini. En moyennes cylindrées catégorie nationale, le Gaillacois Combes licencié au club organisateur, champion des Pyrénées et vainqueur l'an dernier de la Coupe du Salon à Montreuil fut un facile vainqueur et domina tous ses adversaires. Darroux et Alvaro furent aux places d'honneur.

En grosses cylindrées, catégorie internationale, si le champion de France, le messin Molinari s'attribua la victoire aux points par ses places de 1^{er}, 2^e et 3^e réalisées au cours des trois manches imposées, le Parisien Vouillon mal classé au départ première manche, très combattif conduisit sa course avec un brio remarquable et fut fatalement applaudi après avoir arraché une brillante seconde place au classement général.

Le Biterrois Cross et le Suisse Courasod toujours très régulier s'attribuent les 3^e et 4^e places devant Verrechia et Meliori.

Le matin avait lieu une grande concentration motocycliste et touristique. Plus de 200 machines rallièrent la capitale du Tarn et c'est le club paroi du Moto Club du Béarn qui en fut le vainqueur. Bergerac et Béziers viennent ensuite.

Résultats.

350 Nationale. — 1. René Combes (A.M.C.C. Albi), B.S.A.; 3 points; 2. Alvaro (M.C. Vixiège) B.S.A., 8 points; 3. Darroux (Toulouse), B.S.A., 9 points; 4. Delmas; 5. Galzin; 6. Herail; 7. Jalabert.

500 Internationale. — 1. Molinari (Metz) Gilera (1 + 2 + 3), 6 points; 2. Vouillon (Paris) B.S.A. (5 + 1 + 1), 7 points; 3. Cros (Béziers) Ariel (4 + 3 + 2), 9 points; 4. Courajod (Genève, Suisse) Gilera; 5. Verrechia (La Courneuve), B.S.A.; 6. Mélioli (Chaville) Gilera; 7. Melous (A.M.C.C.A.), B.S.A.; 8. Panis (A.M.C.C.A.), B.S.A.; 9. Desonhe (Mons Belgique), B.S.A.

AU MOTO-CROSS DE LAMALOU VICTOIRES DE DELMAS EN 350 CM³ ET DU SUISSE THEVENAZ EN 500 CM³.

Belle réussite du Moto-Club Lamalousien, sous l'impulsion de son dynamique président, M. Léon Charles.

Public nombreux, beau temps et courses de qualité caractérisèrent cette réunion. Dans la tribune officielle, on remarquait M. Coste-Floret député-maire de Lamalou.

Résultats.

350 cm³. — 1. Delmas; 2. Humbertjean; 3. Pinard; 4. Brogniart; 5. Pascual.

500 cm³. — 1. Thévenaz; 2. Carreti; 3. Degraux; 4. Boniverat; 5. Melous.

le COUPLE uni ...



Reglage de la Suspension

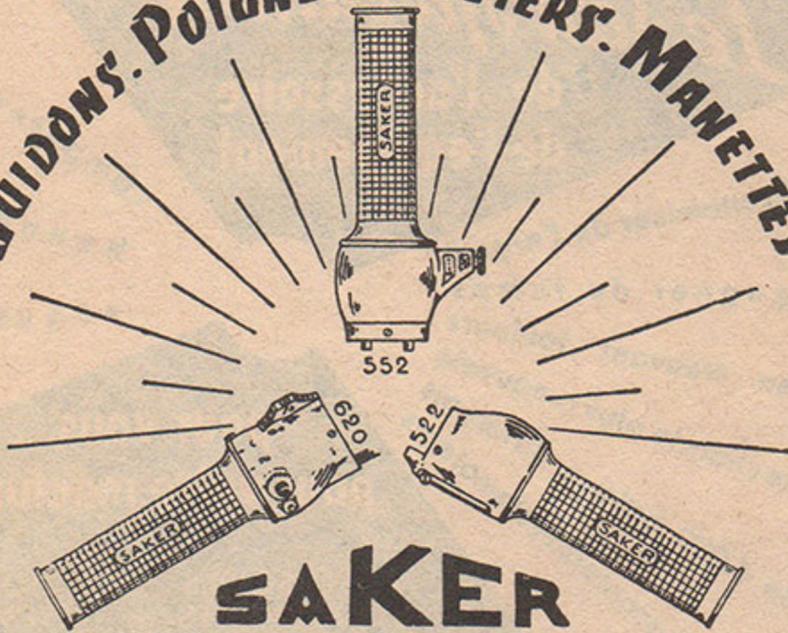
...utilise la "BIPLACE"

MERAT

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

TÉLÉPHONE : LON. 18.86 et 36.18

GUIDONS. POIGNÉES. LEVIERS. MANETTES



SAKER

POIGNÉES
A TIRAGE RECTILIGNE

MONTAGE RAPIDE SUR TOUS GUIDONS

COURSE SPORT TOURISTE

FIXATION RÉGLABLE DES CABLES
PAR VIS



PLUIE

TEMPÊTE
FROID

Roulez
quand même ...

...protégé

ORAGE

NEIGE

VENT

par

un des survêtements
des productions

MACOMBYNN

étudiés en fonction de l'usage
pour répondre aux besoins
de chacun

EN CORDOUAL SPORT

MACOMBYNN 55

tellement plus pratique

le 2 pièces
séparable

**SUR JAMB
MONMANTO**

EN CORDOUAL VILLE

MACOMBYNN 56

toujours aussi pratique

le 2 pièces
séparable

**PANTALON ALSACE
VESTE ALSACE**

GARANTI
sur
réclamation
justifiée



Seul fabricant

MACOMBYNN

2, RUE DE LA PLUMETTE - AMIENS - TÉL. 41-72

Vente dans toute la France, chez votre motoriste
DÉPOT : PARIS-BANLIEUE, E. REVIL, 82, AV. DES TERNES, 17.

FOZ
CHANTELUNE

SUPER DISSOLUTION
VULCANISANTE

DISSOPLAST
EN

CAPSULES PLASTIQUES

SAISIR
LA CAPSULE
PAR LE COTÉ EFFILÉ



PERCER
DU COTÉ OPPOSÉ
A L'AIDE DE
L'ÉPINGLE

1 CAPSULE PAR RÉPARATION

Sur votre cyclomoteur
Sur votre scooter...

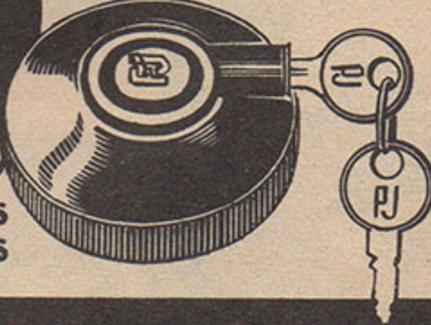
Solex
Mobylette
Casenave
Lambretta
Bernardet
Mobyscooter
etc...

monster

le bouchon ANTI-VOL

PJ SUPER

Seul garanti contre les souillures,
le vol de votre essence et de
votre bouchon.



AUTOMOBILES
MOTOCYCLETES

Pub. Desbie

ETS JOURNÉE 69, rue Parmentier, BEZONS (S.-&-O.) - ARG. 70-15

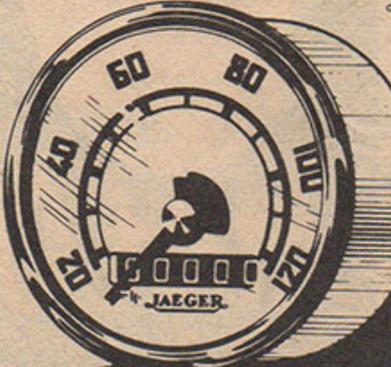
ESSENTIEL

vitesse
distance
consommation

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

Le seul spécialiste
de l'accessoire
de l'équipement

Économiser de l'argent
gagner du temps
en trouvant toujours
le choix le plus renouvelé
de 6.000 articles différents
pour motos-scooters-cyclomoteurs

compétence
honnêteté
régularité

**pour vous...
pour votre machine...**

ACCESSOIRES SELECTIONNES
EQUIPEMENTS - VETEMENTS
SPECIALEMENT ETUDIÉS

PRIX LES PLUS BAS

Combinaison tissu bleu,
coupe italienne.. 3.880 »
Expéditions en province.

MEMBRES DE CLUBS
FAITES-VOUS CONNAITRE.



ETS REVIL 82, AVENUE DES TERNES
225, Boulevard Péreire, PARIS - ÉTO. 15-53

CHANTELUNE-FOZ

NORTON-DOM, exc. ét., susp. osci., 23.000 km, 270.000 fr. Sanchez, 11, rue Bombonnel, Oran.

VENDS cause maladie **500 TWIN A.J.S.** 3.800 km, sous garantie, facilités paiement. Porchet, Tél. Alé 21-71, Mont-rouge, 106, av. A.-Briand.

Vélocette L E 200-1952, parfait état, nombreux accessoires, prix 135.000. Magnet, 49, rue du Maréchal-Leclerc, Saint-Maurice (Seine).

A VENDRE **Motobécane lat.** fin 1953, selle double, sélect., saco. cuir, exc. état. Soutade, 17, rue F.-Faure, Vincennes.

CHEZ ALAZARD

Super-Crédit. Garantie, Reprise. 100 motos c. neuves 1953-1954-1955. + 30 vélomot. récents à solder. + 20 scooters divers à ts prix. + 50 motos de reprise à liquider. 47 bis, av. de Clichy (17^e) (Métro La Fourche). (Fond passage côté cinéma, accès et parking dans la cour.)

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, Dresch, Peugeot, Motob., Terrot, Jap, Monet-Goy., B.S.A., M20, Ariel RH, Norton 16-H, Gnôme, etc. Roger Sceaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin. VIL 15-18.

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

Toujours 50 voitures tourisme et sport; reprise ttes motos et crédit. 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.

VESPA LAMBRETTA RUMI, même accident. Gil, 83, av. d'Italie.

S.I.D.A.M.

8, RUE FOURCROY - PARIS (17^e)
M° : Péreire, Ternes, Etoile
WAGram 52-62

Spécialiste des 2 temps
de classe internationale, NE VEND QUE :

**JAWA
ADLER
CSEPEL**

NEUVES ET D'OCCASION

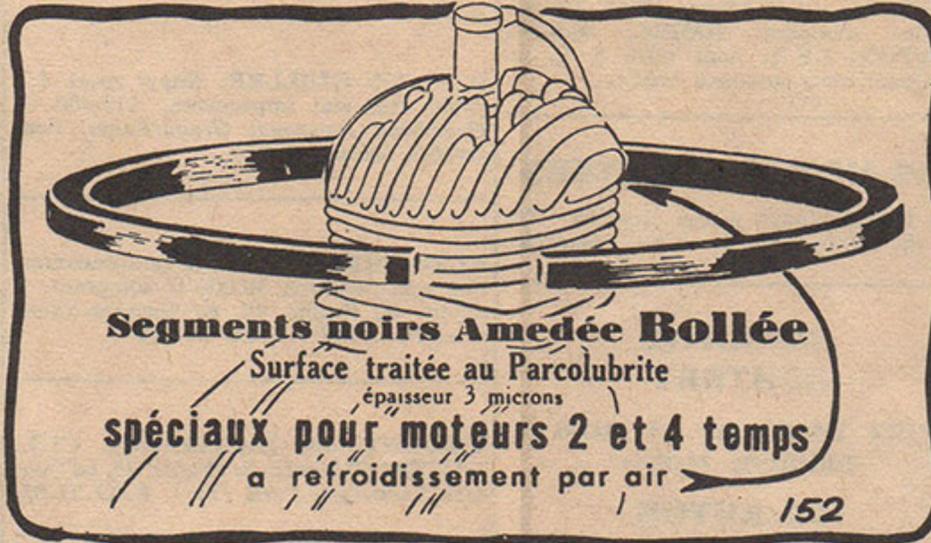
Vous assure une garantie totale intégrale, un entretien et une mise au point parfaite

**CRÉDIT - REPRISE
OUVERT LE DIMANCHE MATIN**



PETITES ANNONCES

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



MISTRAL MOTOS

**LA MEILLEURE POMPE POUR
MOTOS TOUT EN LAITON
CHROMÉ POLI AVEC POIGNÉE
AMOVIBLE ET ÉTRIER PLIANT**

Montée en série sur les grosses motos

FOURCHES TÉLESCOPIQUES

6, rue Georges-Lacaud

SUSPENSIONS AR.

COURBEVOIE (Seine)

HYDRAU-

DEF 27-87

LIQUES



ACHÈTE PLUS CHER

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

DISPONIBLES PIÈCES PUCH, anc. mod. Hofec er, 17, r. de l'Isère, Saint-Cloud

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

Velocette K.T.T. course 350 cm³.
Velocette K.S.S. 350 cm³ : 70.000 fr.
Velocette 350, 500 cm³ neuves.
Motobécane 125 cm³ culb. parf. ét. : 70.000 fr.
Mobylette à partir de 10.000 fr.
Cherrier P., 21, boul. H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29.

GALETTO 160 cm³ 130.000. Chauchon. PRO 17-71.

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.

CRÉDIT TOTAL

100 SCOOTERS, 150 MOTOS toutes marques garanties. Gil, 83, av. d'Italie. Métro : Tolbiac.

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

MOTOBECANE 125 culb. : 65.000.
MOTOBECANE 125 lat. : 45.000.
Legrand Jacques, 13, rue du Docteur-Thore, Sceaux (Seine).

MOBY SCOOTER, état neuf, 50.000. Cronier, 4, square Dordogne, Paris (17^e).

Vends moto **DOUGLAS SPORT** accidentée avec remorque Fulgur. Bas prix. Jeanguillaume Daniel, 60, rue de la République, Morez (Jura).

R.E. 350 Bullet, ét. nf, px 150.000. Baudrillard, 47, gd Place, Arras.

A VENDRE **GNOME RHONE 750** civile, très bon état. André Vallée, 11, rue du Dr-Roux, Champigny (Seine).

JAWA 250, comme neuve, 125.000. Lancelot, 11 bis, rue Rouvet (19^e).

BUGATTI 11 CV CAMIONNETTE, side-cars tous modèles, plusieurs 125 et 175, px t. int. pn racing 18 à 21". Pièces Zündapp K.500, K.S.500 et 750. Attelage Norton 500 Featherbed-Wattormian. Attelage Motob. tous 500 cm³ Carfis. Michel, 42, r. J.-Guesde. ENT 44-35.

CRÉDIT IMMÉDIAT

750 M.W.B. R. 73, impec.....	205
750 B.M.W. R.12, sélect.	135
650 B.S.A. A10, bi. pl.	210
650 B.S.A. Golden, 1953.....	225
500 Triumph T.100.....	225
500 Matchless twin Iscil.....	225
500 B.S.A. A7, twin 210	
500 Royal, 1955, oscill.....	205
500 B.S.A. A7, twin 185	
500 Sunbeam side Simard 1 pl. 1/2.	280
350 Royal Télescope.....	125
350 B.M.W. 1953.....	185
350 B.M.W. 1 pl.	95
250 Sceptel 3.000 km 120	
250 D.K.W. Très belle b 1. lp.....	145
250 Puch, 1953 130	
150 PUCH oscill 110	
500 B.S.A. WM20, sel. bi. pl.....	65
125 Puch et Motobécane 55 et 75	
Crédit 1/3 le Solde en 6 mois et 12 mois.	

EN CRÉDIT TOTAL IMMÉDIAT

50 Motos, 500 Indian 1955, 750 Gnôme, side 1955, 500 Gnôme D5 1955, 500 Motobécane sélect. 1955, 350 Royal 1945, etc. Voiture 4 CV Renault toit ouvrant reprise moto. Nx sides car Précision.

MOTO RECORD.

151, rue Marcadet, Paris (18^e). Métro Lamar. MON 24-40.

VENTES

250 PUCH TF, pf. état, 100. Reprise 125 ou scooter Régent. PER 60-98. M. Berthe, 47, rue Deguingand.

MOTOBECANE, Mobyette, Moby-scooter. Tous modèles disponibles. Cherrier, 21, bd H.-Sellier, Suresnes. LON 16-29

SCOOTER ISARIA 125, Flon allemande, moteur ILO-PUCH 250, tous 2 équipés, cme neufs. Devos, 105, r. de Silly, Boulogne-sur-Seine.

PEUGEOT 175 cm³ TCH de luxe 85.000. NSU 250 cm³ OSL, f. tél., sel. 4 vit. 75.000. Duval Maine, Saint-Pierre-du-Perray, par Corbeil (S.-et-O.).

NORTON 500 BICYLINDRE parfait état. Vendue à crédit avec 80.000 fr. comptant. Reprendrais une part assurance et huile gratuite. B. Praffit, 45, bd Gouvion-Saint-Cyr, Paris (17^e). Tél. ETO 21-85.

175 PEUGEOT entièrement équipée. Ferais crédit avec 25.000 fr. comptant. B. Praffit, 45, bd Gouvion-Saint-Cyr, Paris (17^e). ETO 21-85.

P. MICHEL Expédition province
42, Rue Jules-Guesde, 42
ALFORTVILLE - ENT. 44-35
Agence Jonghi - D. S. Malterre
EMBRAYAGE spécial Michel
pour Jonghi

OCCASIONS :

Plus. motos compl. ou à remont.
I Camion Renault camping.
I EMY 4 - très belle.
I Remorque 400 kg. - bas prix.
I Châssis Bugatti 10 ch-mot-bte-pt.
Pneus 18-20 et 21 pouces moitié px.
Stock pièces Zündapp et diff. marques px. int.
Facilités de paiement

En confiance, échange 176 PEUGEOT G.S. état neuf (der. mod. 55), absol. impec. (non fini roder) contre 250 Puch S.G.S., 350 B.S.A. (B 31) ou 350 Horex récente ts en parf. état. Faire offre ou se présenter ts les jrs après 19 h chez Castella, rue de la Boucherie, Villemur (Hte-Gar.).

VENDS 1^{re} MAIN MONET-GOYON 200 cm³, sacoches, tan-sad, p.-chocs, confiance, prix à débattre, essai sur long parcours. Moucheron, r. de Beauneux, Solre-le-Château (Nord).

DODO, 97, rue d'Alleray (15^e). Agence grandes marques. AMIEL, N.S.U., NORTON, I.F.A. vous offre 5 % en découpant cette annonce crédit.

100 MOTOS SCOOTERS

avec 10.000, toutes pièces occasion. 157, av. du Maine (14^e). Ouv. dimanche.

GARANTIE
CONTRAT

CREDIT IMMEDIAT 18 MOIS
REPRISE MOTO

100 AUTOS

Spécialiste 4 CV avec 20.000. 7, rue de Montreuil, PANTIN. Métro Eglise, ouvert Dimanche.
244, rue du Mesnil, ASNIERES
(4 Routes). Ouvert Dimanche.

MON AUTO C/MOTO. VIL. 09-21.
ECA, 7, r. de Montreuil, PANTIN.

ACHAT - ECHANGE - VENTE.
Tri-Peugeot 125, mat. rev. s/s garant.
Occas. px int. Nf. facil. paiement, réparations en ts genres. ZANONE, 45, quai du Pt-du-Jour, Billancourt. MOL 07-00.

GALETTO GUZZI 160 cm³. 8.000 km, impec., prix int. Naderman, 153, bd Murat (16^e). AUT 26-67.

Cause santé, vend 350 ROYAL-ENFIELD, absolument neuve roulé 150 km. Prix intéressant. Maurice Lefebvre, 3, rue de la Mutualité, Sannois (S.-et-O.).

PNEUS et chambres 27x4 NEUFS. Cédés 1/3 valeur, par unités ou par lots. Motobécane, 5, rue Marca, Pau. Tél. 36-20.

A V. 175 GUILLER. Super sport 4 T 7.000 km, état impeccable. 110.000 fr. Grandjean Raymond, Grand-Fahys, Fougères (Haute-Saône).

VESPA ETAT NEUF, nbrx accessoires. Cse achat voiture, 30.000 fr comptant + crédit. B. Praffit, 45, bd Gouvion-Saint-Cyr, Paris (17^e). ETO 21-85.

URGENT. 500 BICYLINDRE CULBUTÉE. 50.000 fr. B. Praffit, 45, bd Gouvion Saint-Cyr, Paris (17^e). ETO 21-85.

Vends Moto PUCH 175 S.V.S. Récente, 2 carbus, double all. 10.000 km, équipée, cause achat voiture. 150.000 Didier Yves, 21, imp. Gohypré, Thaon-les-Vosges.

BLACK-SHADOW 52, 260.000. A.J.S. 18 S., 23.000 km, 180.000. Gauthier, Sainte-Foy-la-Grande (Gironde).

ZUNDAPP KS 600, f. tél., mot. nf, sac. et sel., cuir, ex. ét. Pincet. ANJ 38-12.

Les motos
GNOME & RHONE
sont équipées en série de
L'ANTIVOL **NEIMAN**



**Robinetts
licence
EVERBEST**

★

modèles spéciaux
pour carburateurs
à starter

AMERO
7, rue de Noisy, 7
ROSNY-SOUS-BOIS
(Seine)

S.C. PARIS-NICE, ét. nf, 5.000 km. Landes, r. Chantepuits, Herblay (S.-et-O.).

500 B.S.A. B 33 An. 1953. Excel. état. Nx access. Px 170.000 Possib. crédit. Poirier, 134, rue du Bourg-Neuf, Blois. Tél. 750.

MOTOBECANE 175 cm³ sport, pompe à huile, 13.000 km, tan-sad, casques, nombreux accessoires. Scoazec, 70, rue du 14-Juillet, Maisons-Alfort, le soir après 7 h. Prix à débattre.

GUILLER : 125 AMC 4 temps, à finir de roder, type sport, selle biplace, fourche télescopique, susp. oscillante, porte-bag. ext., accessoires. Cause besoin argent : prix 65.000 fr. Visible de 5 à 8 heures : Lambert, 17, rue Emile-Zola, Montreuil. Métro Robespierre.



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.

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.



ESSAIS " MOTOCYCLES " 1953-54-55

.....

N^{os}

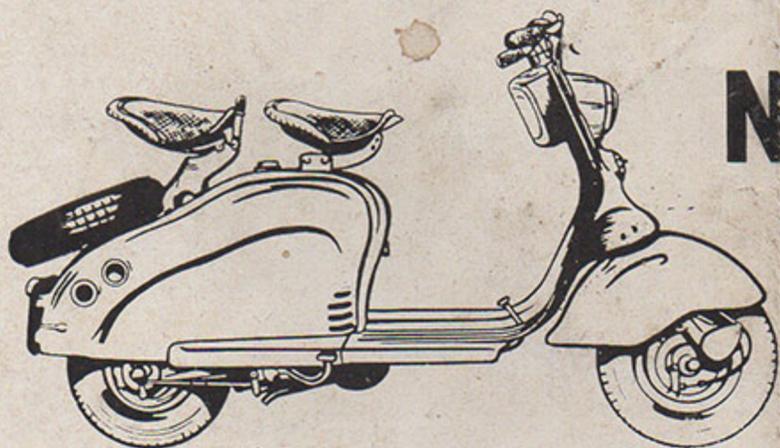
- 92 Scooter Bernardet 125.
- 93 500 Norton « Dominator ».
- 94 Scooter Lambretta (épuisé).
- 95 175 Automoto-Aubier-Dunne.
- 96 350 Jawa (épuisé).
- 97 125 Gnome-et-Rhône R.4. (épuisé).
- 98 500 Mazoyer.
- 99 Voiturette Mochet.
- 103 350 Vélocette.
- 105 350 Royal-Enfield « Bullet ».
- 106 175 Peugeot « 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. (épuisé).
- 131 250 Peugeot.
- 132 500 Norton « Daytona » (épuisé).

N^{os}

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

ENVOI CONTRE TROIS TIMBRES A 15 FRANCS PAR NUMÉRO

Lambretta



NOUVEAU PRIX:

138.400

*Payer votre Scooter en 6, 12 ou 18 mois
et demandez à **SEPEX** de vous le réparer
gratuitement pendant 1 an*

OPÉRA : 36, Boulevard des Italiens.
RÉPUBLIQUE : 14, Place de la République.
CHAMPERRET : 12, Avenue de la Porte-de-Champerret.
CLICHY : 97, Boulevard Victor-Hugo.
BELLEVILLE : 122, Faubourg du Temple.
BOURSE : 6, Rue Saint-Augustin.
MAIRIE DU 18^e : 70, Rue Ordener.
CHATELET : 13, Boulevard Sébastopol.
ÉTOILE : 24, Avenue de la Grande-Armée.
MAILLOT : 46, Avenue de la Grande-Armée.
CHAMPS-ÉLYSÉES : 39, Avenue Franklin-Roosevelt — 87, Rue La Boétie.
BARBÈS : 33, Boulevard Barbès.
PORTE ST-OUEN : 12, Boulevard Bessières.
Jaurès : 22, Avenue Jean-Jaurès.
GARE DE LYON : 10, Boulevard Diderot.
DAUMESNIL : 264, Avenue Daumesnil.
BASTILLE : 6, Boulevard Richard-Lenoir.
PORTE DE MONTREUIL : 68, Boulevard Davout.
ALFORTVILLE : 15 bis, Rue du Pont-d'Ivry.
AUBERVILLIERS : 196, Rue Danielle-Casanova.

CHAMPIGNY : 5, Place du Marché.
MAISONS-ALFORT : 84, Avenue St-Maurice.
DRANCY : 136, Avenue Jean-Jaurès.
JOINVILLE : Fourche de Champigny - 23, Avenue Roger-Salengro - Champigny.
LA VARENNE : 26, Rue du Bac.
NEUILLY-sur-SEINE : 191, Avenue de Neuilly.
NOGENT-sur-MARNE : 154, Grande-Rue.
PAVILLONS-sous-BOIS : 54, Avenue Victor-Hugo.
SAINT-DENIS : 143, Rue Gabriel-Péri.
SAINT-DENIS : 26, Rue Ernest-Renan.
SAINT-DENIS : 20-20 bis, Rue Gabriel-Péri.
SAINT-MAUR : 123, Avenue Foch.
STAINS : 97, Avenue de Stalingrad.
VINCENNES : 44, Avenue de Paris.
LES LILAS : 187, Rue de Paris.
LA COURNEUVE : 66, Avenue P.-Vaillant-Couturier.
CLICHY : 149, Boulevard Jean-Jaurès.
NOISY-LE-SEC : 5, Boulevard Michelet.
CHOISY-LE-ROI : 4, Rue Thiers.

SEPEX

Concessionnaire - Distributeur - Paris - Seine

2, rue du Helder, PARIS-9^e — PRO. 53-64 (et la suite)