

6^e ANNÉE - N° 75

MENSUEL

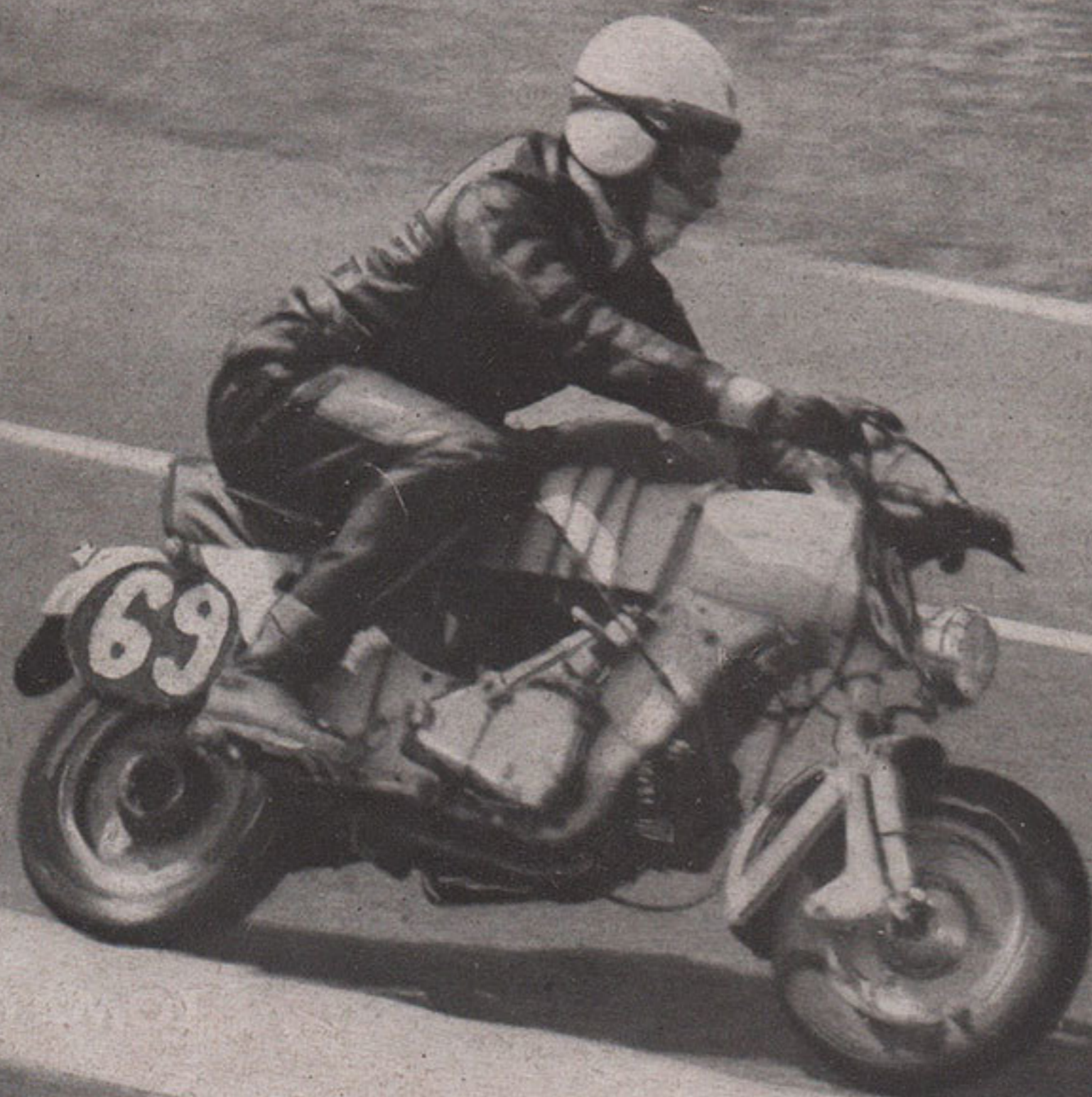
JUILLET 1958

Le Scooter

VOITURETTES ET CYCLOMOTEURS

CAMPING - TECHNIQUE - SPORT - TOURISME

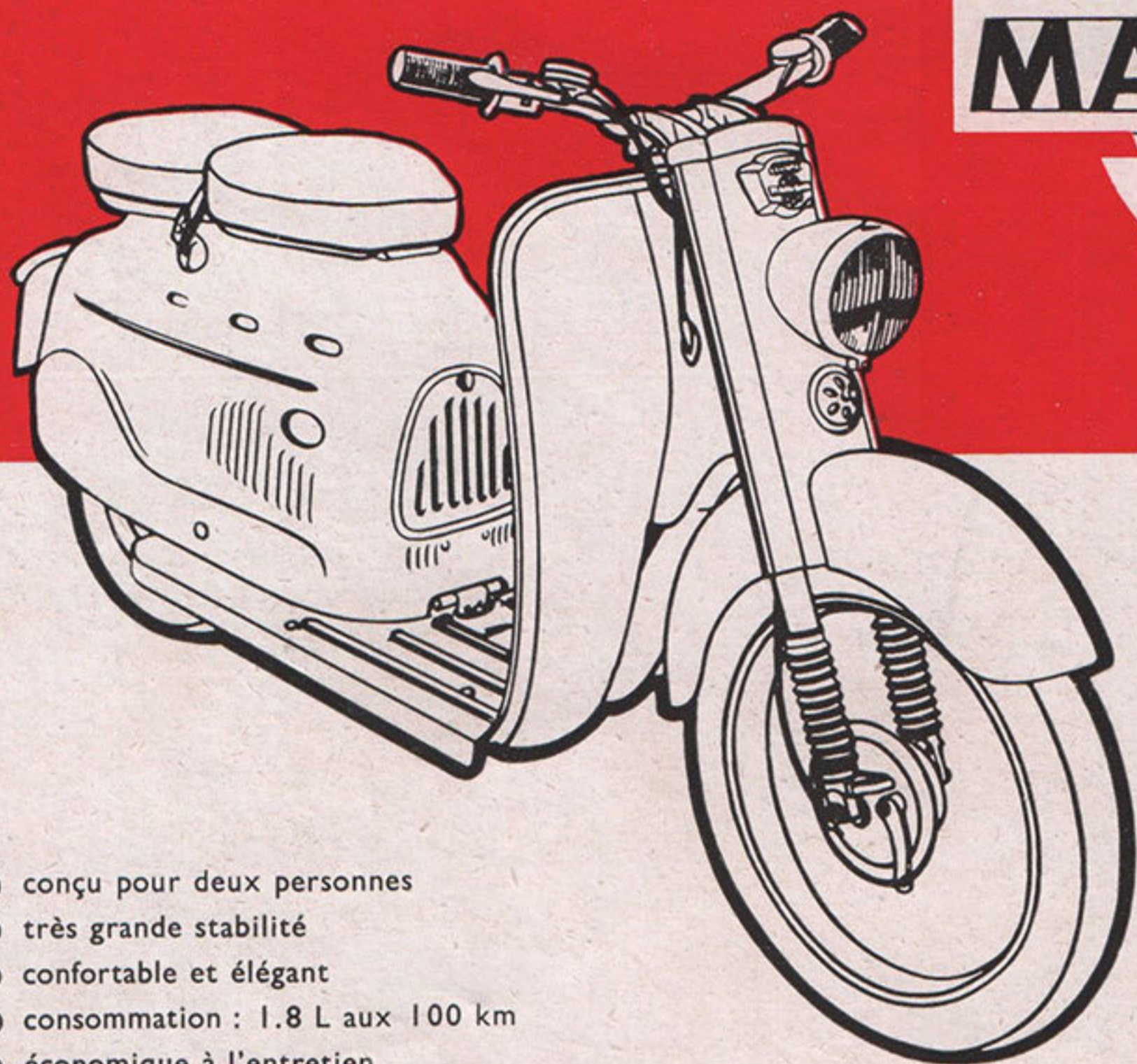
100 F
1,70 f suisse
17 f belges



LE 30^{EME} BOL D'OR

La Solution de Sécurité

MANURHIN



118.915 + T. L.

- conçu pour deux personnes
- très grande stabilité
- confortable et élégant
- consommation : 1.8 L aux 100 km
- économique à l'entretien
- se conduit sans manœuvre
- le seul scooter à variateur continu et servo embrayage

LE SEUL SCOOTER ENTIÈREMENT AUTOMATIQUE

CENTRES D'ESSAIS

SEPEX

REPUBLIQUE

14, Place de la République
BOTzaris 12-78

OPERA

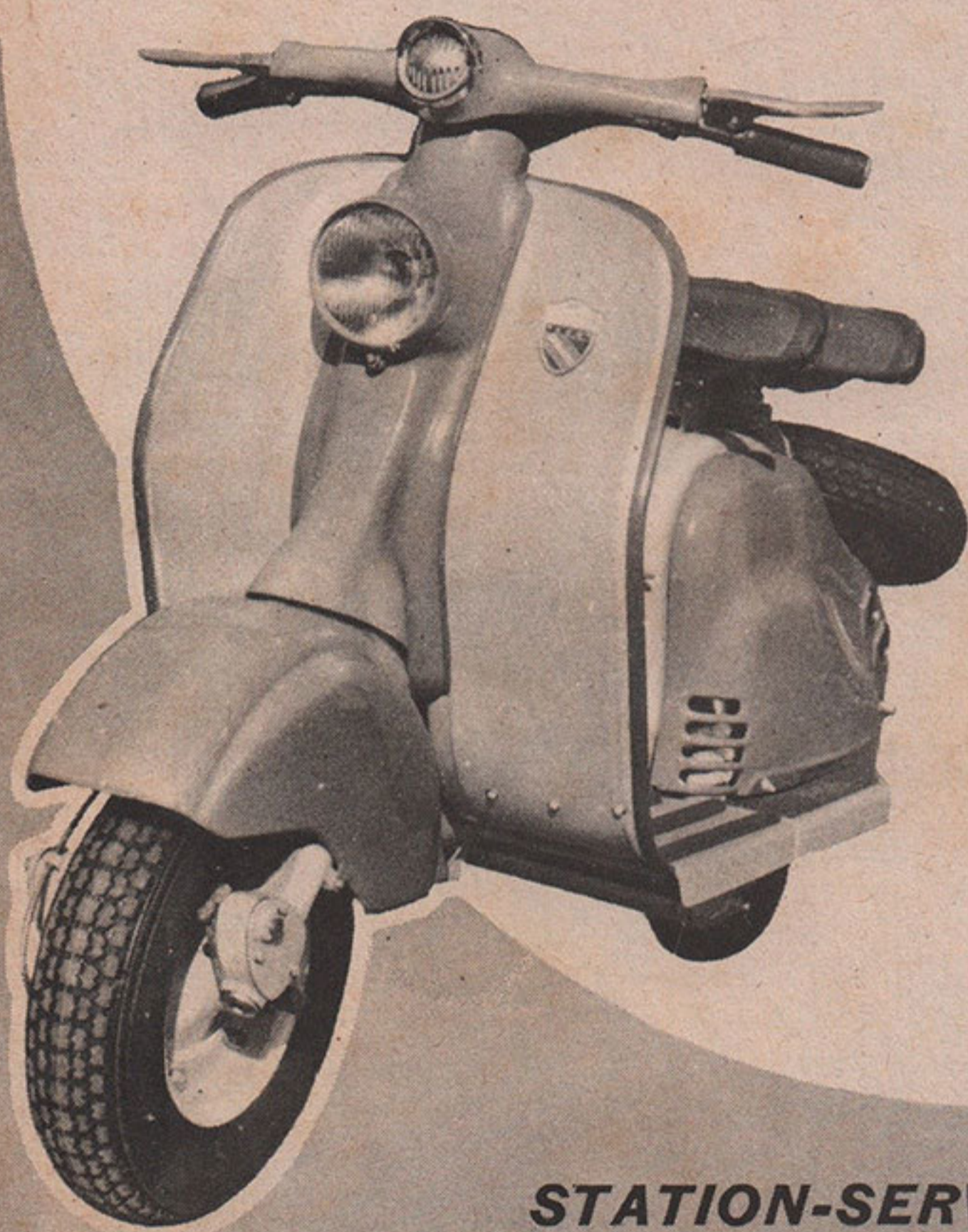
36, Bd des Italiens
PROvence 53-64

CHAMPERRET

12, Av. de la Porte-Champerret
GALvani 99-73

Lambretta

CONCESSIONNAIRE
DISTRIBUTEUR



**EXPOSITION
DES DERNIERS MODÈLES**

125 cm³ 161.100 + t. l.

150 cm³ 178.539 + t. l.

tout équipés

VENTE - ACHAT - OCCASIONS

GARANTIES 3 MOIS

CRÉDIT SPÉCIAL MALADIE

ENTRETIEN GÉNÉRAL

MÉCANIQUE - TOLERIE

PEINTURE - GRAISSAGE

STATION-SERVICE

TOUS LES ACCESSOIRES AUX MEILLEURES CONDITIONS

LAMBRETТА-CHATELET : 13, Boul. SEBASTOPOL - Métro : CHATELET. CEN. 33-74

LAMBRETТА-BELLEVILLE : 122, Fg du TEMPLE - Métro : BELLEVILLE. OBE. 39-82

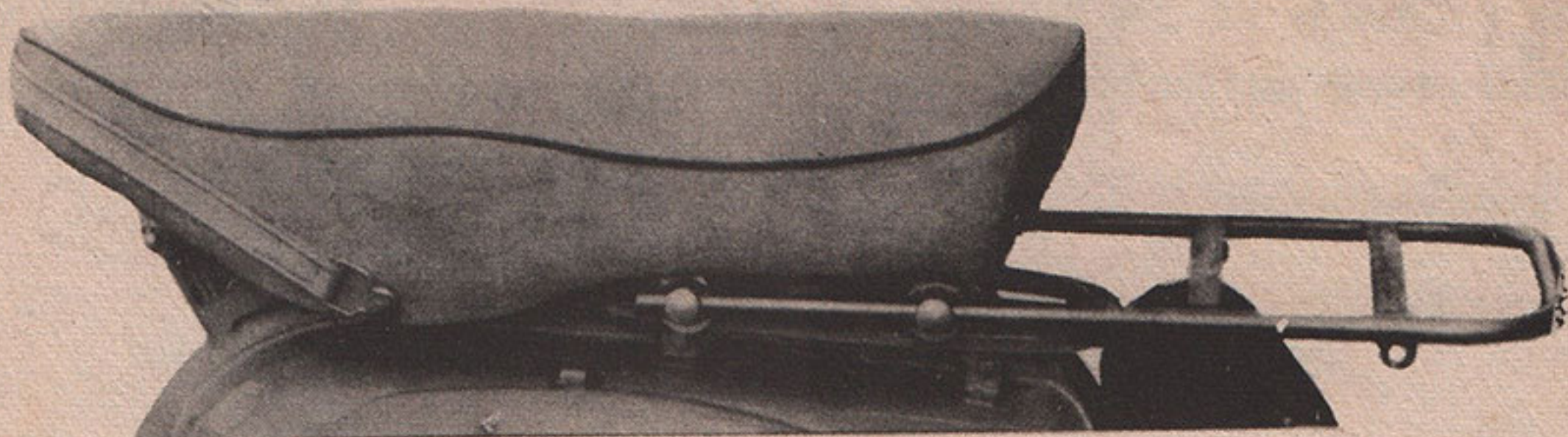
LAMBRETТА-MAGENTA : 145, Bd. MAGENTA - Métro : Gare du Nord. LAM. 54-24

MERAT ET C^{IE}

SURESNES (Seine)

VOUS ASSURENT BONNE ROUTE
ET CONFORT OPTIMUM !..

Tél. : LON. 18-86



...Avec leurs sièges arrière s'adaptant sur tous les scooters de marques françaises et étrangères, et...
...**LEUR SELLE BIPLACE**, la seule dont la suspension est réglable au désir du passager

LA BIPLACE "MERAT"

Se monte sur scooters : LAMBRETTA, MOBYSCOOTER, VESPA, PEUGEOT, PUCH, RUMI, etc.
Selles avant, Sièges AR, Selles biplaces, Repose-pieds, Porte-bidons, Porte-bagages, etc.,
pour CYCLOMOTEURS, VÉLOMOTEURS, MOTOS, SCOOTERS.

ÉCURIE MAX ROUJOU

avec FOIDELLI-BOIS

Sur

R U M I

pulvérise tous les records au
BOL D'OR 58



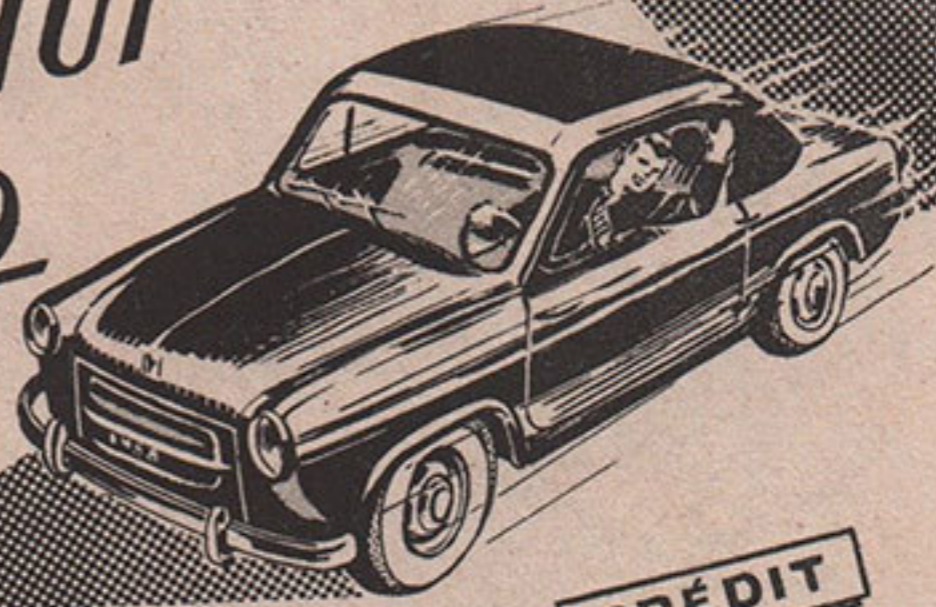
MISE
AU POINT
•
CRÉDIT
•
OCCASIONS
•
GARANTIE

avec 87,327 km/h de moyenne. 2.095,868 km

MAX ROUJOU : 57, rue Louis-Blanc, Paris-X^e

Tél. NOR. 59-35

Essayez
dès AUJOURD'HUI
la Vespa 400



CRÉDIT

CHEZ LE
CONCESSIONNAIRE

AUTO-SUD-EST

8, Avenue d'ITALIE - GOB. 75-04

132, Avenue de TOLBIAC - GOB. 17-12

10, Avenue de PARIS a VILLEJUIF - ITA. 57-33

58, Boulevard DIDEROT - DOR. 29-39

VAINQUEUR AU
BOL D'OR POUR
LA 4^e ANNÉE
CONSÉCUTIVE

Seul, l'amortisseur

Girolux

hydraulique

POUR LAMBRETTA
MANURHIN
RUMI

avant et arrière

est garanti un an ou 50.000 km

TRANSCONTINENTALE INDUSTRIELLE
93, av. Jean-Jaurès, AUBERVILLIERS - FLA. 19-68

SCOOTER = Garantie
DIFFUSION = TOTALE

4 mois, pièces et main-d'œuvre par écrit
Sûr de son expérience vieille de 5 ans
vous présente

SES SCOOTERS D'OCCASION

Vespa *Lambretta*

SÉLECTIONNÉS ET RÉNOVÉS

Peinture neuve - Moteur à roder
ainsi que les derniers-nés de ces deux marques

SUPER-CRÉDIT : 5.000 f à la commande
10.000 f à la livraison - Solde en 12 mois

Son atelier le mieux outillé de Paris vous offre
sa gamme de réparations

Garantie totale pour ce qui concerne votre
VESPA et LAMBRETTA

Achat - Dépôt - Reprise

30, rue Pixérécourt - Mén. 35-50

Métro : Place des Fêtes - Autobus : 96 ou 26

La France

*est un des premiers pays du monde
pour la grande réputation de ses vins
et la qualité de sa gastronomie.*

LA BONNE CUISINE

à la portée de tous

EST, PAR EXCELLENCE, LA REVUE DE LA
BONNE VIEILLE CUISINE FRANÇAISE

LA BONNE CUISINE

à la portée de tous

est, en toutes circonstances, le guide
indispensable dans toutes les familles

**...par la qualité de présentation
de ses plats cuisinés, par le nom-
bre de ses recettes très étudiées**

Plus de **4.000.000** d'exemplaires vendus
24 numéros parus à ce jour

Dans chaque numéro

40 à 45 PLATS présentés en noir et couleurs

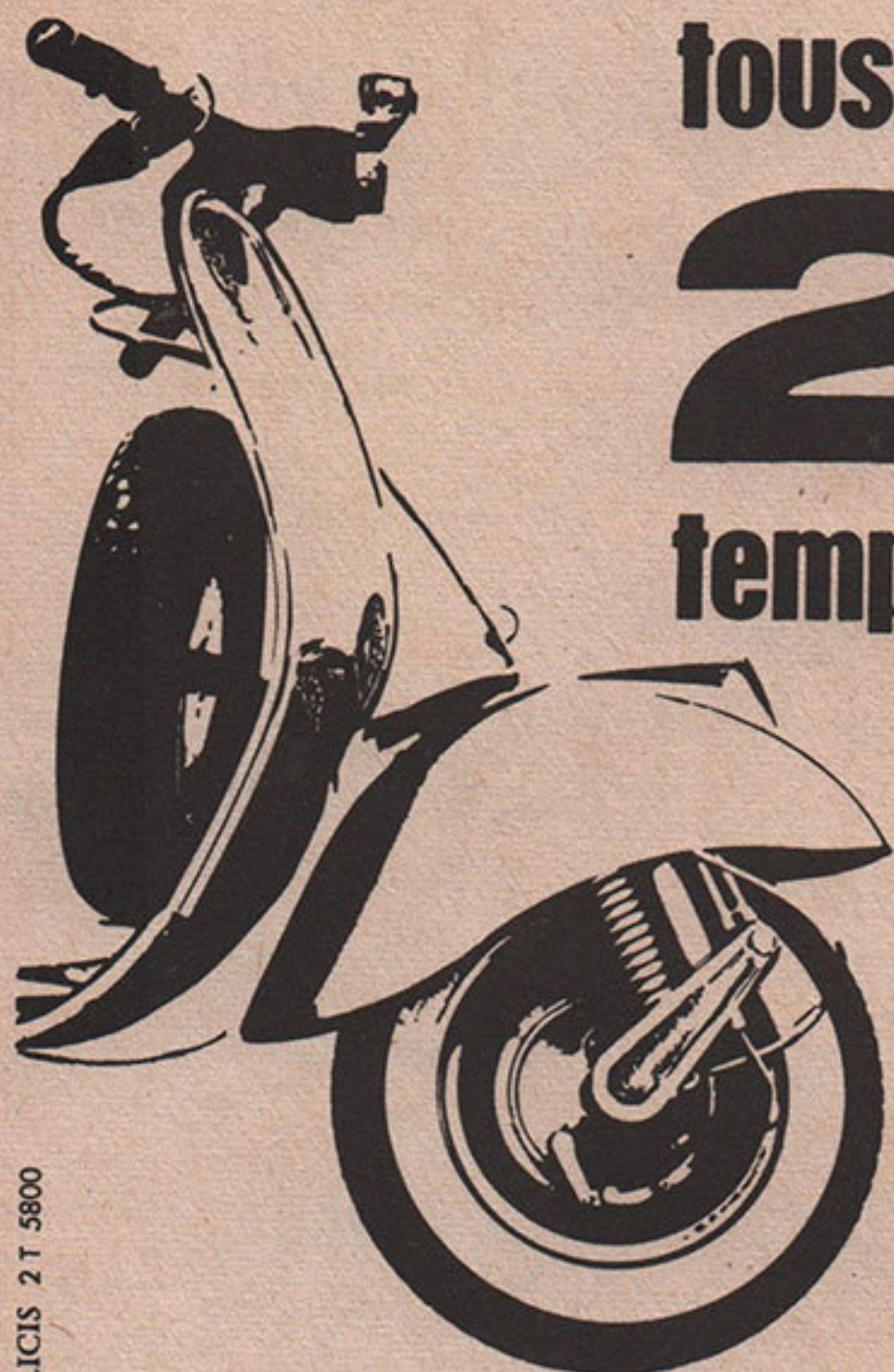
250 RECETTES DE CUISINE

LE NUMERO : **150 fr.**

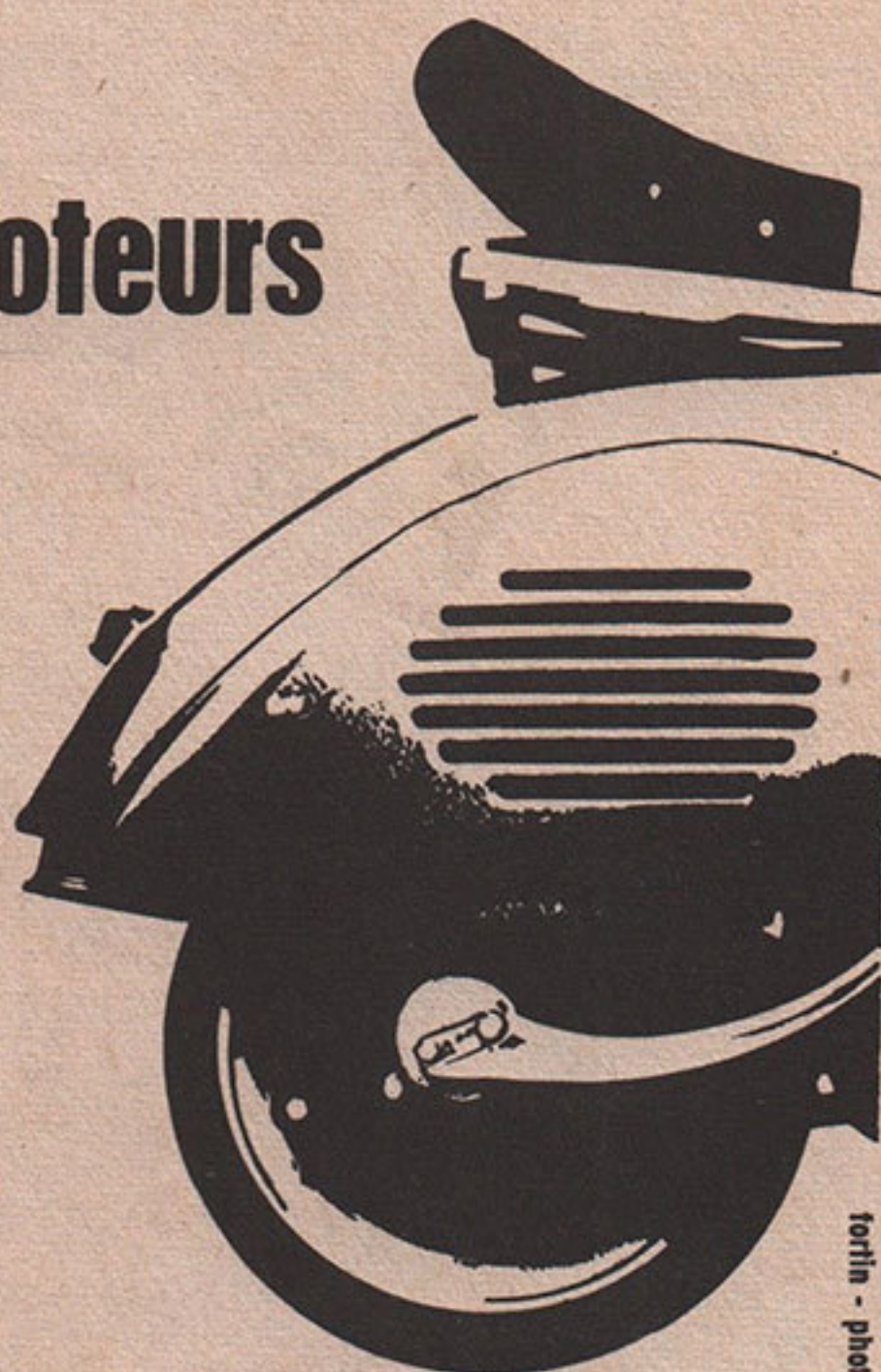
LA BONNE CUISINE à portée de tous

est en vente partout et à nos Bureaux : 14, Rue Brunel - PARIS - 17^e

pour
tous les moteurs
2
temps



PUBLICIS 2 T 5800



fortin - photo coquin

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

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

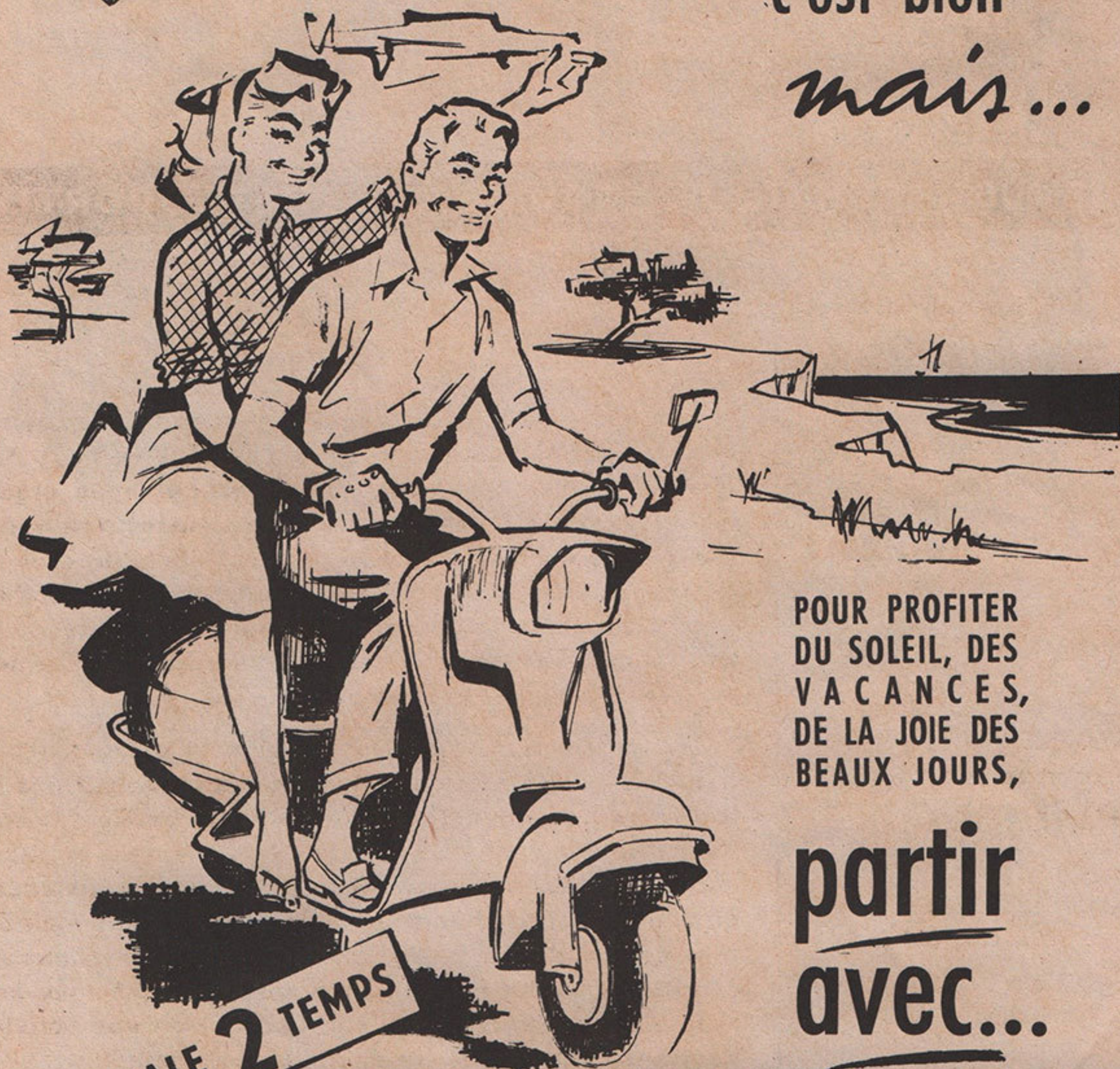
De plus,
sa miscibilité totale
lui permet de réaliser
avec l'essence
un mélange intime,
homogène et stable.
Pour votre moteur,
c'est une sécurité absolue
dès le départ.

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





c'est bien
mais...



POUR PROFITER
DU SOLEIL, DES
VACANCES,
DE LA JOIE DES
BEAUX JOURS,

partir
avec...

SPÉCIALE 2 TEMPS

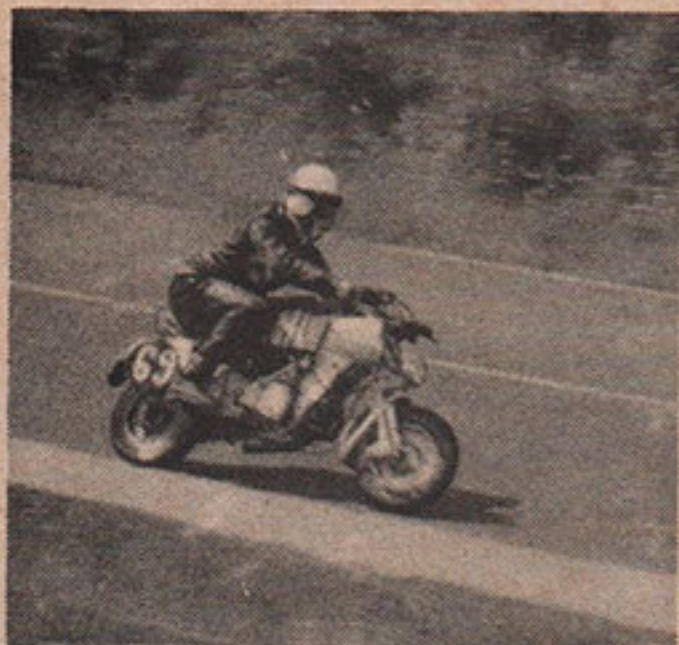
Bret-oil

"L'HUILE DE COMPÉTITION AU SERVICE DU TOURISME"

c'est mieux!

★
Ravitaillez-vous
aux pompes bleues
BRET-OIL
ou exigez
les bidons bleus
BRET-OIL

BRET-OIL - 4, RUE JEANNE D'ARC - ISSY-LES-MOULINEAUX - MIC. 48-40



REVUE TECHNIQUE, TOURISTIQUE ET SPORTIVE

ADMINISTRATION

RÉDACTION

PUBLICITÉ

14, rue Brunel, PARIS-17^e
ÉTOile 05-50
(10 lignes groupées)

Rédacteur en chef : A. NEBOUT

Éditions

LAJEUNESSE

S.A. au capital de
51.449.500 francs

Abonnements : "Le Scooter"
C. C. P. 12.608-88 Paris
Publicité : Edit. Lajeunesse
C.C.P. 932.76 Paris

Correspondant pour la Belgique
S.A.P.P.E.L.,
20, rue des Comédiens
BRUXELLES - C.C.P. 3-86

PRIX DU NUMÉRO :
100 francs — 17 francs belges
1 fr. 70 suisse

ABONNEMENT 1 AN
France et Colonies : 1.000 francs
Suisse : 17 francs suisses
Autres pays : 1.200 fr. français

Les différents articles qui régissent le futur marché commun ont été signés par un certain nombre de pays dont : la France. Malheureusement, l'industrie qui nous préoccupe, celle des deux roues, souffre actuellement non seulement d'une crise de mévente mais elle est en butte à une partie de la société qui estime ses productions indésirables. La trop célèbre taxe de luxe vient de majorer d'un grand coup les prix de vente et les assurances ont achevé, par leur nouveau tarif, le travail du gouvernement.

De toutes ces mesures il découle la pénible impression que l'usager des deux roues est volontairement mis hors la loi. Quand on connaît les services que peuvent rendre nos véhicules qui tiennent une si petite place dans la circulation et dans le stationnement, on peut douter de l'existence de ce que l'on appelle le bon sens. Notre industrie qui était une des plus florissantes ne pourra plus faire face à ses concurrentes étrangères quand les frontières s'ouvriront, et nous ne pourrions que sonner le glas d'une branche de nos activités qui pourtant avait donné un exemple mondial.

Le Scooter



OUVERTURE DES COLS ALPESTRES SUISSES

Les cols du Saint-Gothard, du San Bernadino, de la Bernina, du Lukmanier, du Pillon et du Simplon sont ouverts à la circulation sans chaînes à neige. On pense que les autocars des PTT pourront reprendre leur service régulier le 15 juin sur les cols du Grimsel, du Susten, de la Furka, du Klausen et du Grand-Saint-Bernard.

ROUTE DE LA FORCLAZ (Martigny-Chamonix)

La presse a annoncé que la nouvelle route internationale qui, par le col de La Forclaz, relie Martigny à Chamonix, était impraticable à la suite d'éboulements. Sous l'effet du dégel, un secteur de la route a été encombré de pierres et de terre meuble sur quelques dizaines de mètres; mais tout a été remis en état et il n'y a pas eu d'interruption de trafic.

DERNIÈRE HEURE :

La diminution des ventes de bicyclettes devant la concurrence des véhicules à deux roues à moteur a été limitée par la mise au point de modèles nouveaux pour dames et enfants. On a, en particulier, soigné la ligne et la couleur des bicyclettes. Concevant que l'automobile et la bicyclette peuvent aller de pair, il a été mis au point un nouveau modèle pour le « parkand-ride » qui permet de parquer la voiture

là où il y a de la place et de continuer à bicyclette. Un des derniers modèles est une bicyclette démontable en deux pièces qui trouve place dans le coffre d'une voiture ordinaire et qui est assemblée rapidement à l'aide d'un seul écrou.

VACANCES EN CANOË-KAYAC

Si vous avez un canoë ou un kayak :
du 21 au 26 juillet, sur la Durance :
Semaine d'initiation à la rivière sportive.
Si vous vous intéressez à la construction d'amateur :
deux stages à Huningue :
du 12 au 20 juillet,
du 13 au 21 septembre.
Même si vous ne possédez pas d'embarcation :
23 juillet au 23 août, camp nautique de l'Ardèche.

PREMIÈRE QUINZAINE DU SECOURS ROUTIER FRANÇAIS

La « CROISADE DE LA PRUDENCE » dont la bande de propagande a été portée avec fierté les années passées sur les voitures de tant d'automobilistes, organise du 27 juin au 16 juillet prochains une vente de vignettes au bénéfice du SECOURS ROUTIER FRANÇAIS.

La modeste obole de 100 francs qui sera, pendant cette période, demandée à tous les automobilistes, permettra au Secours Routier Français, présent sur les routes pour porter assistance aux usagers en détresse, de multiplier le nombre de ses postes d'appel et de ses voitures de secours.

Chacun aura à cœur d'apporter sa participation à cette manifestation de solidarité entreprise dans son intérêt, en acquérant la vignette que l'on pourra se procurer dans tous les garages et les principaux postes d'essence.

RELATION FER-BATEAU DE PARIS A ÉVIAN

Les Parisiens qui se rendent à Evian ont avantage à prendre le train jusqu'à Lausanne, d'où un bateau à vapeur les conduit en 35 minutes à Evian. Ainsi par exemple, le train quittant Paris à 8 h 10 permet d'atteindre Evian à 15 h 05. Le trajet par la Suisse revient meilleur marché.

NAVIGATION SUR LE LAC LÉMAN

La compagnie générale de navigation sur le lac Léman assure le service complet sur toute l'étendue du lac. Ses quatorze bateaux à vapeur ou à moteur sont

particulièrement confortables et les restaurants à bord, de premier ordre. La compagnie de navigation a créé de nombreux titres de transport : abonnements divers et billets collectifs qui s'étendent soit à tout le lac, soit à volonté à l'une ou l'autre des régions que le touriste désire parcourir plus particulièrement.

L' « AUTOSILO » DE BALE

Prévu pour une capacité de 400 voitures, le nouvel « Autosilo » de Bâle est non seulement le plus grand parking d'Europe, mais en même temps le premier parking du monde à commande automatique. Ses boxes s'ouvrent sur une allée centrale où trois élévateurs sont prévus pour la montée et la descente des voitures (8 étages). Les convoyeurs transfèrent les voitures depuis les boxes d'entrée vers les boxes de parking puis les acheminent vers les boxes de sortie où ils sont remis à leur propriétaire. Le système de commande électrique est actionné par touches et permet de parquer toutes les voitures rapidement et sûrement, sans aucune intervention humaine.

39^e FOIRE DE LAUSANNE (13-28 septembre 1958)

La Foire de Lausanne partage avec la Foire de Bâle l'honneur d'être traditionnellement, les deux manifestations les plus importantes de la Suisse sur le plan économique. Répartis en 22 secteurs, ses

exposants, industriels, agriculteurs, commerçants ou artisans rivalisent de soin et d'imagination pour capter l'attention de l'acheteur et lui soumettre leurs créations les plus récentes. A côté du travail national auquel elle est essentiellement réservée, la Foire Nationale de Lausanne accueille tous les ans, en qualité d'hôte d'honneur, la participation officielle d'un pays étranger. Cette année, le pavillon réservé à cette participation sera occupé par la République populaire de Chine.

SCOOTERS ET VÉLOMOTEURS

Les statistiques officielles de la Production d'avril permettent une intéressante confrontation à l'avantage indéniable du scooter. En effet, il a été produit : 538 vélomoteurs de 50 à 100 cm³; 2 354 de 100 cm³ à 125 cm³; 7 244 scooters de 50 à 125 cm³ et 768 au-dessus de 125 cm³.

LES PETITS CLUBS EN BELGIQUE

Le cyclomoteur connaît aussi une grande vogue en Belgique; plus de 80 000 cyclos y ont été vendus en 1957 si bien que le parc belge, pour cette seule catégorie, est passée de 188 371 à 268 503, soit une augmentation de plus de 80 000 en un an.

Outre les firmes nationales, diverses marques étrangères sont appréciées de nos amis belges dont Motobécane avec ses différents types de Mobylette, et Vélosolex pour la France, pour ne citer que les deux plus répandues.

Chaîne des premières 600 COGGOMOBIL partant vers les Etats-Unis.



L'ALMANACH DE JUILLET

*Préparez
bien
votre
évasion!*

QUI de nous n'a pas connu au cours d'un voyage de vacances le regret de n'avoir prévu la garde-robe appropriée à telle température ou à telle circonstance ! Et pourtant ! Bon nombre de femmes ont la curieuse et déplorable habitude d'entasser pêle-mêle un nombre considérable de vêtements dans le seul but de charger leur scooter et d'arriver à l'hôtel ou au camp, que ce soit la mer, la campagne ou la montagne, accompagnée d'un nombre de bagages imposant !

C'est pourquoi sitôt choisi le lieu d'élection vous devez établir soigneusement la liste des vêtements et accessoires à emporter.



Pour commencer, le pantalon ! base de la garde-robe d'été. Il est si pratique ! profitez-en ! Les spécialistes vous en proposent cette année de très originaux et seyants. Ils sont, en général, longs et très étroits, en flanelle, piqué ou lainage (Tiktiner). Ils ont prévu pour vous également d'amusantes combinaisons en popeline dans lesquelles on est merveilleusement à l'aise et au frais pour courir.



le paquet de cigarettes ou la clé de votre scooter.

Pour la plage, la vogue exige les « camisettes », tuniques courtes plissées d'une infinité de coloris imprimés, si charmantes pour le tennis ou le volley.

Enfin, n'oubliez pas également la petite robe indispensable à votre élégance (Charles Demery) qui vous permettra après vous être transformée tout le jour en « enfant terrible », de redevenir « la Petite Fille Modèle » si féminine !



escalader ou conduire. (Silhouette de France). Grand succès aussi pour les gais « separate » ou corsaires mi-long accompagnés d'une marinière assortie, aux immenses poches si pratiques pour (Brigitte).



LES EMBIELLAGES

Au cours d'une épreuve de 24 heures comme le Bol d'Or qui vient de s'achever, pilotes et mécaniciens sont dévorés par l'angoisse de savoir si « ça va tenir ». Dans 90 % des cas, dans nos moteurs deux temps, quand ils parlent de « ça » vous pouvez parier qu'ils pensent à l'embielage !

C'est en effet l'organe qui va se trouver le plus malmené, et qui fournit le plus gros travail. L'explosion du mélange gazeux fait naître une pression sur le piston. Le rôle principal du vilebrequin est de transmettre le travail en mouvement alternatif du piston au pignon de sortie, après l'avoir transformé en mouvement rotatif.

La poussée P en kilogrammes, exercée sur le piston, peut prendre de très fortes valeurs. Elle s'exprime comme suit :

$$P = \frac{pm \times \pi \times D^2}{4 \times 100}$$

où D est l'alésage en mm, et pm la pression moyenne sur le piston en kg/cm².

La pression moyenne dépend directement du taux de compression du moteur, du coefficient de remplissage, du système d'admission et de l'énergie calorifique contenue dans l'essence. Quand on gonfle un moteur on augmente sa pression moyenne qui peut ainsi passer du simple au

double suivant qu'il s'agit d'un moteur normal ou d'un moteur de compétition à haut rendement.

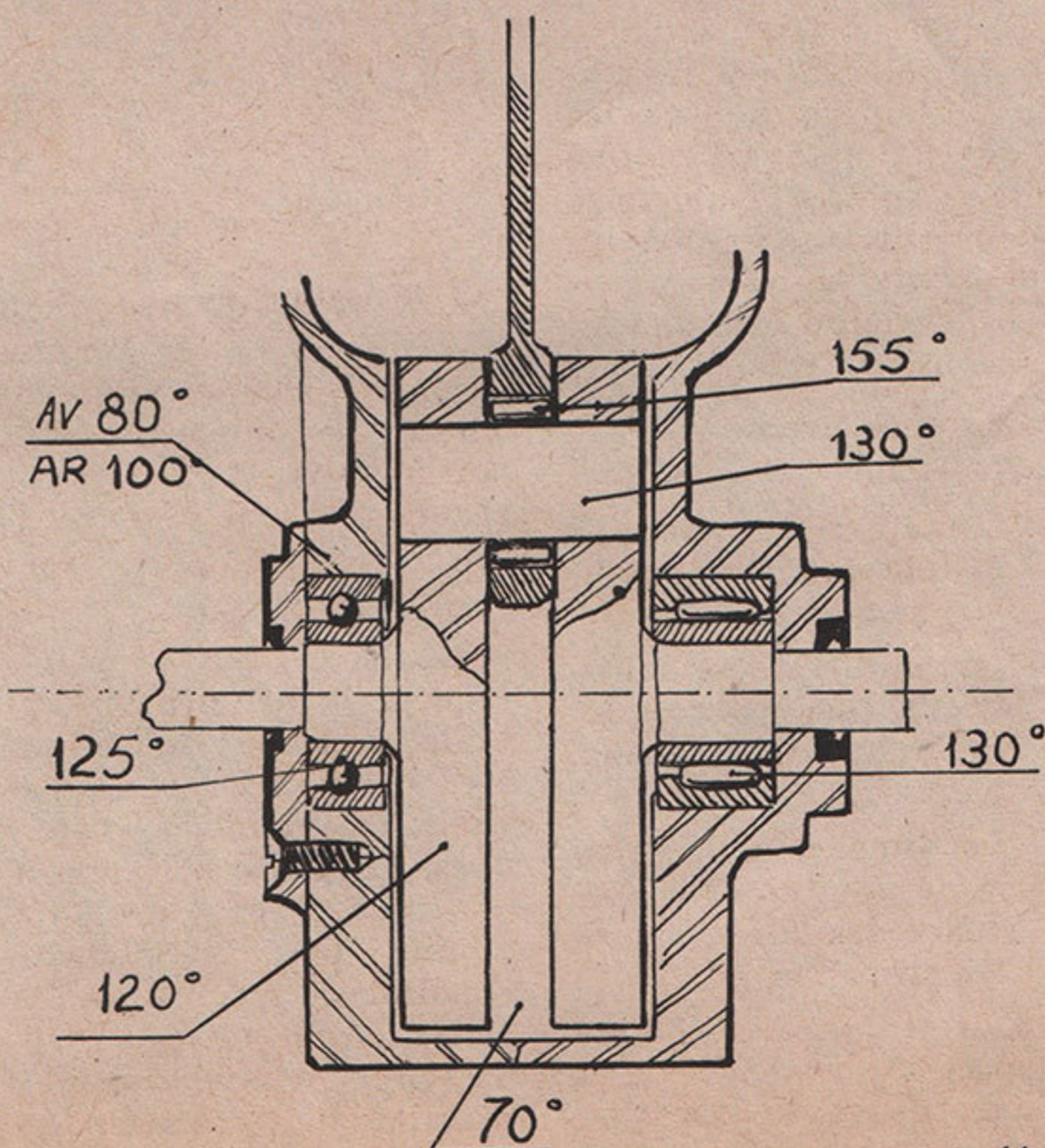
Dans le cas d'un Rumi, par exemple, nous avons sur chaque piston de 42 mm d'alésage, en prenant pm = 25 kg/mm², une poussée.

$$P = \frac{25 \times \pi \times (42)^2}{4 \times 100} = 346,2 \text{ kg.}$$

Ceci est une poussée minimum pour un seul pis-

ton. Ce n'est déjà pas mal en soi, mais cette poussée n'est pas constante. Loin de là ! Elle passe par un maximum après chaque point mort haut, lorsque la totalité des gaz se trouve enflammée, et par un minimum voire même une valeur négative. Au moment où les lumières de transfert commencent à s'ouvrir, le piston ne subit plus aucune poussée par le dessus mais est au contraire en train d'en supporter une par en

Cartographie des températures régnant dans le carter-moteur d'un 2 temps.



M.F.

ET LE BOL-D'OR !

dessous tandis qu'il comprime les gaz frais dans le carter.

Ajoutons à cela, les variations de régime qui modifient très rapidement et dans de fortes proportions les poussées radiales, qui amènent des efforts de torsion longitudinaux, et qui introduisent dans le cas d'un pignon de sortie à taille hélicoïdale des efforts axiaux non négligeables.

Ce tour d'horizon très incomplet montre à quel point l'étude d'un embiellage est complexe. Les constructeurs y apportent tout leur soin.

Si l'on s'avise d'augmenter la puissance d'un moteur, il faut vérifier que les efforts supplémentaires que devra subir l'embiellage demeurent dans les tolérances prévues par les dimensions d'origine. Ces tolérances nous sont données par :

- Le diamètre de l'axe de piston.
- La nature du roulement de tête de bielle (aiguilles, bagues ou galets).
- La nature des roulements de vilebrequin (billes, galets, rouleaux, paliers).
- La dimension de ceux-ci, le nombre et le diamètre des billes, aiguilles ou galets.

Tous ces impératifs étant respectés quels sont donc les motifs qui poussent les

mécaniciens à s'inquiéter pendant la course ?

Dans un moteur de compétition les régimes sont élevés. On est donc limité par le poids des pièces de l'équipage alternatif et les tolérances sont réduites au minimum. L'embiellage est donc à la merci d'une quelconque modification d'un des facteurs qui en assure le bon fonctionnement.

Un de ces facteurs essentiels est le graissage. Dans un moteur deux temps, il y a trois façons de lubrifier l'embiellage.

1° Le graissage sous pression, à carter sec, comme sur un quatre-temps, où une circulation d'huile dans le vilebrequin assure le graissage de tous les points névralgiques. C'est sacrifier la simplicité du deux-temps, sans éliminer le risque de panne de la pompe à huile. Malgré l'avantage d'une pression d'huile sensiblement proportionnelle au régime, beaucoup y ont renoncé.

2° La méthode la plus classique consiste à faire véhiculer l'huile de graissage par le mélange gazeux. La figure 1 nous donne une idée des températures régnant aux points névralgiques. Le graissage correct est assuré par un film d'huile dont la viscosité conditionne l'usure des organes. Aux températures de 150° C, il se produit une distillation de l'essence et

de l'huile également, mais dans une bien moindre proportion. Dans le carter pompe, l'essence se vaporise donc, ce qui conduit à un enrichissement en huile de la fraction d'essence non vaporisée. De plus l'huile frappe les surfaces du carter plus ou moins fort suivant la vitesse des gaz. Il se produit ainsi une formation mécanique d'un film d'huile continu, par rapprochement des gouttelettes. L'huile ainsi déposée est renouvelée à chaque course d'aspiration.

3° On rencontre aussi fréquemment la méthode exposée ci-dessus pour les têtes et pieds de bielle, mais avec cette différence que les roulements de vilebrequin, eux, sont graissés par l'huile de la boîte de vitesses, dans le cas d'un bloc moteur évidemment. On a ainsi l'avantage d'un graissage par barbotage, amenant une huile de plus basse température, tandis que la disposition des pièces autorise un plus faible volume du carter pompe.

Qu'il advienne un sur-régime un peu prolongé, aussitôt la température s'élève, l'huile perd sa viscosité, le film d'huile se déchire et l'embiellage grippe. Voilà pourquoi l'emploi de l'huile de ricin s'avère pratiquement indispensable dans une épreuve de longue durée. Une huile ordinaire utilisée au maximum de ses possibilités pendant long-

temps, perd très vite ses propriétés lubrifiantes, sa viscosité est rapidement réduite à néant. Le ricin, lui, conserve intacte sa viscosité, et ses difficultés d'emploi dans un deux-temps sont peu de chose comparées aux avantages qu'il procure en compétition.

Qu'il advienne encore un appauvrissement subit de la carburation, le mélange comporte une trop faible partie d'essence-huile en regard de l'air. Celui-ci s'échauffe très vite à l'intérieur du carter, séchant littéralement le peu d'huile qui y pénètre encore. C'est de nouveau le grippage.

Il y a aussi, bien sûr, la casse d'origine purement mécanique. Si un embielage a du jeu à la tête de

bielle, par exemple, il se produit à chaque explosion un martèlement des aiguilles ou des galets sur leur chemin de roulement. Ce martèlement s'oppose résolument à la formation du film d'huile qu'il déchire sans cesse.

La rupture toute nette a, elle, des causes plus diverses. Elle est due le plus souvent à un accroissement imprévu des efforts de torsion. C'est le cas d'un moteur gonflé, où le régime a été augmenté sans que l'inertie du volant ait été diminuée. Une variation un peu brusque de régime aura bien vite raison de la queue de vilebrequin la plus solide. C'est encore plus sensible quand le plan du volant se trouve assez éloigné du centre de pous-

sée de la bielle. Ceux qui ont gonflé des Lambretta savent de quoi je veux parler !

On rencontre aussi de l'imprévu, telle la pierre qui vient briser une ailette de refroidissement de la turbine-volant d'un scooter. Le déséquilibre ainsi provoqué, quand il n'amène l'éclatement du volant lui-même, conduit bien vite à la détérioration des roulements de vilebrequin.

Voilà, en bref, tous les aléas auxquels est soumis un embielage de « Bol d'Or » ! Il y a tant de place pour l'imprévu que même pour ceux qui prévoient tout, la victoire reste pourtant une glorieuse incertitude.

Maurice FRÈZE.

**1.000.000
DE FEMMES**

lisent

vostra **MODE**

Chaque semaine :

- 40 à 50 Modèles de Saison ;
- La Haute Couture et le Prêt à Porter ;
- Des Tricots inédits,
- De la Décoration ;
- Des Conseils pratiques ;
- La Vie Sociale ;
- Deux grands Romans ;
- Un Patron gratuit.

En vente chez tous
nos Dépositaires **40^{Frs}**

*Bientôt les vacances
...la mer et la montagne*
Album de Paris

**NUMÉRO 3
VACANCES
est paru**

DANS CE NUMÉRO :

LA HAUTE COUTURE ET LES CRÉATIONS ;
TOUT LE PRÊT A PORTER ;
LES MODÈLES TOUT FAITS pour la mer et la montagne ;
LES PAGES DE PARIS ;
LA BEAUTÉ ;
LA FEMME CHEZ ELLE ET DANS LE MONDE ;
POUR LES BEAUX JOURS ;
LES VESTES PRATIQUES ;
LES RAYURES ;
LES TOILES ET LES IMPRIMÉS ;
CAMPAGNE ET VILLES D'EAU ;
ROBES BLANCHES ET PLEIN ÉTÉ ;
TENNIS — SPORTS — CANOTAGE ;
RÉCEPTIONS — SOIRÉES — CASINO ;
BLOUSES ET JUPES ;
BARBOTEUSES, SALOPETTES BAINS DE SOLEIL ;
ENFANTS, GARÇONS ET JEUNES FILLES ;
LA LOIRE ET SES CHATEAUX ;
LES SPECTACLES, LES LIVRES, etc...

En vente partout : 200^F

LOURDES

ALBUM DU CENTENAIRE 1858 - 1958

par
PAUL-ÉMILE CADILHAC

★

Le Centenaire des Apparitions
La merveilleuse histoire de Bernadette
La vie exaltante et crucifiée du curé
Peyramale
Les grandes heures de Lourdes
Notre-Dame du Salut

★

Préface
de son Éminence le Cardinal GERLIER :
" Dans l'innombrable floraison de livres
consacrés à Lourdes, celui de Monsieur Paul-
Émile CADILHAC se distingue par la qualité
de son style — et cela vaut d'être noté — par
un amour communicatif de tout ce qu'évoque
la merveilleuse histoire de Massabielle... C'est
pourquoi j'ai eu plaisir à formuler ce bref
hommage, heureux s'il peut gagner à ce livre
quelques lecteurs nouveaux, qui ne regretteront
pas d'en avoir feuilleté les pages attachantes..."
† Pierre Marie Cardinal GERLIER

★

Un volume 128 pages format 24×31 cm
contenant plus de 230 photographies,
impression en héliogravure sur beau papier
brochage sous couverture carton impression
bleu et or.

Prix (franco) : 1 000 F
(Joindre le montant à la commande)

BULLETIN DE COMMANDE

Nom et Prénom
Rue N°
Ville
Département
désire recevoir exemplaires de
LOURDES, Album du Centenaire 1858-1958
Ci-joint la somme de francs : (1)
règlement effectué par chèque, mandat-carte
ou virement à notre compte chèque-postal.

(1) Rayer les mentions inutiles.

PRESSES MODERNES DE FRANCE, 14, rue Brunel, PARIS-17°
Téléphone : ÉTOILE 05-50 (10 lignes). C.C.P. 932-76 PARIS

Routes de montagne ?



pas de souci
pour votre moteur ...

CASTROL est là !

En montagne, l'effort prolongé que vous demandez
à votre moteur
deux temps ou quatre temps
le fait tourner dans des conditions anormales.
Vous le sentez.
Et malgré cela, vous restez très exigeant...

Vous pouvez l'être !
Si vous faites confiance à CASTROL :
vous roulez toujours tranquille.
Votre garagiste vous le dira!

2 fois plus tranquille
sur votre **2 temps**
CASTROL SELF MIXING
en bidons ou en doses,
tellement plus sûr
et plus pratique!



calculée
éprouvée
toujours perfectionnée

L'HUILE PAR EXCELLENCE



LE PLEIN AIR

A LA FOIRE DE PARIS

COMME chaque année, un grand nombre de fabricants et de détaillants en articles de camping et de sport se réunissent à la Foire de Paris pour présenter la meilleure partie de leur matériel.

Aucune nouveauté mais seulement des ensembles destinés à satisfaire les goûts de la clientèle la plus étendue. Si le Salon de Plein Air voit en majorité affluer des campeurs ou des candidats campeurs aux idées bien arrêtées, il en est tout autrement de la Foire de Paris dont une grande partie des visiteurs est constituée par des provinciaux ou des profanes. Il n'est pas rare de voir de nombreuses personnes séduites par les possibilités qu'offre le camping moderne.

Pour les campeurs intéressés par les bonnes affaires, notons qu'il est possible d'acquérir du matériel, avec des remises souvent importantes. Les tentes, par exemple, en sont à leur troisième exposition et il est impossible à un fabricant ou à un détaillant de les vendre comme un ar-

ticle neuf. Elles n'ont cependant que peu souffert et sont toujours d'excellente qualité. Les « dégâts » se bornent généralement à une ou deux cordes cassées, à un tapis de sol légèrement déchiré ou à un double toit poussiéreux.

PARMI LES EXPOSANTS

Le premier stand attirant l'attention est celui des Ets

*Un des aspects de la « Multicamp » de
« Sac au dos ».*



Station Camping. Déjà créateurs et fabricants de la tente Igloo, à armature pneumatique, la gamme de leur production comprend désormais une tente deux/trois places à base carrée de 187 et 165 de hauteur. Son poids est de l'ordre d'une quinzaine de kilos ; sa forme apparentée aux abris polaires, comprend une toile en coton filé retors de grande imperméabilité tendue sur une armature pneumatique formée de deux tubes souples indépendants. Ces tubes renferment des chambres à air similaires à celles des pneumatiques scooters, gonflables par pompe ou... par la roue de secours du véhicule (en branchant simplement un raccord sur la valve).



La Tente Scooter « Igloo » des Etablissements Station-Camping.

La tente comporte un tapis de sol cousu cuvette enduit sur les deux faces Butyl ou Vinyle qui, en raison du bas de porte placé nettement au-dessus du sol, comporte une ouverture à glissière. De plus, ne possédant pas de double toit ni même de velum intérieur, l'aération est assurée par un petit toit dont les côtés peuvent être éventuellement relevables. Le montage de la tente Igloo, extrêmement rapide, ne nécessite aucune mâturation, ni aucun piquet. Il est même possible de déplacer l'ensemble sans avoir à le dégonfler, et l'on peut y adjoindre des joues latérales qui, avec deux mâtereaux de relève, constituent un vaste auvent.

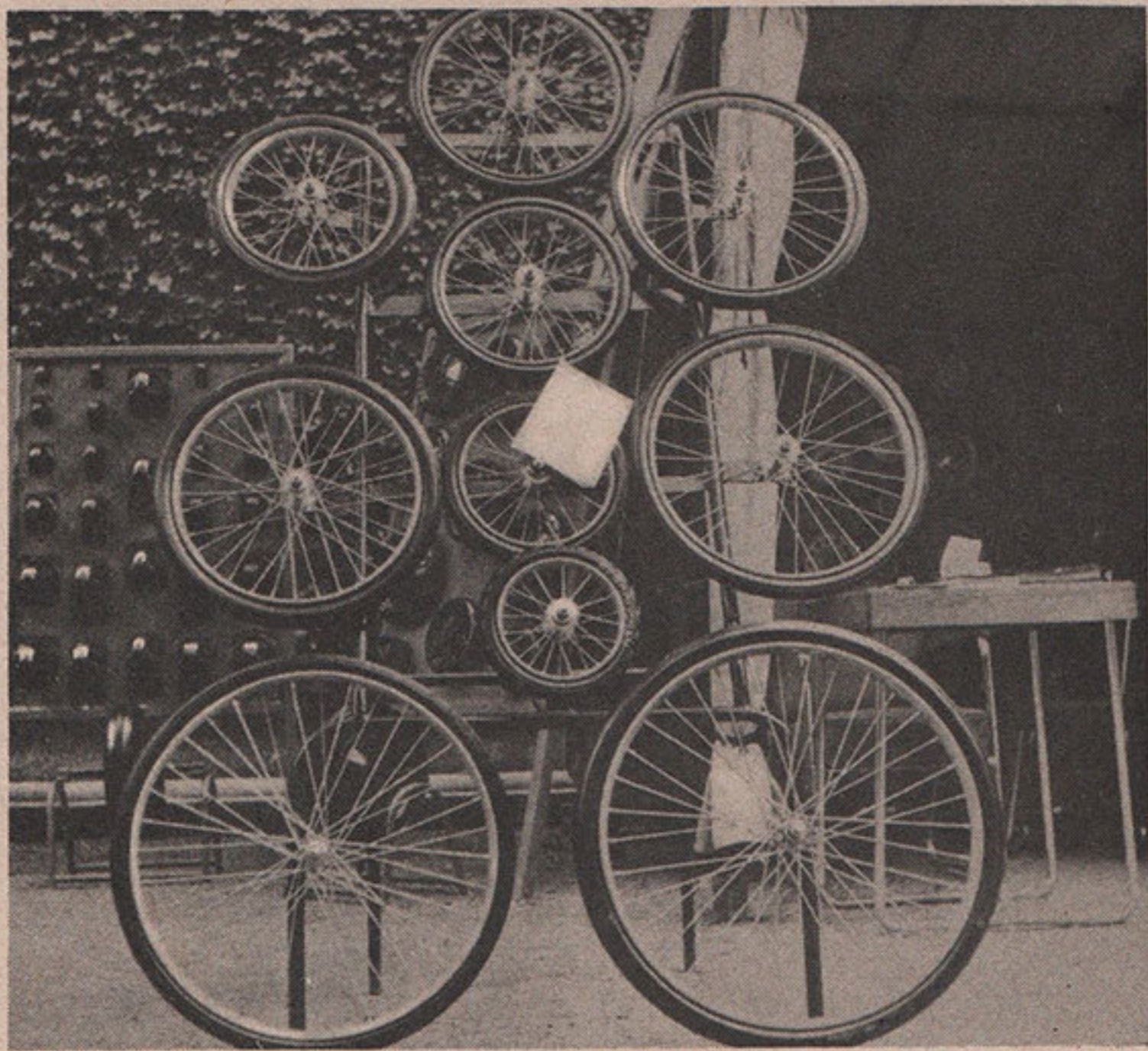
Le stand de la Manufacture de Roues métalliques (Ets A. Vimont), présentait sur des panneaux des roues de toutes dimensions et de toutes sortes parmi lesquelles figuraient de nombreux modèles destinés

aux remorques pour cyclomoteurs ou scooters.

Deux canadiennes classiques voisinaient à l'emplacement réservé aux Ets Jamet. Ces exemples constituaient en quelque sorte la tente « éternelle » : canadienne droite avec tapis de sol cousu cuvette, murs et abside, double toit très enveloppant descendant assez près du sol ; ensemble d'une tenue sans reproche, laissant deviner la facilité du montage.

A quelques mètres, la Hoggar II, d'Henri Godde retenait l'attention. Il s'agit là d'une monomât dont le double toit particulièrement enveloppant est fixé à 10 cm du sol et forme un auvent de 0,50 m dont l'avancée est maintenue par deux mâtereaux. Il est permis de placer, au lieu du mât normal, un

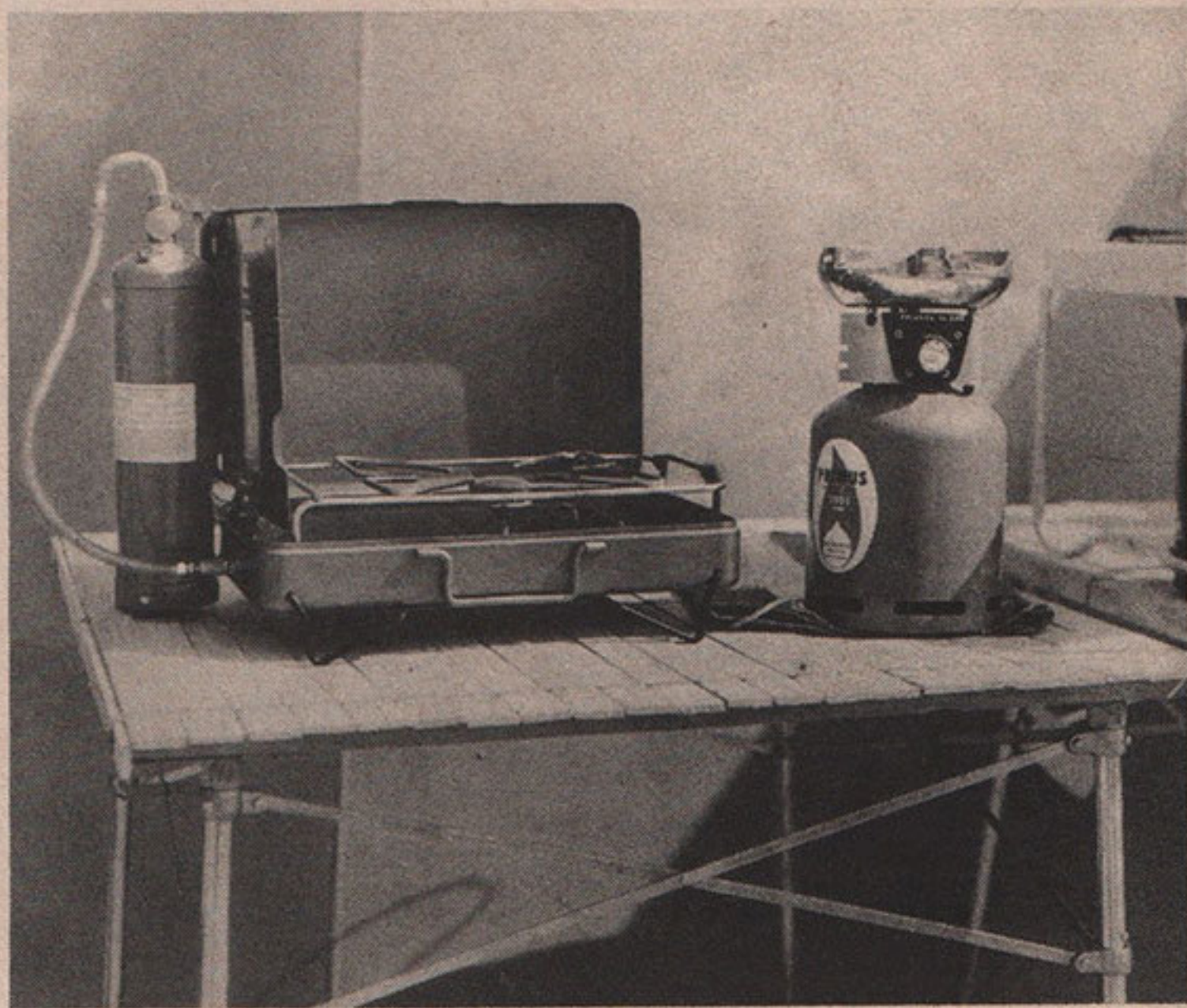
mât en V dural AU 4G voire un mât en V à compas compensé et éléments télescopiques. Ce modèle est plus spécialement recommandé aux randonneurs pratiquant le camping dans des conditions parfois difficiles et quel que soit le temps. Si la porte d'entrée fait paraître l'ensemble exigü, il suffit de pénétrer à l'intérieur de la tente pour être assuré du contraire : deux campeurs peuvent loger confortablement et disposer d'une aire de 2 m de large sur 1,30 de profondeur + abside de 0,60 m. La hauteur intérieure est de 1,50 m et les murs sont de 30. Le poids total est, en himalaya, de 3,700 kg pour la tente et de 2,200 kg pour le double toit soit un total de 5,900. Le tapis de sol (qui peut être en nylon) est monté en cuvette de 10 cm avec rabat et goussets d'angle à la



Un bel effet au stand Vimorit.

porte. La tente est dotée de deux vide-poches, d'une fenêtre garnie de tulle avec rabat et d'une demi-porte moustiquaire avec rabat à pression. Les tendeurs sont en cordeau tressé montés avec Stop Grip.

Plus loin, Au Vieux Campeur, étaient exposés deux modèles de la série « Corsica ». Tout d'abord, la tente individuelle et une Corsica normale avec avancée fixe. Ce modèle, pour deux campeurs, est d'un poids de 5,240 kg y compris un double toit-avancée fixe descendant au sol, très enveloppant. L'avancée est maintenue en forme par deux mâts de relevée de 130. Les dimensions intérieures sont de 200 × 130 + Abs. de 60 × 160 haut. Les murs sont de 35. L'avantage du double toit est de pouvoir facilement popoter et prendre les repas à l'abri. Ce modèle convient également à la randonnée pour les campeurs dé-



sirant le maximum de confort compatible à la bonne tenue au vent, d'un faible poids et d'un encombrement réduit.

Une surprise nous attendait sur le stand de Camping Gaz. L'accueil (extrêmement cordial) était assuré par... un adorable petit âne. Il rappre-

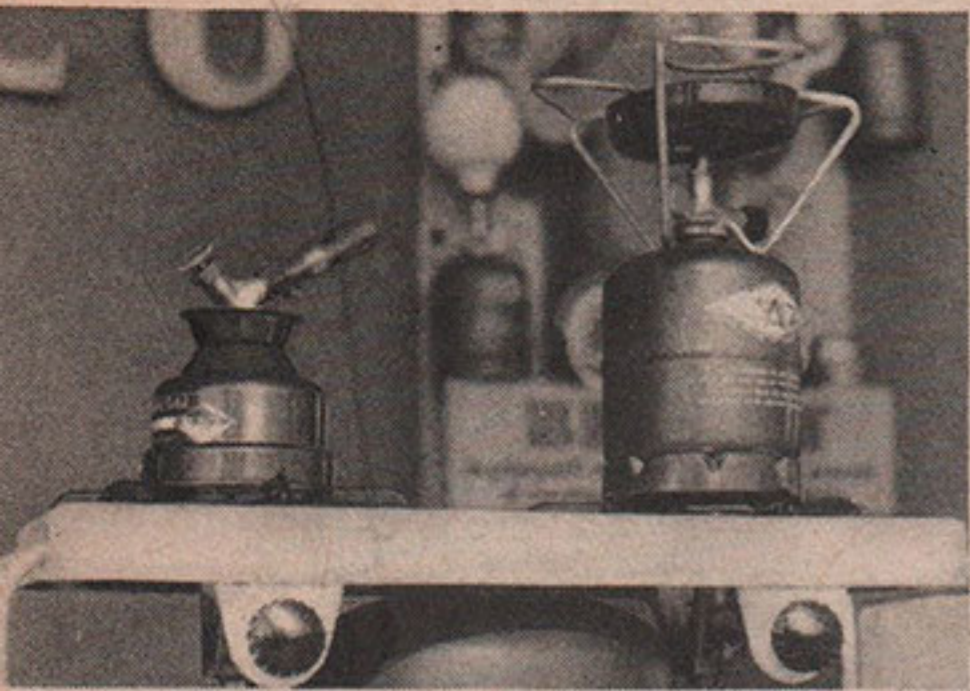
lait que les utilisations des « bidons bleus » ne sont pas exclusivement destinées au camping, mais suppléaient facilement le gaz de ville ou l'électricité si besoin est.

Aux Ets Cipan, un lit pliant pour enfant s'avère très pratique pour les jeunes ménages « à trois » disposant d'une voiturette. Il est formé d'une armature pliante en tubes équipée d'une toile bleue fixée soûplement. Une fois pliée, la place qu'il occupe est minime.

De nombreux stands avaient disposé les deux modèles de réchauds à gaz pro-

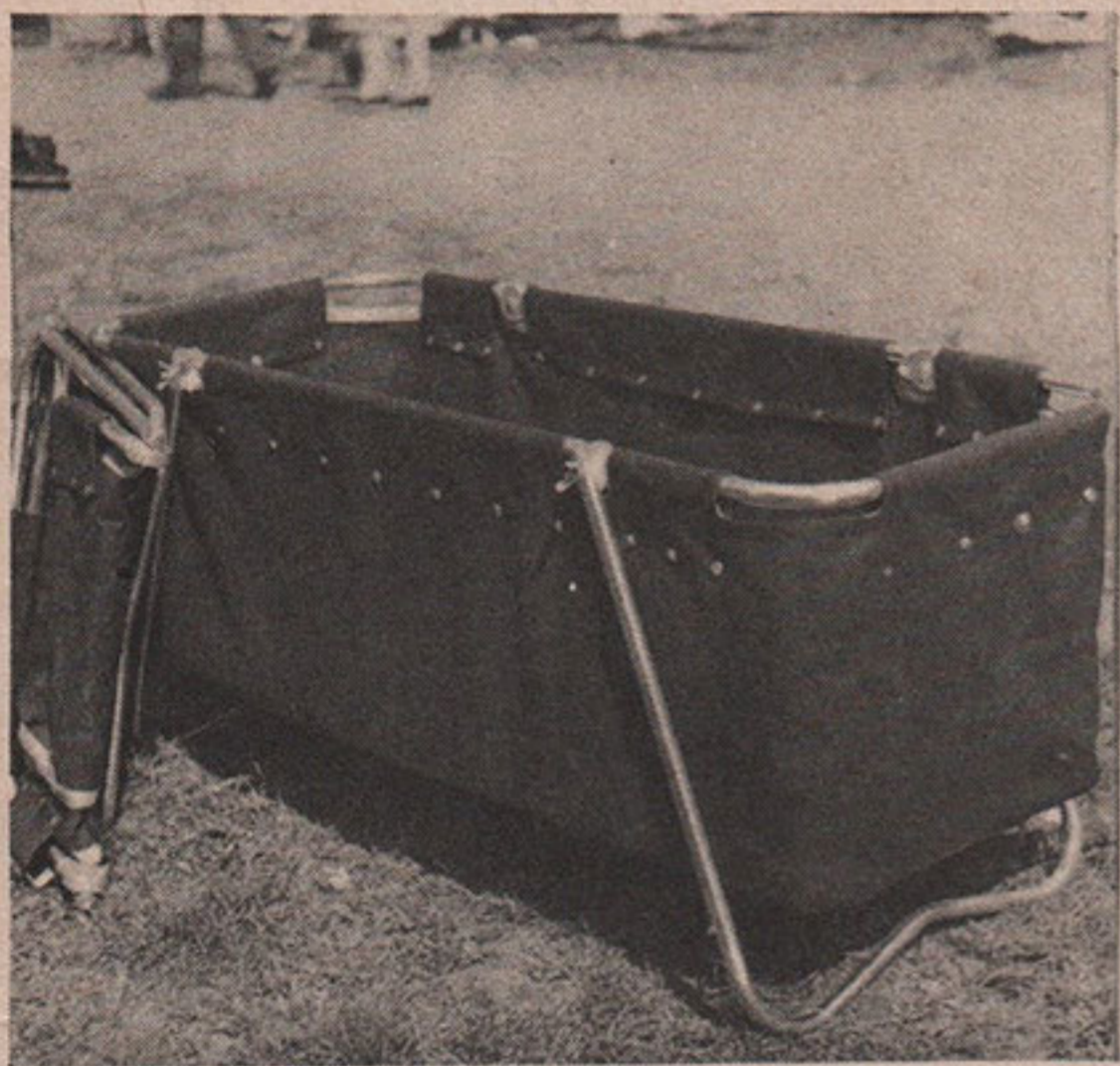
Les deux modèles de réchauds « Primus » convenant tout particulièrement au camping sédentaire.

pane Primus, le coffret mallette et le modèle cylindrique droit logé dans un sac plasti-



que. Le réseau de concessionnaires de cette marque est de plus en plus étendu, et permet un réassortiment facile en recharges.

Chez Partridge, de Levallois, nous avons remarqué



Le petit lit d'enfant repliable « Cipan ».



Le petit âne du stand Camping-Gaz.

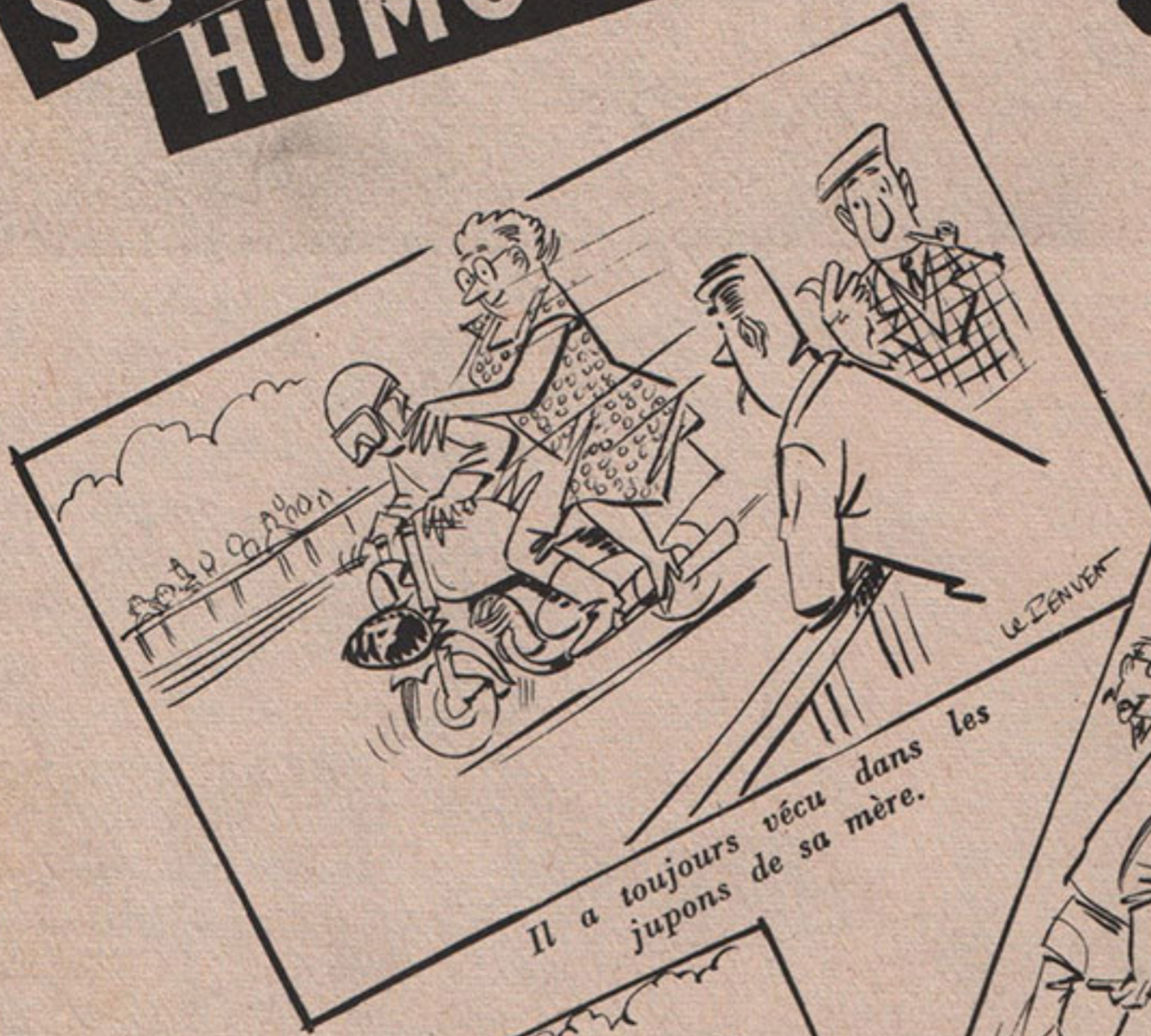
une monomât sans double toit pour randonneur. Une des particularités de cette tente est l'absence de fermeture à glissière. La porte ferme avec bouton pression et possède un couvre-joint à la jonction pour empêcher le passage de l'air. Les dimensions de la monomât biplace sont de $215 \times 112 + 65$ abs. $\times 160$ de haut, murs de 40. Le poids est de 2,800 kg. Quelques détails de fabrication : tissu vieil or, tapis Nylon cousu, support vertical et piquets en Duralumin, tendeurs câblés coton avec bloqueurs Stop-Grip. Les Ets Partridge possèdent également plusieurs modèles de tentes canadiennes sans abside avec double porte (une à chaque extrémité) et double toit.

Sur le stand des Etablissements Mettez, la tente « Simplon 58 », dans sa dernière version, nous est familière. Le modèle « Scooter » est prévu pour 3 personnes. Sa facilité de montage et sa grande logeabilité la font retenir pour les campeurs désirant se fixer pour plusieurs jours dans un camp. Elle est confortable, ne comporte pas de mâts, mais 3 arceaux intérieurs en acier souple. Ses dimensions au sol sont de 200×175 et sa hauteur est de 155. Le tapis de sol est cousu cuvette et la porte s'ouvre largement. Les formes de ce modèle permettent l'utilisation d'un mobilier léger normal. La tente de série ne comporte pas de double toit, mais il est adjoint sur demande un velum intérieur. Particulièrement souple elle possède une bonne tenue au vent.

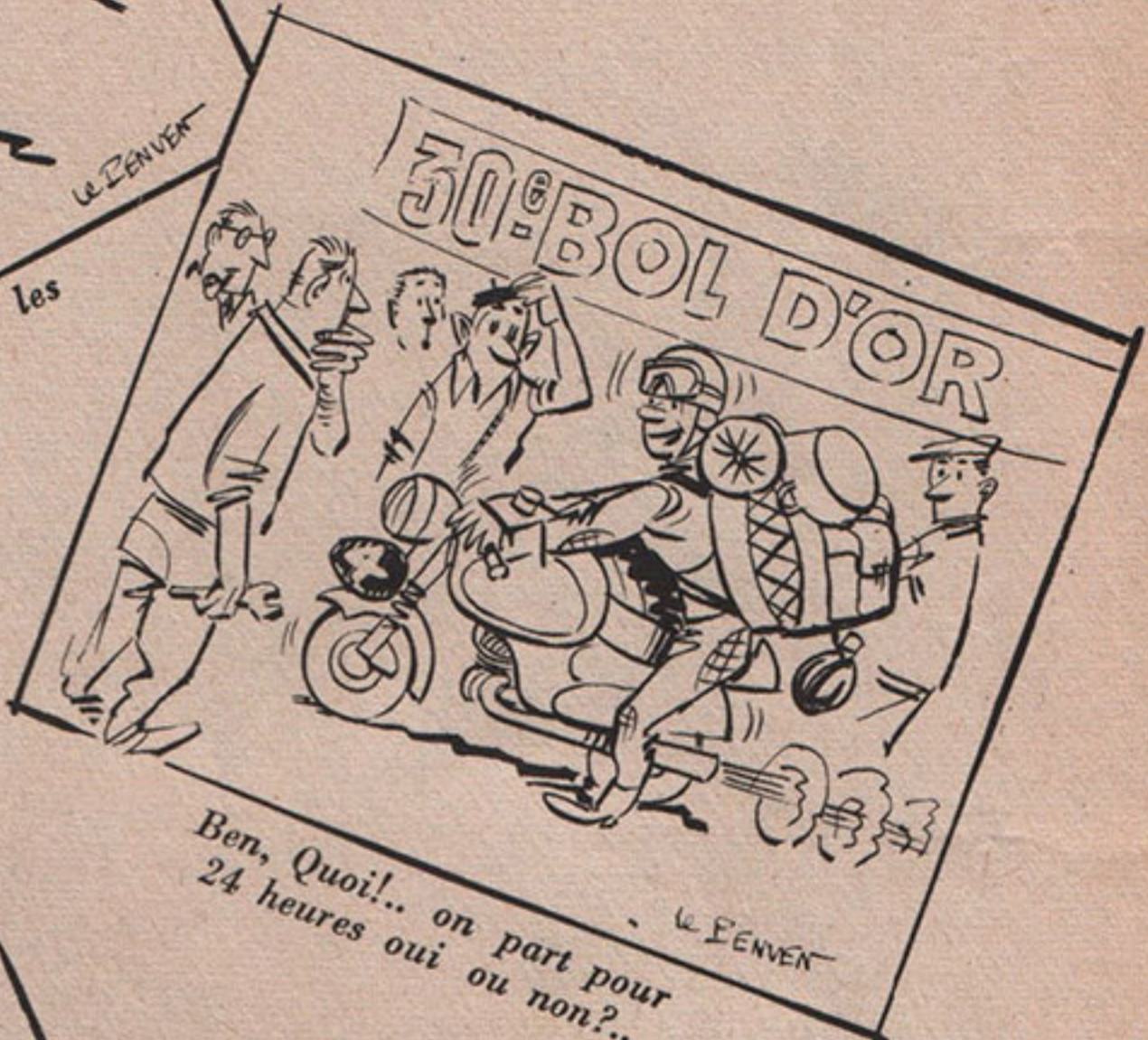
LEGRAND-JACQUES.

SCOOT' HUMOUR

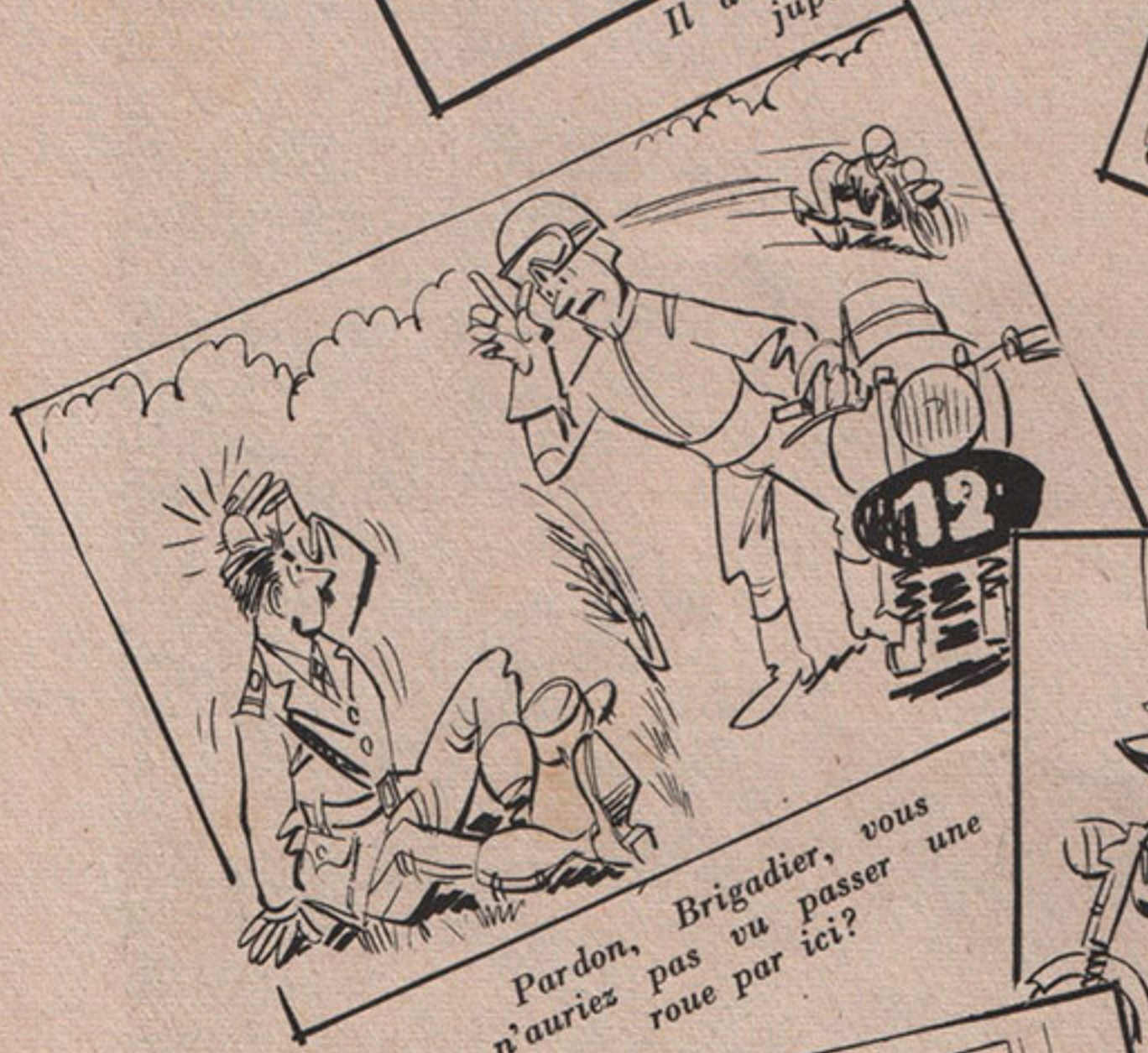
au "BOL D'OR"



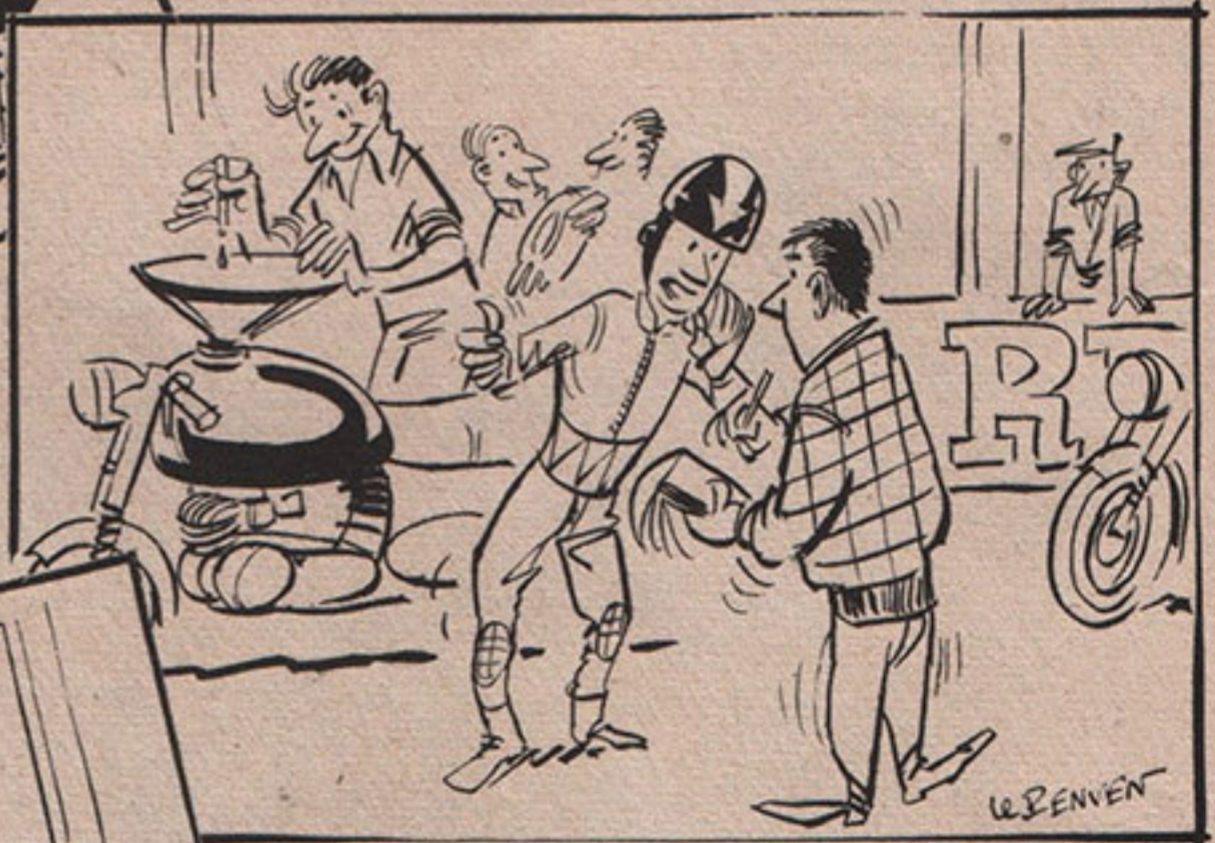
Il a toujours vécu dans les jupons de sa mère.



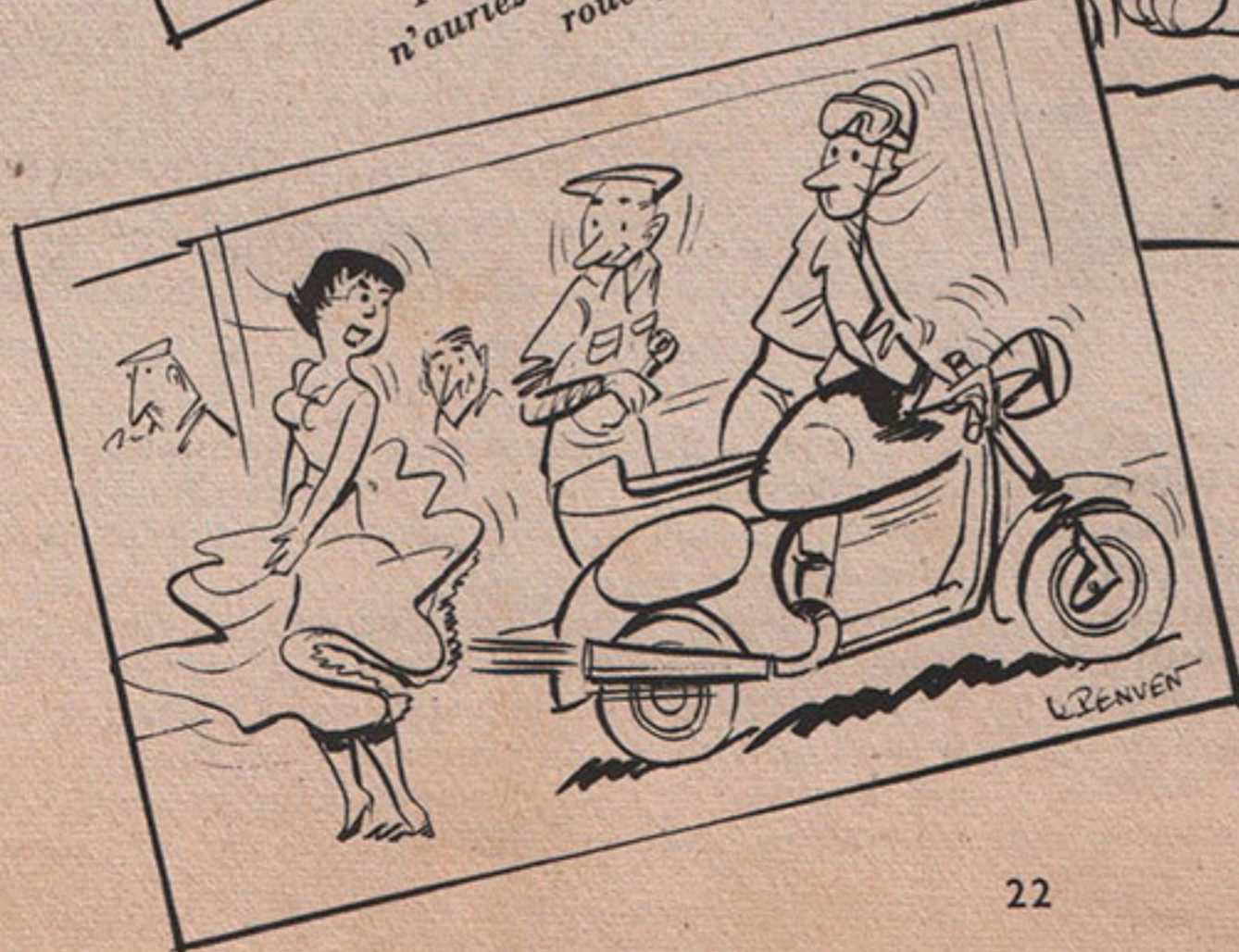
Ben, Quoi!.. on part pour 24 heures oui ou non?..



Pardon, Brigadier, vous n'auriez pas vu passer une roue par ici?



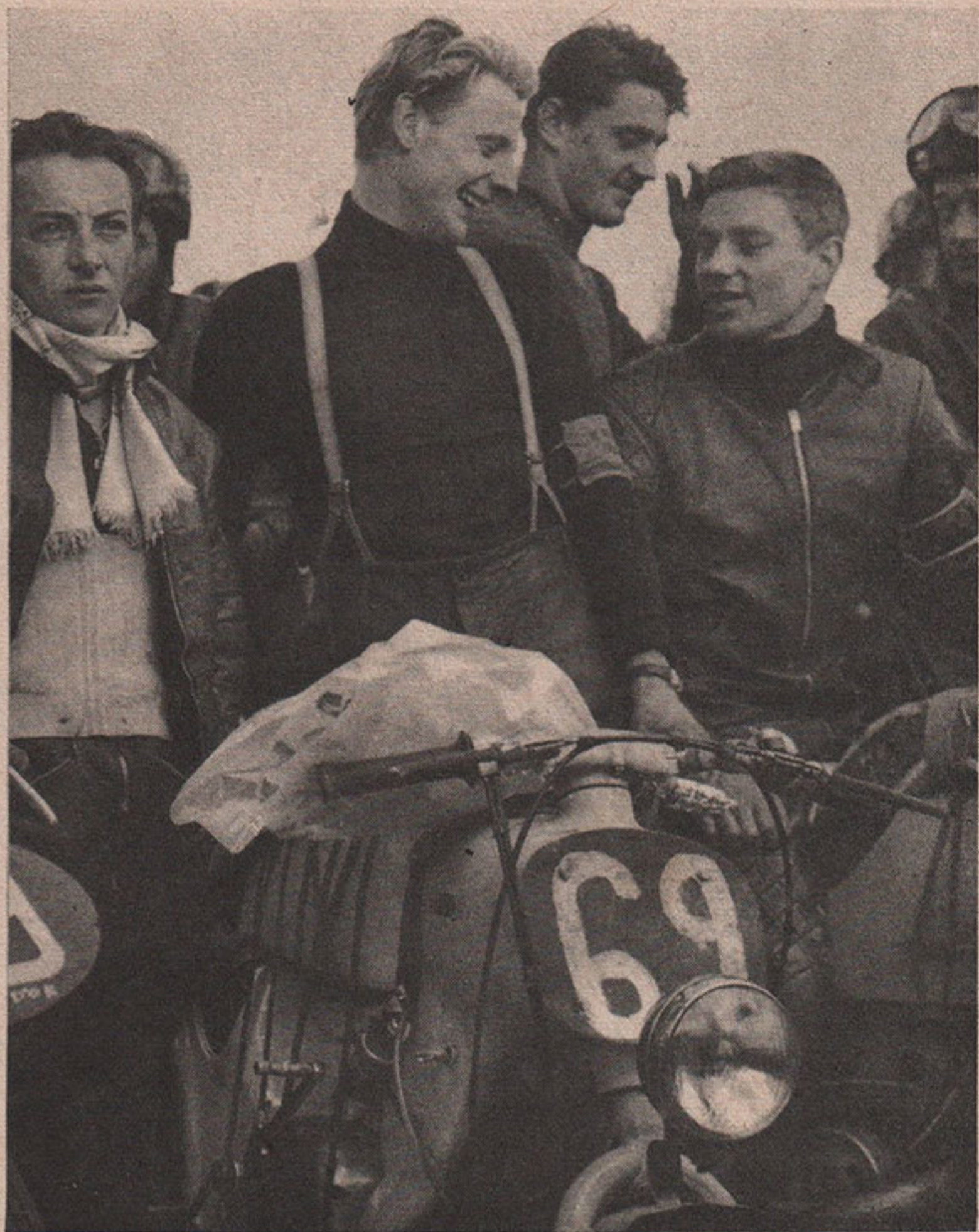
Moi, je fais toujours ajouter une pointe de nitroglycérine pour la rendre plus nerveuse.



Dites donc! Malhonnête!

LE 30^e BOL D'OR

Quatre joyeux vainqueurs : de gauche à droite, FOIDELLI, BOIS, grands triomphateurs sur Rumi 125, Michel et Bernard TERRIOUX, qui remportent la catégorie 175 cc sur P. P. Roussey.

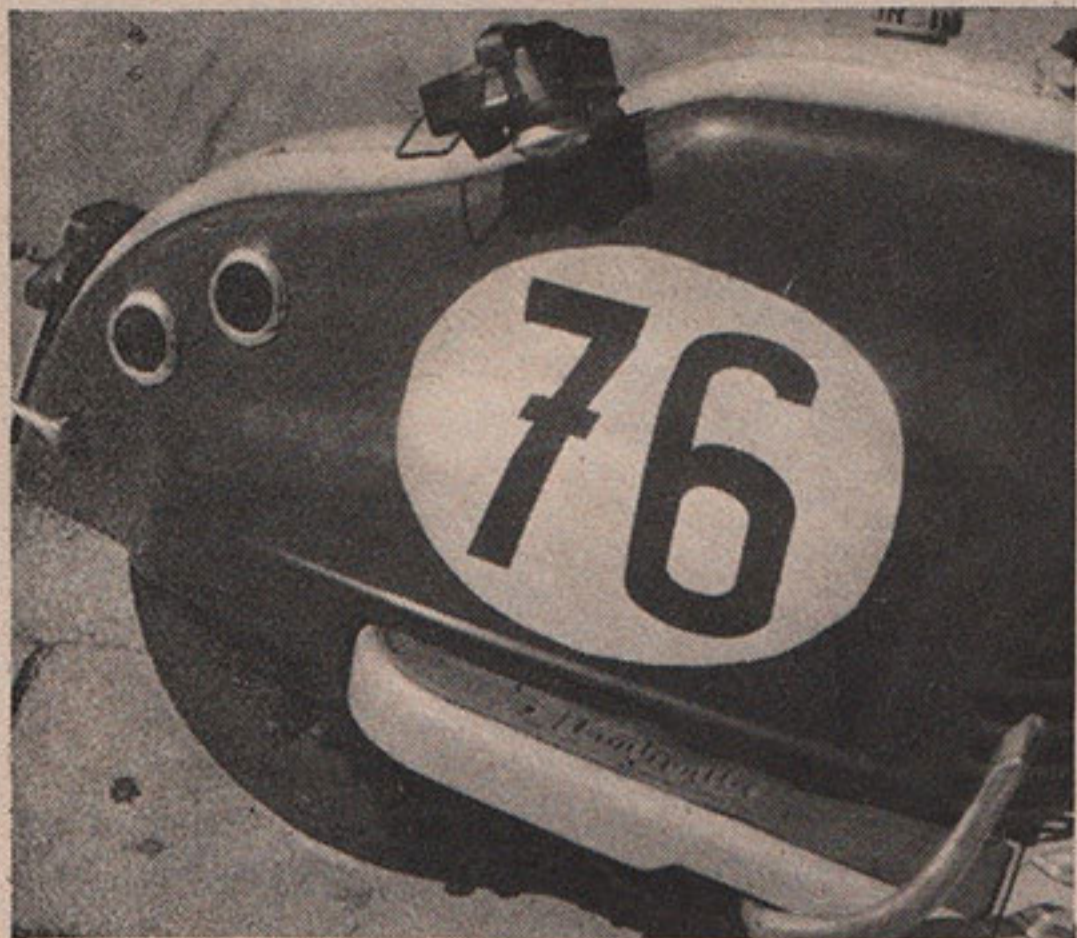


LE BOL D'OR 1958 s'est parfaitement bien déroulé, il a donné lieu à des luttes peu spectaculaires mais intéressantes. Cette année nos scooters étaient peu nombreux mais leurs performances étaient de qualité puisqu'une équipe comme celle de Foidelli-Bois finit 16^e au classement général. Dans l'ensemble, la préparation avait été soignée et même des malchanceux comme Cambis et Caekebecke

sont parvenus à changer un embiellage en une heure trois quarts, malgré un aller-retour Montlhéry-Colombes pour rechercher la pièce défectueuse.

Il est regrettable que tous ces efforts soient entachés par certains défauts d'organisation. Pour que le Bol d'Or conserve sa signification il faut un raidissement dans l'application des règlements. Il serait bon d'éduquer les commissaires, afin qu'ils prennent leur tâche

Pour éclairer leur numéro, les Rouger avaient prévu une lampe de poche.



plus au sérieux et qu'ils agissent dans le bon sens.

Au lieu d'appliquer, par exemple, à la lettre le règlement ridicule qui interdit aux coureurs de rouler roue dans roue, il est préférable de vérifier soigneusement au pesage l'équipement des véhicules afin qu'ils répondent aux normes du règlement. Tout aide sur le circuit étant interdite, les préposés aux divers postes installés sur le parcours doivent écarter obligatoirement les tiers qui franchissent les barrières dans le but de rendre service aux coureurs. Les événements politiques qui précédaient le départ du Bol ont influé défavorablement la participation étrangère, mais ce n'est que partie remise; il s'agit donc d'édifier un règlement simple, précis, qui ne soulève pas d'équivoque afin que le 31^e Bol d'Or ne soit pas entaché par des réclamations qui créent un climat peu propice à l'épanouissement d'une épreuve chère à de nombreux sportifs.

En ce qui concerne la sécurité, les organisateurs avaient prévu un système de feux de couleurs destinés à éviter les accidents possibles à la sortie des stands. Bravo pour cette

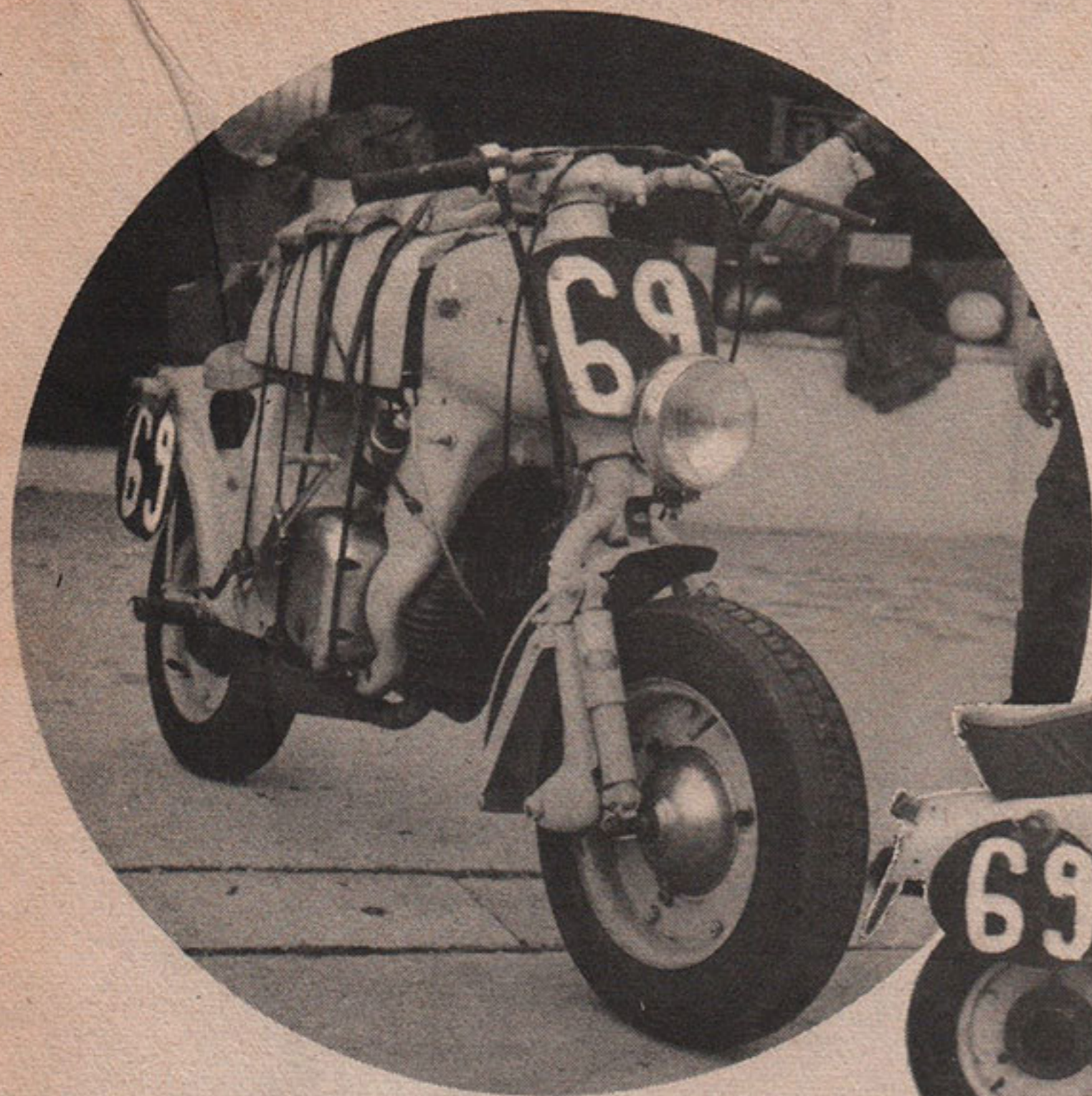


Le LAMBRETTA des Frères Rouger en pleine action. Ci-contre : MARTINAT sur LAMBRETTA suivi de FOIDELLI sur RUMI.

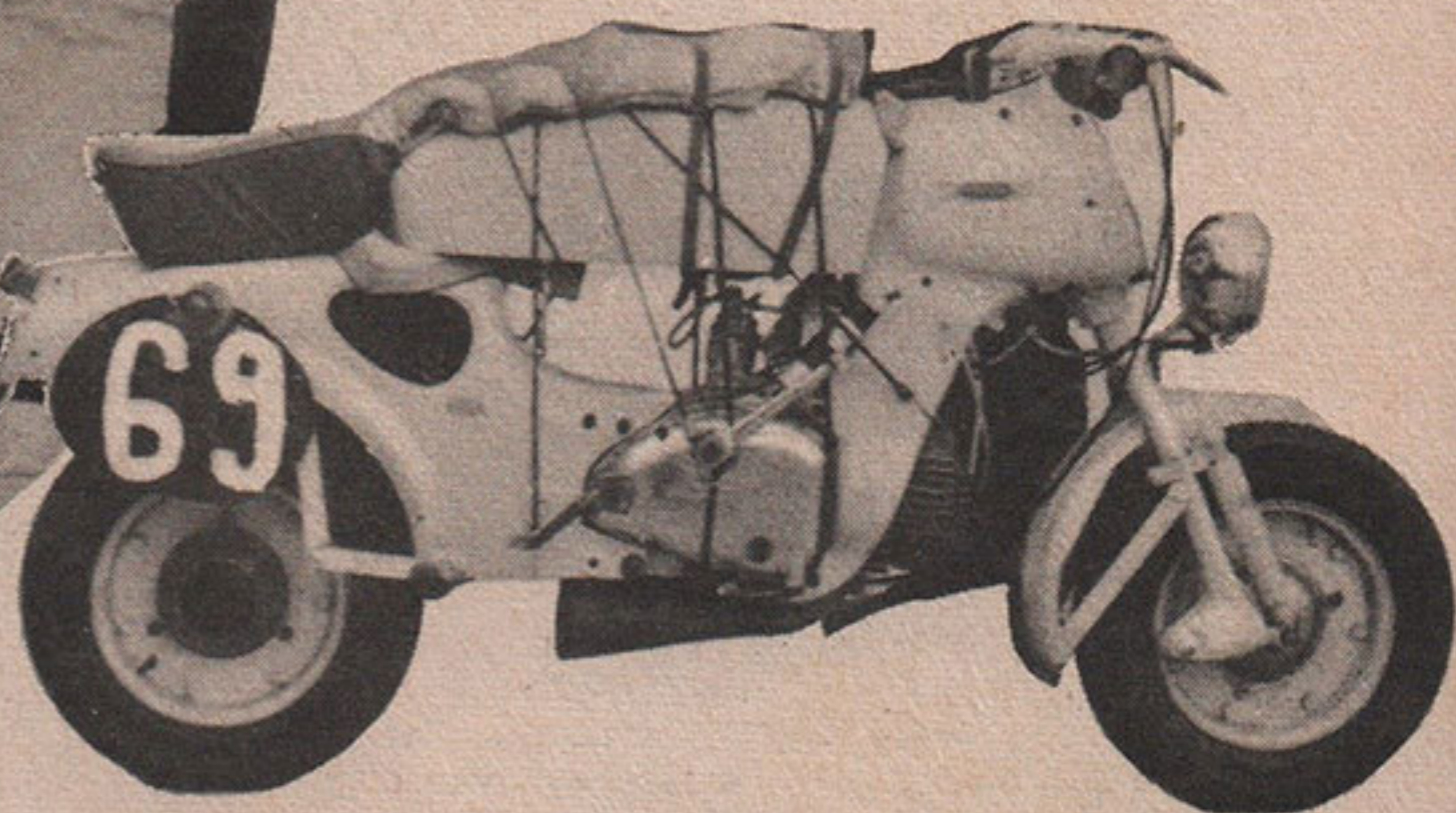
mesure qui devrait pouvoir se généraliser de façon à protéger les secteurs difficiles du parcours.

Bravo encore pour les feuilles de chronométrage ronéotypées et distribuées dans chaque stand.

Contrairement à l'épreuve type, nous voulons parler des 24 heures du Mans, le Bol d'Or, depuis de nombreuses années, se déroule sans accident. On reproche actuellement aux deux roues un manque de sécurité qui n'existe que dans l'esprit de ses détracteurs. Il fallait voir quelques heures avant la fin, de quelle façon les coureurs viraient « à la Ferme ». Possédant une parfaite maîtrise d'eux-mêmes, nos pilotes de scooters ont tous fait une belle démonstration de virtuosité. Au classement général, nos engins à petites roues sont particulièrement bien placés et nous pensons que désormais pour simplifier les classifications il serait bon de ne retenir que deux catégories. Série et Course. Dans une confrontation de ce genre, les machines de sport peuvent prétendre à la première place au même titre que les machines de course. Le Bol d'Or est une course qui nous tient à cœur et nous ne sommes pas les seuls à par-



Le Rumi de l'Écurie Max Roujou était équipé d'amortisseurs Girolux, de bougies Marchal et de carburateurs Del Lorto.



tager cette sympathie pour un des rares critères d'endurance qui met à l'épreuve pilotes et machines.

La course fut dominée par Foidelli-Bois sur un Rumi 125 cc de l'Écurie Max Roujou. Foidelli est un nouveau venu, il se fit remarquer par sa petite taille et sa dextérité au freinage; de plus c'est un excellent mécanicien; il était doublé du jeune Bois qui fit ses premiers pas à la course du même nom. Ces deux pilotes conduisirent leur course avec sagesse, tout en maintenant une cadence qui leur permit de s'approprier les records 125 et 175 cc qui étaient respectivement de 1508 kms 850 et 1948,318 avec la distance de 2095 kms 868 soit une moyenne de 87,327. Cette magnifique performance en dit long sur les possibilités du Rumi qui avait bien souvent à vaincre un vent de 65 kms/h. Pour la partie cycle, Max Roujou avait choisi des amortisseurs Girolux qui ont donné entière satisfaction. Marchal équipait en phares et en bougies.

Le moteur était le fameux twin deux temps, équipé de cylindres en alu chromé et de culasse de junior. Les carburateurs des Del Lorto Racing sont alimentés par une cuve unique suspendue. Des mégaphones très courts procuraient un échappement bruyant. Un réservoir de 12 litres faisait suite à celui d'origine afin d'assurer une autonomie suffisante. La vitesse de pointe était, nous semble-t-il d'un peu plus de 120 kms/h, mais cette mécanique était surtout avantagée par des reprises extraordinaires. De la Ferme au Faye, peu de motocyclettes de grosse cylindrée pouvaient doubler le petit scooter.

Managé par Colombes Scooter, l'équipage Cambis-Caekebeke, qui normalement aurait dû figurer parmi les leaders, eut la malchance

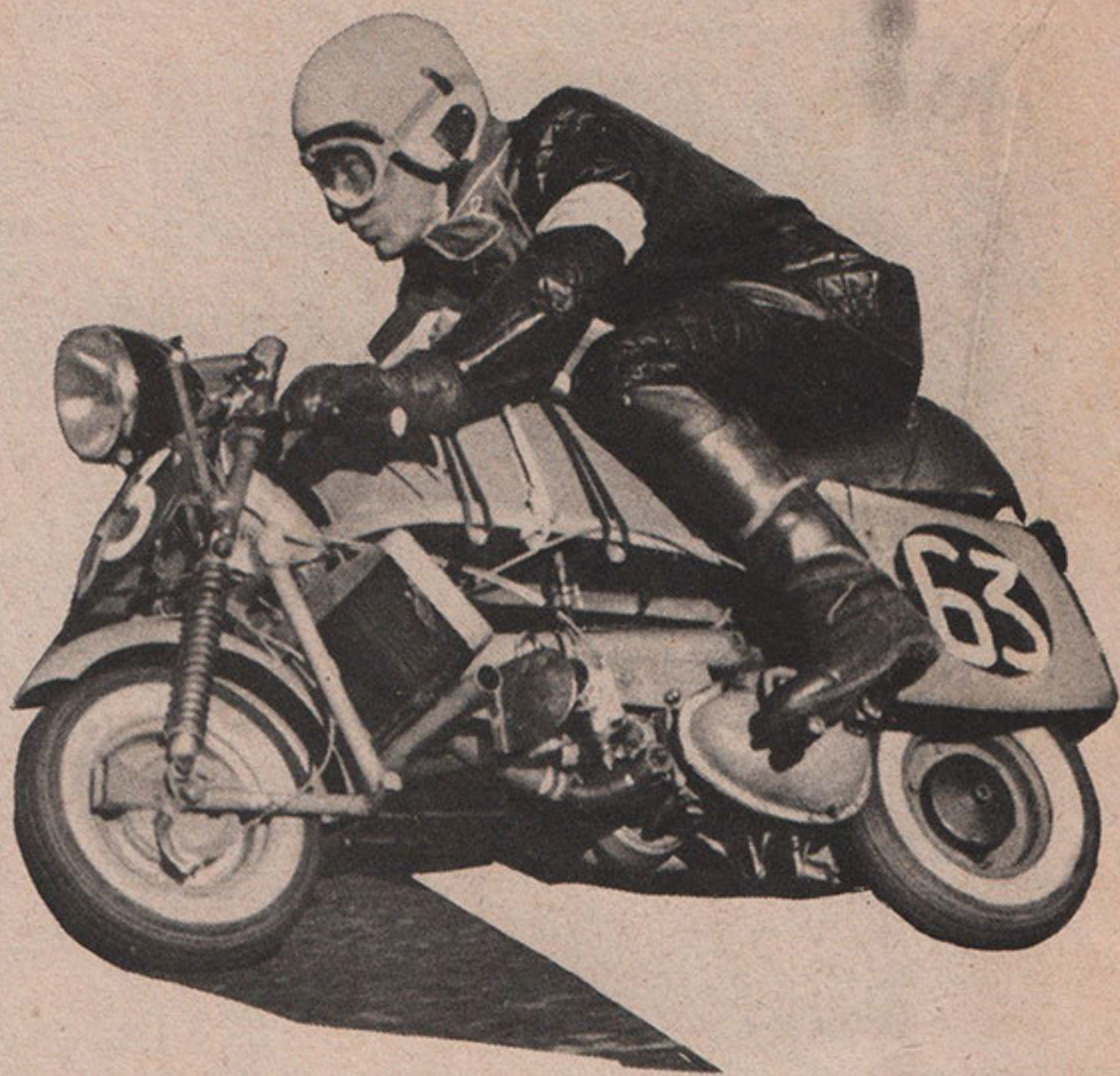
de casser un embiellage dès la première heure. Leur Rumi repartit néanmoins et nos courageux concurrents finirent sans ennuis hormis une petite bûche ramassée à la « Bretelle ». Toujours en 125 cc Joubert et Parans sur Rumi avaient pris un bon départ mais des ennuis de piston vinrent interrompre leur course à la cinquième heure.

Les frères Rouger firent sur leur 125 Lambretta de série une course magnifique; ils accomplirent 1742 kms 106 à 72 kms 567 de moyenne horaire battant également le record de la catégorie 125 cc. Malgré leur corpulence, nos Auxerrois s'astreignirent à conserver une position effacée d'autant plus pénible que leur véhicule n'était pas prévu pour cet usage. Malgré une vitesse de pointe relativement peu élevée comparativement aux autres concurrents, à aucun moment les Rouger ne furent une gêne pour les autres, parfois, ils « poussaient » littéralement dans les virages un concurrent timoré enrageant de ne pas avoir les chevaux nécessaires pour passer.

En 175 cc, les frères Terrioux, sur P. P. Roussey, avaient comme adversaires Daoust et Martina sur Lambretta. Ces derniers eurent des ennuis de volant magnétique et malgré leur application, ils ne purent réaliser la performance qu'ils escomptaient.

Les frères Terrioux sont deux jeunes « mordus » de la compétition. Sans grande connaissance mécanique ils sont arrivés à force de persévérance à mettre au point, avec l'appui des P. P. Roussey, un scooter qui se fit remarquer par sa tenue de route et sa grande aptitude à virer. Cette facilité donnait une trop grande confiance au jeune Terrioux qui involontairement descendit en marche au grand dam du guidon et de la fourche. Ce pétulant

**TERRIOUX sur P.P. Roussey
175, vire impeccablement.**



conducteur devrait, à l'avenir, réfréner un peu ses ardeurs et se modeler sur son frère aîné; ils feront ainsi, un redoutable tandem.

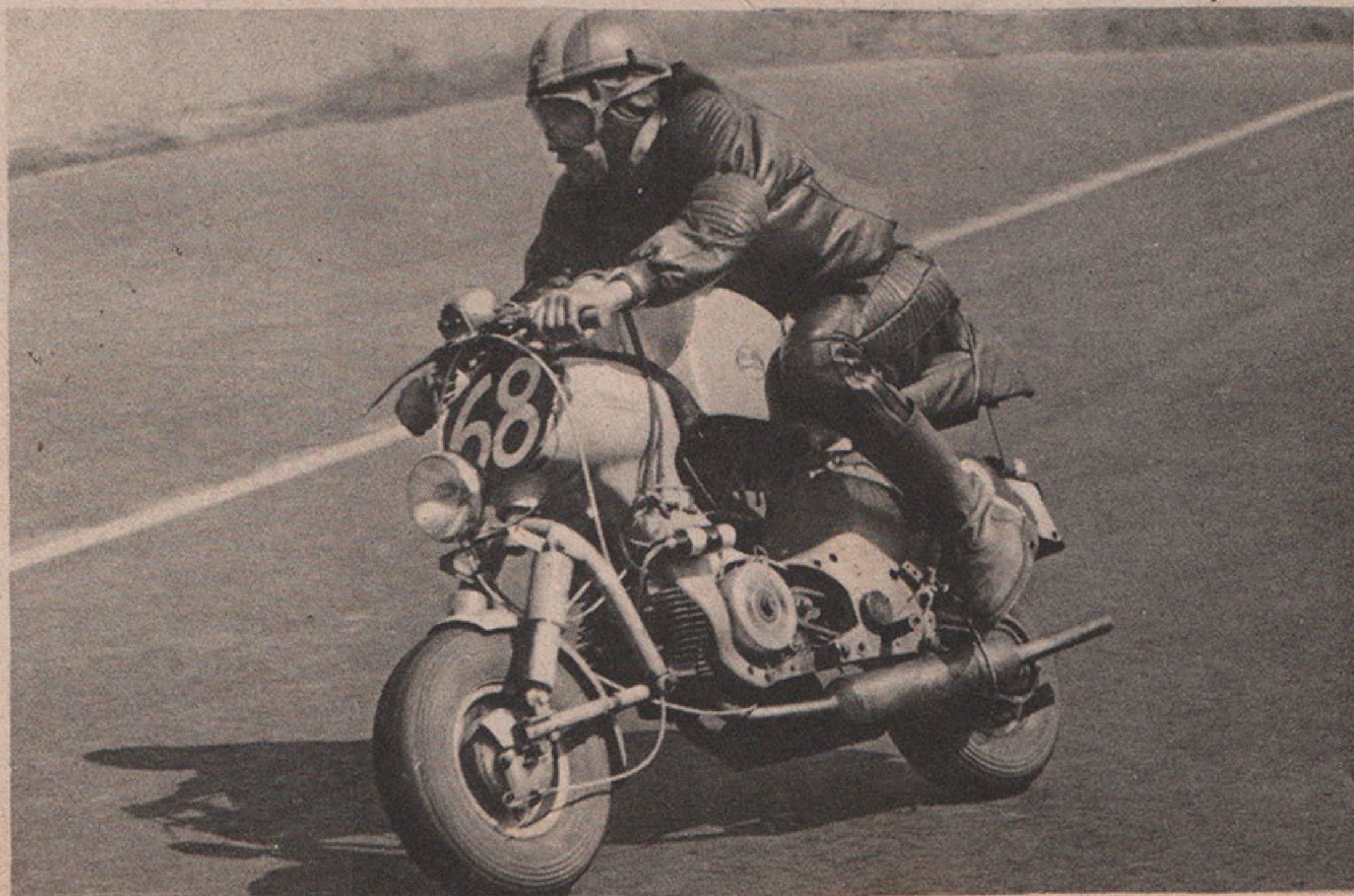
Malgré ces petits avatars, ils réalisèrent une moyenne de 81 kms 775 pour un kilométrage de 1962 kms 620 battant de peu le record de Daric.

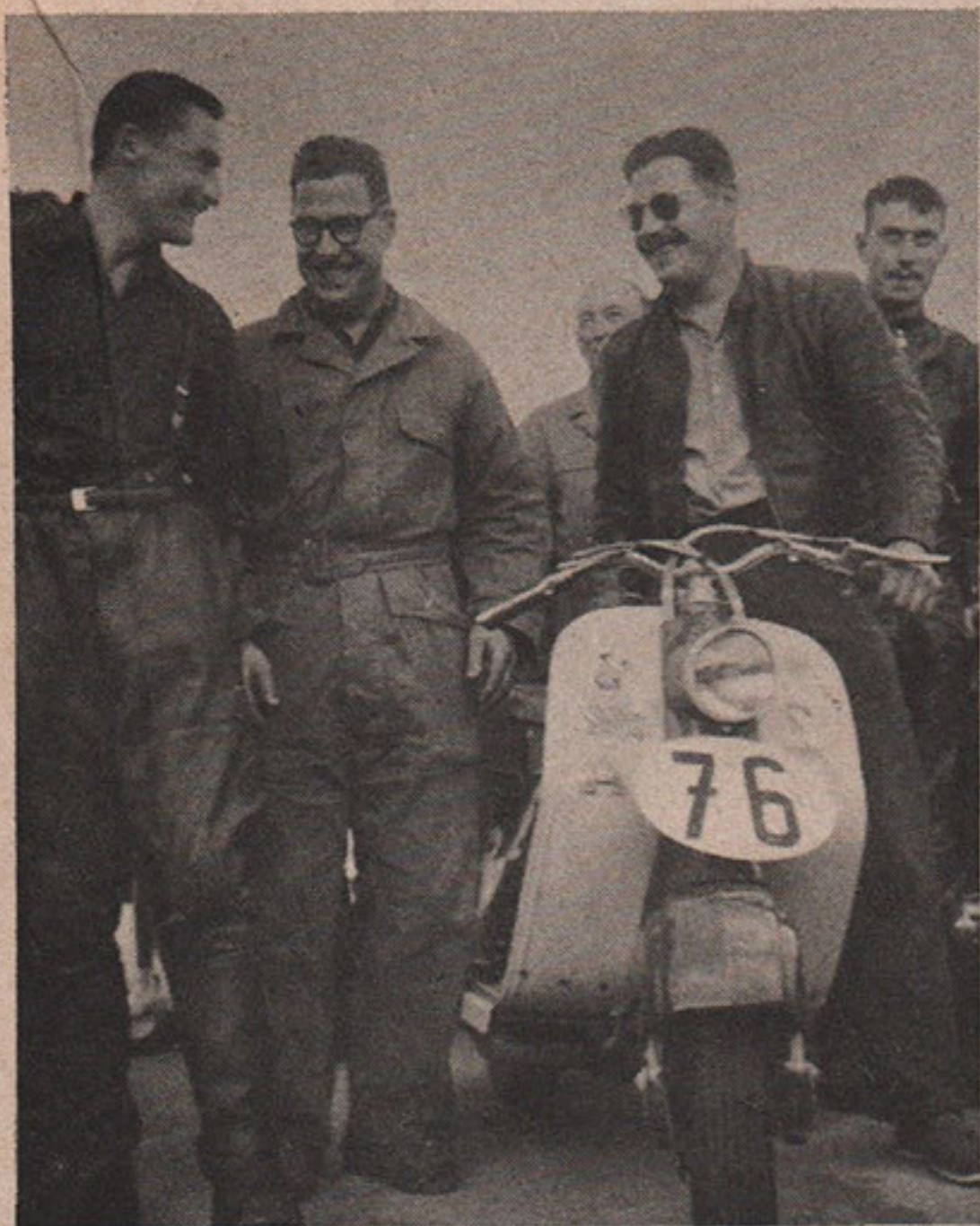
Le 30^e Bol d'Or s'est donc terminé sur des

performances de qualité; les scooters et leurs pilotes ont mis l'accent sur les possibilités d'un véhicule qui est pourtant décrié. Nous souhaitons que de nombreux jeunes suivent ce bon exemple et se passionnent pour un sport pas toujours accessible et cependant plein d'intérêt.

A. N.

CAMBIS sur Rumi de l'Écurie Colombes-Scooter.





La joie se lit sur le visage des frères Rouger.

Si vous aimez

La pêche et les
plaisirs du bord de l'eau
achetez
le numéro spécial d'ouverture
de

LA PÊCHE ET LES POISSONS

Le plus fort tirage
de tous les journaux
consacrés à la pêche

*Un numéro sensationnel
abondamment illustré
en noir et en couleurs*

EN VENTE PARTOUT 100 F



1^{er} Toutes catégories 125 cc
FOIDELLI-BOIS
2.095 km 868 à 87,327 km/h
de moyenne
Record des 125 cc battu

1^{er} Catégorie 125 motos sport
BOURLES-TALBOT
2.059 km 246 à 85,801 km/h
de moyenne

Au BOL D'OR 1958



Agent général pour la France
et l'Union française

MOTORAM

31, avenue de l'Opéra, Paris - OPÉ 30-90

POUR TOUTES DEMANDES D'AGENCE : S'adresser à MOTORAM - Paris

Pour vos vacances

TOUT déplacement dépassant un rayon de 150 kilomètres doit être précédé de la vérification du véhicule, qu'il s'agisse d'un scooter ou d'une voiturette. Au-delà, les organes risquent de se fatiguer s'ils n'ont pas été préparés à l'effort qui leur est demandé.

Ne partez jamais sans votre **trousse de dépannage et de réparations** qui comprend les outils de rechange permettant de faire face aux ennuis courants de carburation et d'allumage et aussi, aux diverses opérations d'entretien du véhicule.

- **Outils** : une pince, une clé réglable à grande ouverture (choisie de qualité irréprochable), un tournevis, une lime plate, une lime « queue de rat » (pour agrandir au besoin une rondelle ou un joint) et un tournevis coudé (souvent utile pour atteindre aisément un gicleur).

- **Nécessaire de réparation** : trois démonte-pneus de bonne dimension, ne risquant pas de se tordre sous l'effort et pouvant constituer un levier suffisant, une râpe, un tube de dissolution ou de « vulcanisation à froid » et des pièces de toutes tailles. Même si le véhicule possède une roue de secours, ce qui est le cas pour la majorité des scooters et des voiturettes, cet ensemble doit figurer dans une trousse d'outillage. Nul n'est à l'abri de deux crevaisons simultanées en rase campagne.

- **Rechanges** : ils dépendent du type de véhicule et comprennent les pièces ou organes susceptibles d'être à l'origine de pannes ou d'ennuis.

- **L'allumage** reste le seul souci d'un véhicule à moteur. Aussi, la plus large part lui sera réservée dans la trousse d'outillage. Qu'il s'agisse d'un allumage par volant magnétique ou d'une production de courant par « dynamo-batterie », les organes essentiels restent les mêmes. Il faut une ou deux bougies de rechange, un rupteur complet (et non les seules vis de tungstène) et un condensateur. Pour les circuits avec dynamo, on ajoutera une bobine.

En outre, sur un scooter, un ou deux câbles de rechange (pour les freins), les gaz et, éventuellement, le changement de vitesse.

On ajoutera un certain nombre de boulons, rondelles, joints, etc., ainsi que du fil de fer, du chatterton, un mètre ou deux de fil électrique et des ampoules pour les projecteurs avant et les feux arrière.

VÉRIFICATIONS AVANT UN DÉPART EN VACANCES

Elles se bornent au moteur, à la transmission, aux organes de commande et au circuit de freinage. Un véhicule peut être maintenu en bon état grâce à des graissages et des réglages effectués périodiquement.

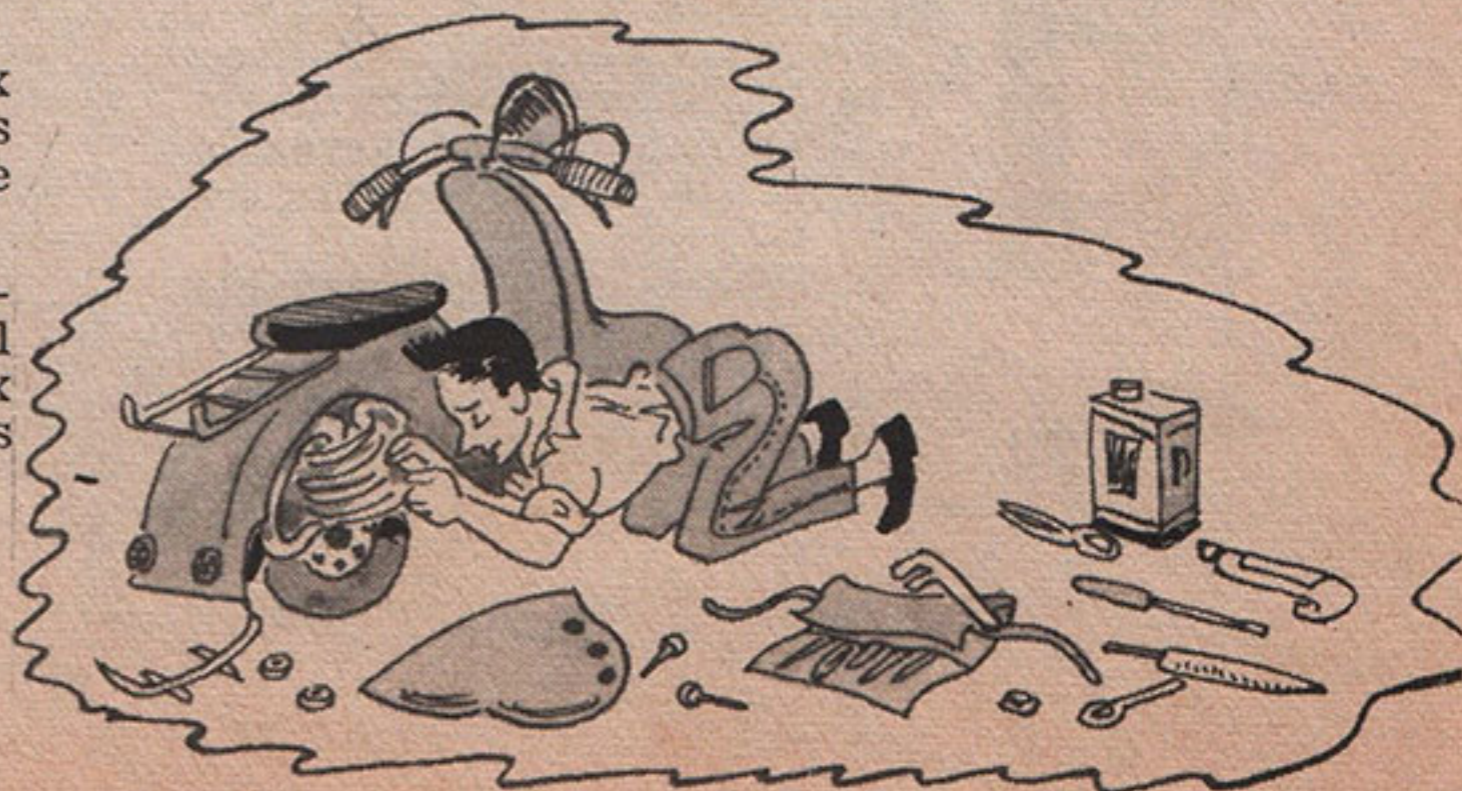
MOTEUR

- **Carburateur** : démontage partiel pour nettoyer la cuve intérieurement et examiner les gicleurs. Cette mise en ordre évite généralement tout ennui. Régler ensuite le ralenti après s'être assuré qu'aucun filtre n'est bouché.

- **Allumage** : démontage des bougies pour vérifier leur état et le bon écartement des électrodes (environ 6/10 de mm). Il est nécessaire de changer toute bougie douteuse, soit en raison de la particulière usure des électrodes ou de l'état de l'isolant (fendu ou cassé). En examiner attentivement le joint et le fil (isolant, connexions). Vérifiez l'état du rupteur et les vis « platinées » qui ne doivent être ni détériorées, ni piquées, ni encrassées. La came du rupteur doit être légèrement graissée avec une goutte d'huile pour éviter tout gripage.

Sur les ensembles comportant une batterie, il faut vérifier les niveaux d'eau acidulée et les compléter en ajoutant de l'eau distillée. Les bornes seront nettoyées et graissées avant de replacer les deux fils de départ et de masse. Pour une longue route, s'assurer que la batterie charge correctement.

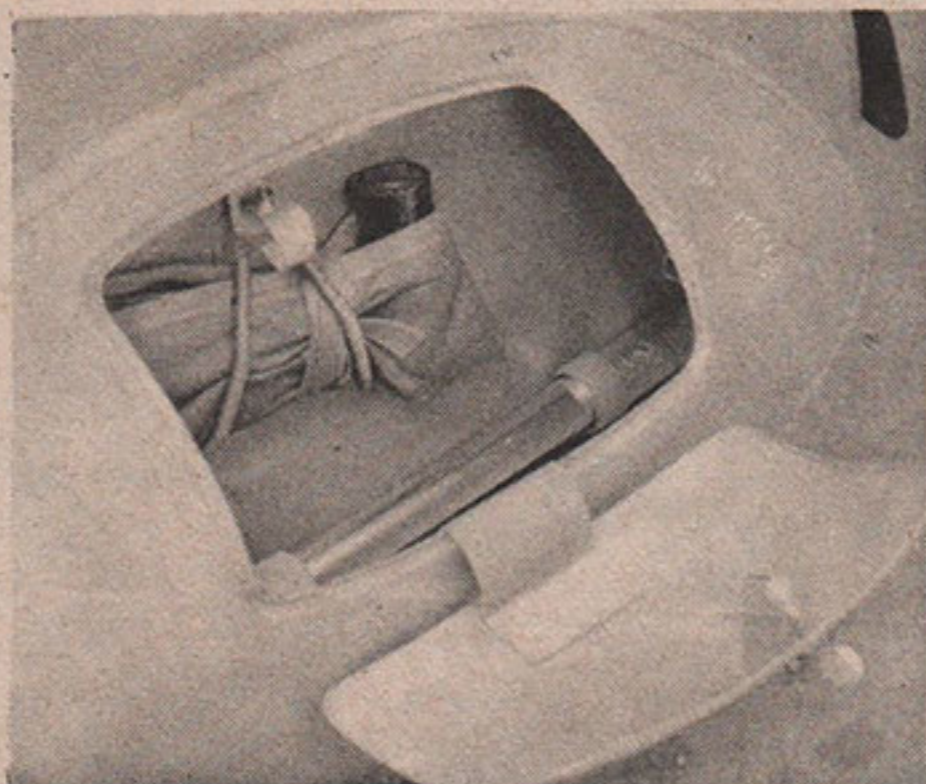
- **Eclairage et signalisation** : le fonctionnement des phares, des feux, du stop (obligatoire sur les voiturettes) et des dispositifs de changement de direction est vérifié. L'éclairage doit être en parfait état de fonctionnement, même de jour. Rappelons que le « code » doit éclairer sur une distance de 30 mètres et le « phare » sur une distance minimum de 100 mètres. Les pla-



ques avant et arrière de la voiturette ou la plaque arrière du scooter doivent être parfaitement visibles.

• Les lunettes solaires sont indispensables à tous les conducteurs, même à ceux dont la vue est peu fragile.

Trousse d'outillage du Vespa comprenant une pince, une clé, un tournevis, et toute



une série de petits accessoires nécessaires à la réparation d'une panne.

• **Refroidissement** : lorsque le moteur est refroidi par air et turbine, s'assurer de l'efficacité de l'ensemble pour ne pas risquer une détérioration du moteur.

• **Embrayage et boîte de vitesses** : déceler les bruits anormaux pouvant provenir d'un mauvais réglage des pédales ou leviers. Un son rappelant le chant d'un grillon, se produisant dès que l'on débraye, indique une usure de la butée.

• **Etat des joints du moteur** : si des suintements importants se manifestent le long du cylindre, le joint de culasse est certainement à changer. Cette opération, que l'on peut aisément effectuer soi-même, demande cependant une grande attention : ne pas oublier de mettre de « l'hermétique » avant de placer le joint neuf et de serrer les boulons de culasse alternativement (« à l'opposé ») pour assurer une pression convenablement répartie.

• **Niveaux d'huile** : moteur, boîte et, éventuellement, pont. Si l'on doit vidanger, ne jamais oublier que cette opération s'effectue à chaud.

ORGANES DE COMMANDE

L'état des câbles, pédales, leviers, renvois, axes, etc., sera méthodiquement examiné. Une goutte d'huile aux points des principales commandes permettra d'obtenir une douceur de conduite étonnante. C'est un gage de détente et de sécurité.

Les opérations de contrôle se poursuivent par la remise en ordre de l'outillage qui doit être parfaitement rangé et graissé pour être immédiatement utilisable en cas de besoin.

• **Ne pas oublier les objets indispensables ou utiles.**

Une trousse complète doit figurer dans la sacoche de tablier du scooter ou de la voiturette. Elle rendra le voyage agréable et permettra de faire face à toutes les éventualités.

• **La trousse d'urgence** est indispensable et comprendra, outre le coton et les bandes, des épingles doubles, de l'alcool, de l'aspirine, quelques morceaux de sucre, une paire de ciseaux, du fil, et un tube d'Insectol Gibbs.

• **Le couteau à lames multiples**, qui comprend un tournevis, est indispensable au campeur.

Ajoutons le chiffon pour essuyer le pare-brise embué et le guide où vous aurez, d'avance, coché les villes où vous comptez trouver un restaurant pour dîner...

POUR ROULER ÉCONOMIQUEMENT

Les difficultés économiques actuelles demandent l'utilisation rationnelle d'un véhicule, et les négligences risquant d'accélérer l'usure de la mécanique, il est prudent d'éviter de multiples frais.

Pour cela :

— Ne jamais emballer un moteur, d'autant que cette opération est souvent parfaitement inutile.

— Laisser le moteur chauffer un peu avant de partir.

— Ne pas écraser trop brutalement la pédale d'accélérateur, même en passant dans une vitesse inférieure.

— S'efforcer de rouler à régime constant et non à vitesse constante.

— Ne pas hésiter à « jouer de la boîte de vitesses » et rétrograder juste au moment où il vous semble que le moteur va donner des signes de faiblesse.

— Ne faire patiner l'embrayage qu'au démarrage.

— Après chaque changement de vitesse, reprendre rapidement le régime du moteur pour éviter les à-coups.

— Ne jamais confondre vitesse maximum, vitesse d'utilisation et vitesse économique.

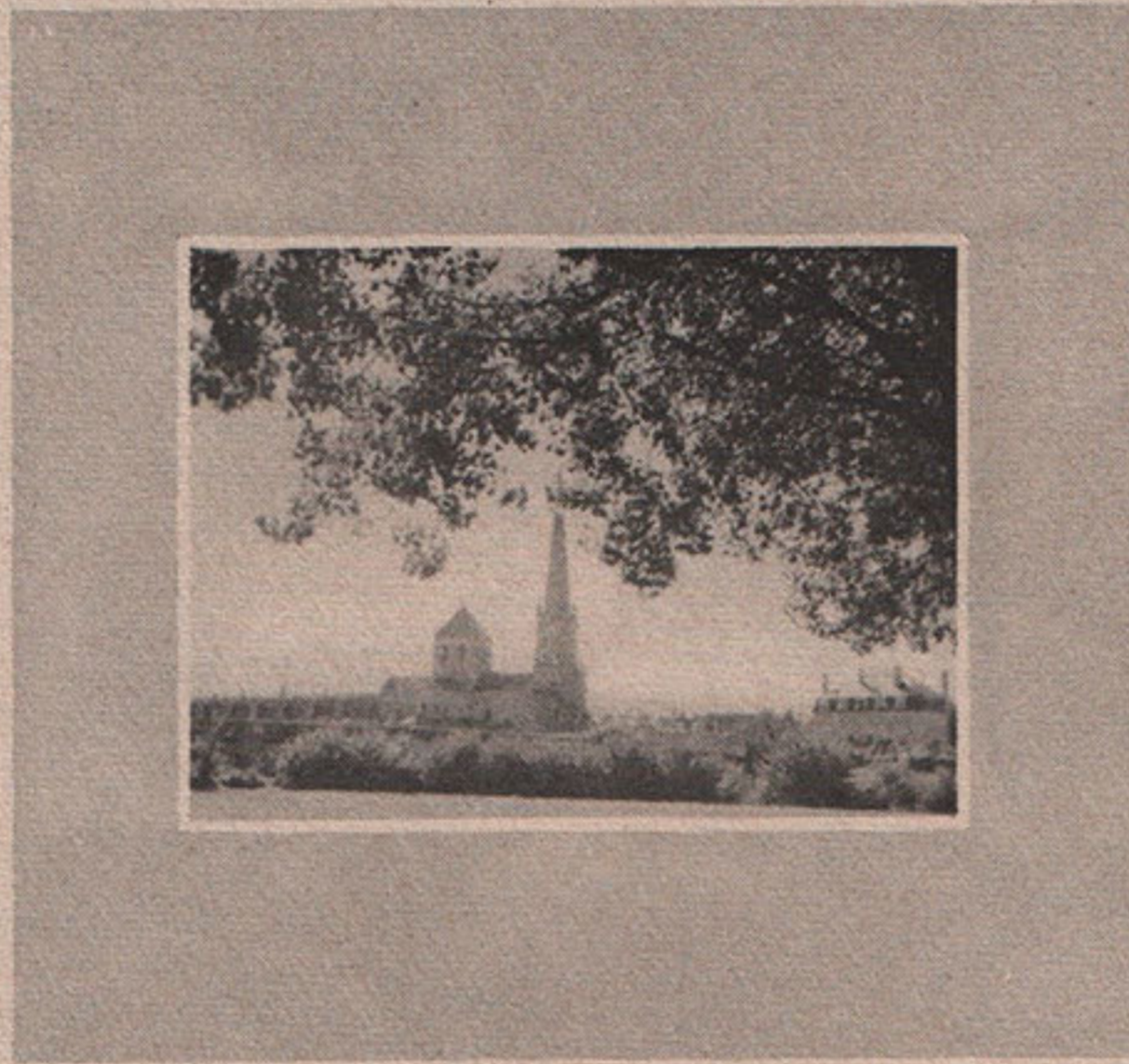
— Ne pas mettre au point mort dans une descente et relâcher de temps à autre le pied de la pédale de frein pour éviter tout échauffement anormal des garnitures.

— Maintenir les pneumatiques à leur exacte pression et vérifier fréquemment les niveaux (huile, eau, liquide frein, boîte, etc.).

Enfin, rouler parfaitement détendu, calme, tout à la conduite de ces merveilleuses machines que sont votre scooter ou votre voiturette.

Pierre CHARVET.

Courte balade poitevine...



Saint-Savin. — L'Église abbatiale.

LE mois dernier, nous avons fait une rapide escapade beaujolaise sur la route des Alpes et de la Côte d'Azur. Afin de n'être pas taxé de partialité, c'est à une balade poitevine que je vous convie aujourd'hui. Le grand rush des vacances est maintenant tout proche, et, sur la N. 10, qui va de Paris à Bordeaux, les voitures vont se suivre comme chevaux en manège. Les plus pressés passeront par Chartres, Tours, Poitiers et ne se préoccupent guère du paysage. D'autres, plus conciliants, traverseront Orléans puis suivront les levées de Loire, admirant au passage cette grande dame qui reflète dans ses eaux nonchalantes quelques-uns de nos plus beaux châteaux. Après Tours, ils penseront un peu au « Jardin de la France », au Poitou plus sévère, aux bosses

de la route Angoumoise et à la découverte de Bordeaux.

Enfin, d'autres encore — nous, en l'occurrence — choisiront un itinéraire plus tranquille, des beautés moins connues, une jolie route flânant dans un harmonieux paysage où nos yeux, comme nos souvenirs, trouveront leur compte. Cette route passera par Orléans, Saint-Aignan, Châtillon-sur-Indre, Fontgombault, Montmorillon, Ruffec, Montmoreau, Libourne. Voilà un premier point d'acquis mais, pour cette fois, nous ferons mieux dans le domaine de la découverte, en empruntant, à Fontgombault, une petite route, la G.C. 3 qui, passant par Angles-sur-l'Anglin, nous conduira à la Roche-Posay, point de départ de la route touristique de la Vallée de la Gartempe et de l'Anglin que nous allons parcourir ensemble.

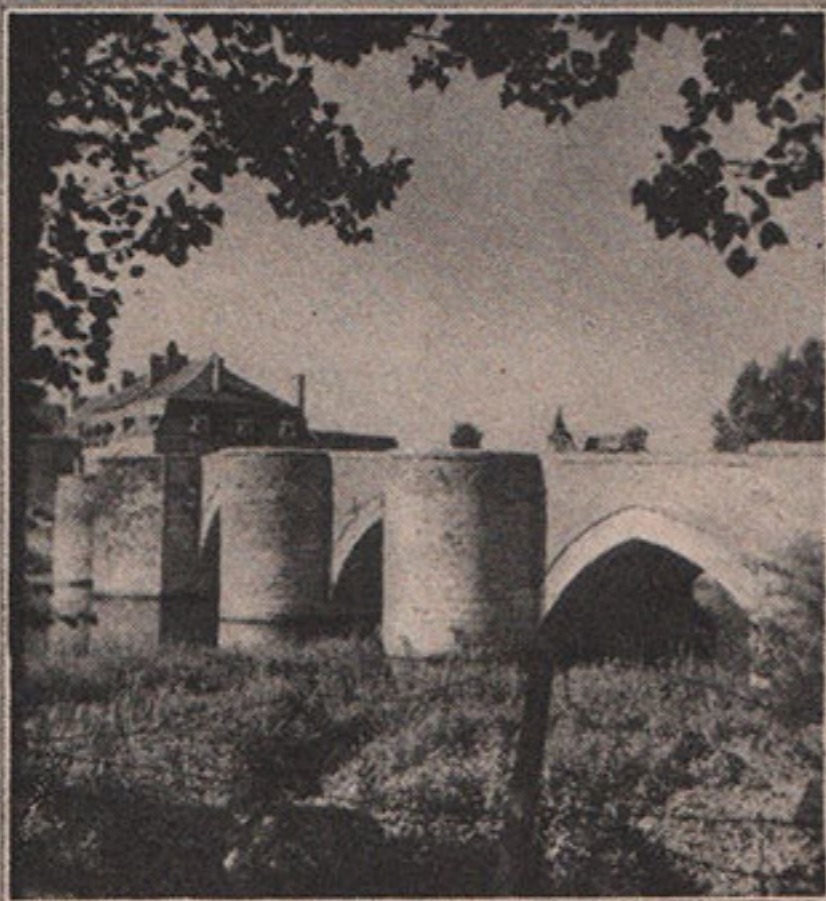
La Roche-Posay, charmante et pittoresque station thermale est située au confluent de la Gartempe et de la Creuse, aux confins du Poitou, de la Touraine et du Berry. Après avoir passé la porte de ville du XIV^e siècle, nous prenons, à gauche, la route de Vicq. Cette jolie bourgade s'enorgueillit à la fois d'une vieille église et d'un élégant pont suspendu qui franchit la Gartempe, belle rivière coulant sous une voûte de feuillage et comblant de ses charmes les pêcheurs, les baigneurs et les amateurs de promenade. La campagne poitevine garde, ici, l'empreinte tourangelle à

laquelle s'ajoute une légère pointe de rudesse qui lui permet d'affirmer sa propre personnalité.

Si vous campez à Angles-sur-l'Anglin, vous pourrez évoquer, le soir, les hommes d'armes qui défendirent le château féodal dont les ruines, accrochées sur un insolite éperon rocheux, dominant l'Anglin. Le bourg a gardé son aspect médiéval et vous pourrez y voir, au hasard des rues tortueuses, la maison natale du Cardinal de la Balue, ministre de Louis XI. N'oubliez pas, en passant, les brodeuses qui exécutent

L'Anglin et le Château d'Angles.





Le vieux pont de Saint-Savin-sur-Gartempe.

traditionnellement les célèbres « jours d'Angles ».

Notre promenade se poursuit, dans un décor toujours aussi aimable, par Saint-Pierre-de-Maillé — où nous verrons des vestiges préhistoriques et romains, des demeures troglodytiques, des châteaux médiévaux ou Renaissance — et Nalliers, où la route recommence à suivre le cours de la Gartempe, nous atteignons le haut lieu artistique : Saint-Savin. L'église abbatiale dont le clocher, aperçu de certaines routes avoisinantes, semble une gigantesque pointe jaillissant de terre, constitue par son architecture et ses fresques le plus important ensemble roman de France. Sa fondation remonte au règne de Charlemagne, mais l'invasion normande détruisit l'église « alors qu'elle était blanche encore » en 878. Seuls les murs des cryptes sont-ils, sans doute, les derniers témoins des premiers âges. L'édifice actuel fut construit en majeure partie à la fin du XI^e siècle, et l'extraordinaire impression de pureté majestueuse qui se dégage des admirables voûtes est réellement inexprimable. C'est bien cela qui enthousiasma Prosper Mérimée lorsqu'il découvrit Saint-Savin en 1834, cela et les fresques qui comptent parmi les

chefs-d'œuvre de la peinture romane. En effet, le porche, la tribune, la crypte et la nef offrent à notre éblouissement les œuvres de peintres inconnus qui, à la fin du XI^e siècle et au début du XII^e, exprimèrent, ici, leur foi avec l'art le plus pur, rendu plus sensible encore par les sortilèges des techniques modernes d'éclairage. Tranquille, la Gartempe coule tout près, enlaçant les arches du pont gothique en dos d'âne qui fut construit au XIII^e siècle. A la nuit tombée, vous ne manquerez pas d'admirer les illuminations qui donnent au clocher gothique un extraordinaire élan vers le ciel d'ombre et vous vous promènerez dans la campagne, dont le charme empli de souvenirs, vous paraîtra plus envoûtant encore.

Poursuivant notre itinéraire en direction de Montmorillon, nous traversons Antigny, ancien bourg gallo-romain où les souvenirs mérovingiens abondent. Sur la place nous voyons une belle lanterne des morts datant du XII^e siècle puis, pénétrant dans la modeste église romane, qui fait le gros dos dans son coin, nous admirons, dans la chapelle seigneuriale, quelques peintures semblables à celles de Saint-Savin.

Nous faisons maintenant un nouveau détour par Journet (lanterne des morts) afin de découvrir cette merveille, enfin sauvée, qu'est l'abbaye de Villesalem. L'on ne sait par quelle aberration on a laissé se déliter — et détériorer — ce témoin de l'apogée de l'art roman poitevin. Construit environ 1130, il va certainement devenir, après restauration, l'un des plus célèbres monuments de France en émergeant de plusieurs siècles d'oubli.

Nous pouvons maintenant filer vers Montmorillon, petite ville qui serait plus pittoresque encore si ses vieilles maisons avaient été préservées avec plus de soins et de clairvoyance. Vous goûterez cependant le charme désuet de la province tranquille, où le temps coule plus lentement qu'ailleurs. Vous visiterez l'église Notre-Dame (XI^e, XII^e et XV^e siècles) dont la restauration a quelque peu manqué de

discernement et vous admirerez sans réserve la chapelle sépulcrale de la Maison-Dieu, connue sous le nom d'Octogone, construite vers 1107 par Robert du Puy sur le modèle du Saint-Sépulcre. Et puis, comme on ne peut demeurer toujours sur le plan du

spirituel, vous deviendrez heureusement matérialiste en goûtant une succulente spécialité locale : les macarons.

Tout au long de notre randonnée, nous avons apprécié une cuisine saine et robuste, j'allais dire séculaire, où la Gartempe

Chapelle romane à Angles-sur-l'Anglin.





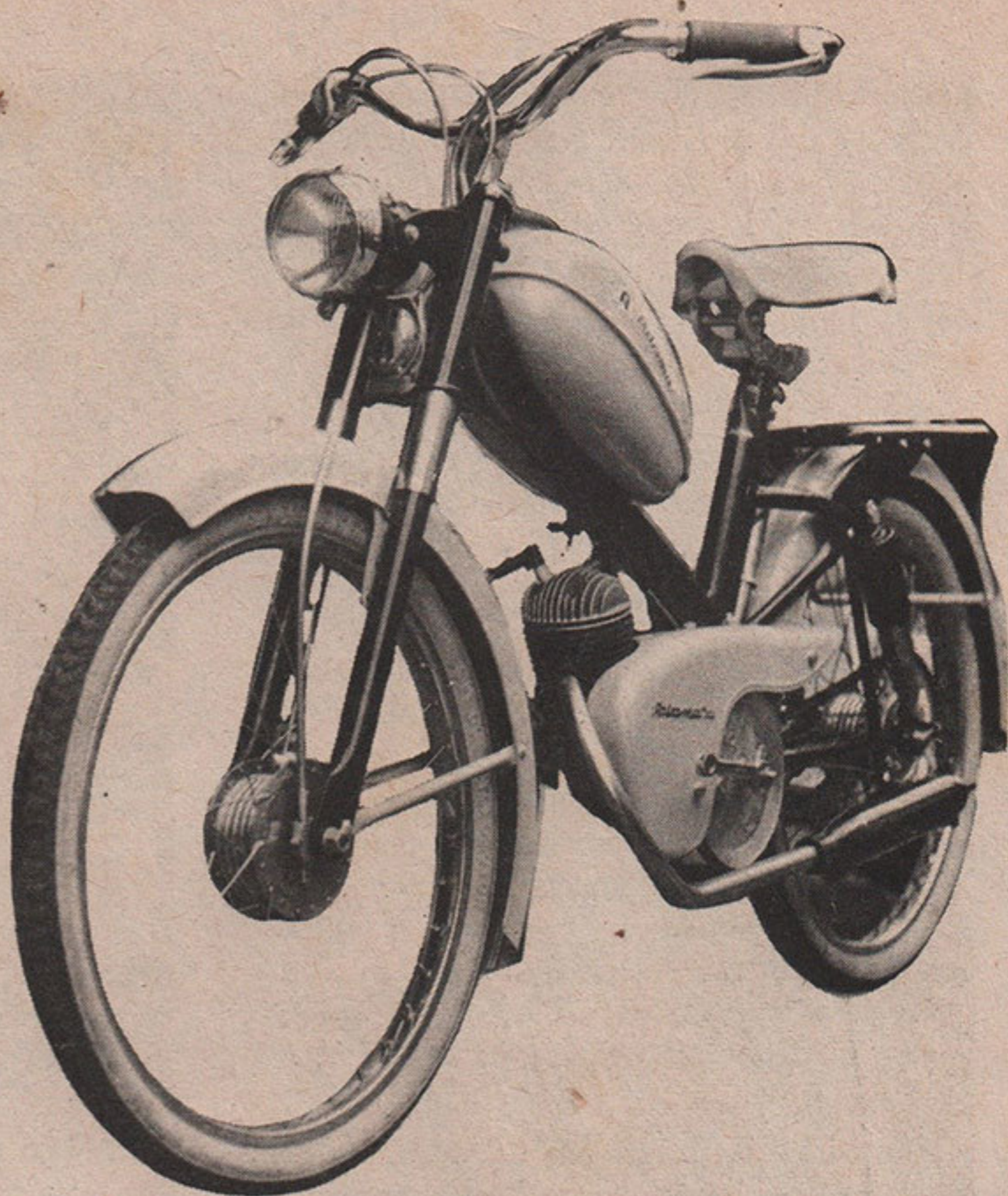
Angles-sur-l'Anglin.

apportera son tribut de poissons blancs, de perches, de brochets et les coteaux des petits vins de pays, simples et fruités.

Depuis Montmorillon, la route touristique continue en direction de Bellac, où plane le souvenir de Jean Giraudoux, et il faut souhaiter que l'impulsion donnée par l'Association Touristique de la Vienne soit suivie par les responsables du tourisme des

départements voisins afin que nous puissions suivre le cours de la Gartempe jusqu'aux monts du Limousin où elle naît dans le granit avant d'arroser de verdoyantes contrées où les peupliers dessinent une frise sur fond de ciel clair. Nous pourrions ainsi musarder plus longtemps encore en dehors des itinéraires battus.

Dominique ARNAT.



SÉRIE "CIEL DE FRANCE"

COMPRENANT un certain nombre de modèles, cette série se caractérise par des cyclomoteurs de présentation particulièrement esthétique.

Trois sont équipés d'une suspension arrière à bras oscillants. Ces quatre cyclomoteurs ont pour noms : « Océanic », « Armoric », « Provence » et « Bretagne ».

PARTIE CYCLE

Le **cadre** est un monotube de section ovale 38×58 mm, épaisseur 20/10, sur lequel est fixé, au droit de la poutre centrale, un réservoir de carburant à fixation souple d'une contenance de six litres.

Le guidon est à leviers normaux sur les trois premiers modèles et à leviers inversés sur le « Bretagne ».

Les jantes des roues sont renforcées et la

machine est équipée de pneus à flancs blancs de dimensions 23×200 .

Ces cyclomoteurs sont présentés en divers coloris : beige, chamois ou vert pour les monocouleurs et, pour les deux tons : bleu amiral et bleu Ile-de-France, tête de nègre et beige ou vert atlantique et crème.

La suspension avant est assurée par une fourche télescopique, à grand débattement, sur laquelle est fixé un phare orientable avec compteur incorporé.

Les garde-boue assurent une bonne protection, surtout sur les modèles les plus luxueux, grâce à leurs larges bas-volets.

Un freinage efficace est obtenu par deux freins avant et arrière à tambours gros corps.

La suspension arrière est du type à bras oscillants, avec amortisseurs à grand débattement de larges dimensions.

Une béquille centrale renforcée, d'accès par-

ticulièrement aisé, et d'une hauteur suffisante, permet, à l'arrêt, la mise en marche de la machine en actionnant les pédales à la manière d'un kick et en pesant légèrement sur le guidon.

La transmission primaire du moteur est assurée par une courroie trapézoïdale et la transmission secondaire par une chaîne.

Notons, enfin, que cette série de cyclomoteurs est dotée d'avertisseurs électriques.

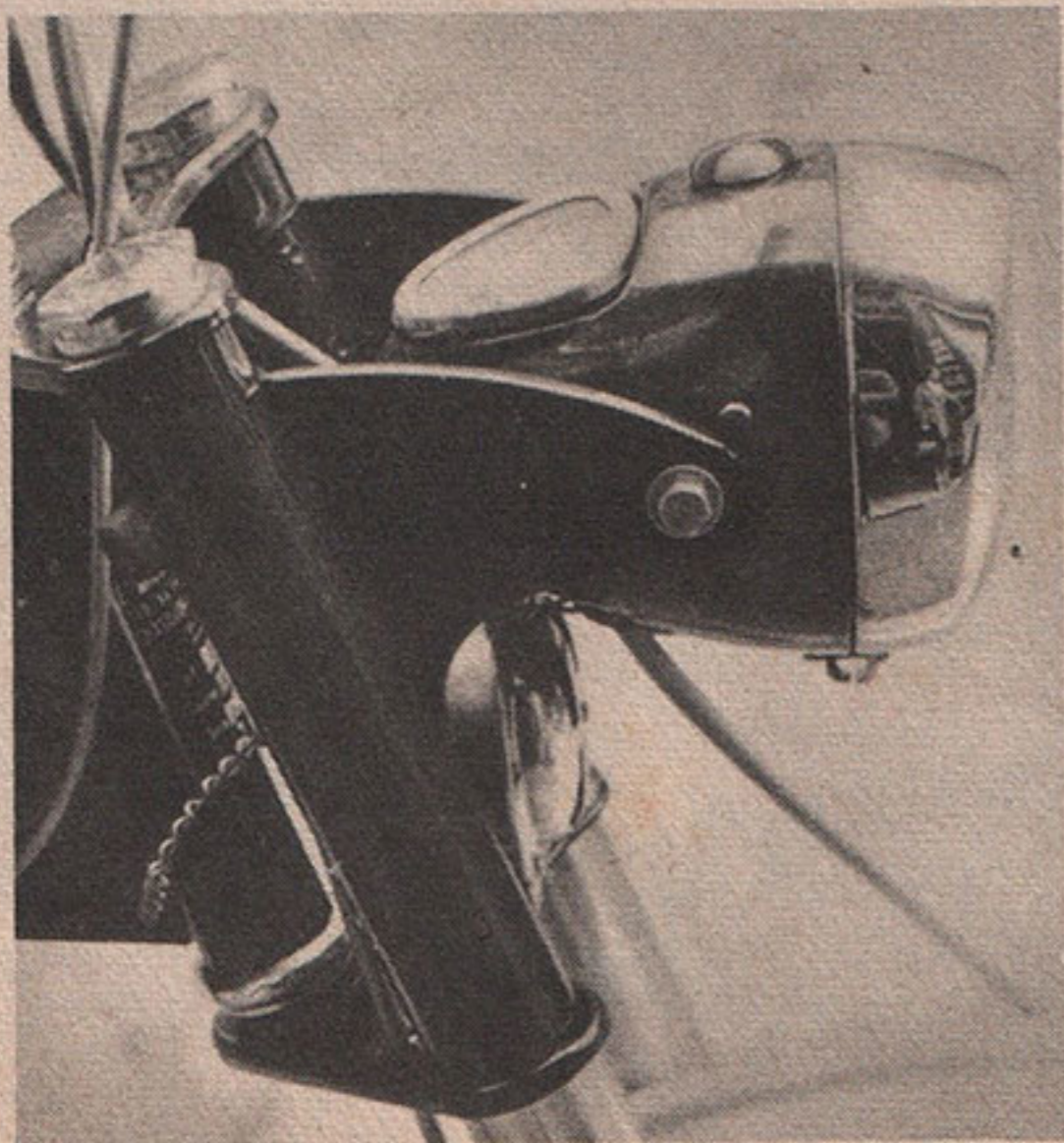
LE MOTEUR

C'est un Lavalette d'une cylindrée de 49 cmc spécialement étudié. Fonctionnant suivant le cycle à deux temps, l'AML 50/2 Lavalette possède un cylindre en fonte spéciale traitée par phosphatation spongieuse qui facilite le rodage tout en augmentant notablement la longévité du moteur. Le piston est en alliage hypersilicié et son coefficient de dilatation est faible. Le vilebrequin est en acier spécial monté sur roulements à billes et la tête d'embellage est montée sur cage à aiguilles.

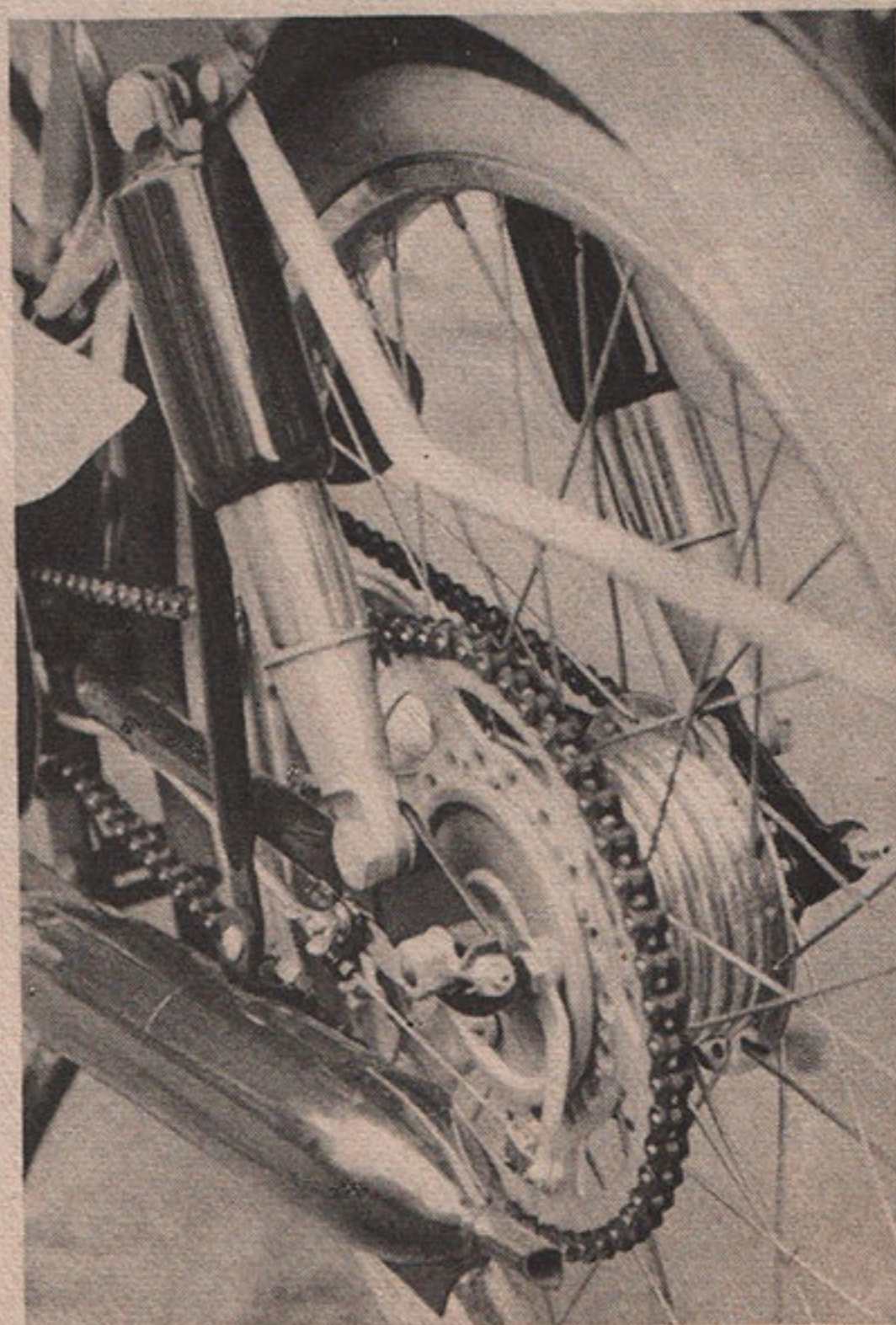
L'allumage est assuré par un volant magnétique fournissant également l'éclairage en 10 ou 15 watts.

Ce moteur, de 40 d'alésage et de 39,6 de course (soit 49,7 cm³ de cylindrée) a une puis-

Le projecteur avant est orientable et comporte un compteur de vitesses encastré.



Le réservoir d'essence et le coffret à outillage.



sance effective de 1,8 CV et son régime normal de rotation se situe aux alentours de 4 800 tr/mn. La consommation est inférieure à deux litres aux cent kilomètres (1,8 litre en vitesse de croisière).

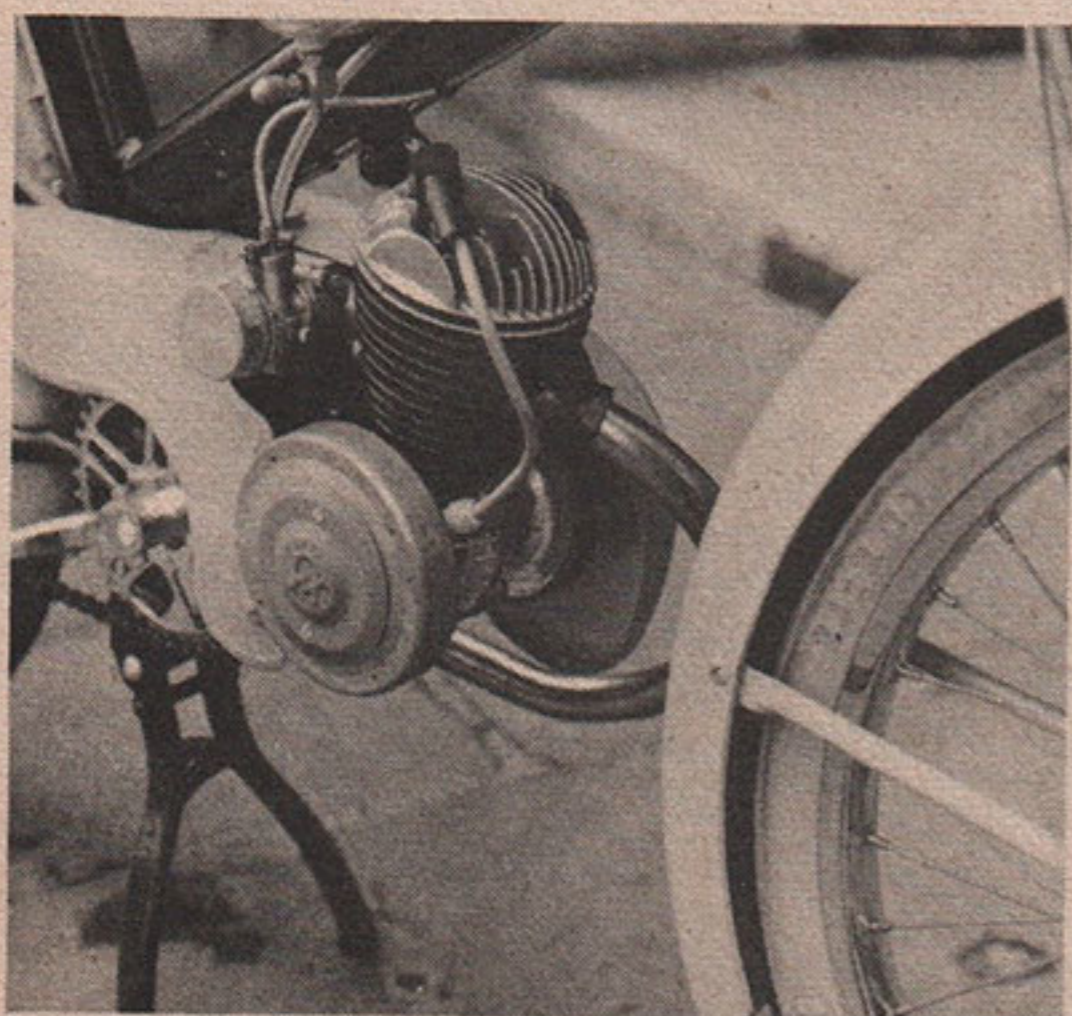
Les performances autorisées sont de 40 km/h en croisière et de 55 en pointe.

L'embrayage « **Multimatic** », dont le moteur du Slan « Provence » est équipé est un ensemble centrifuge à fonctions multiples. Une combinaison de masses de friction et de verrouillage permet l'utilisation optimum du moteur, en évitant l'usure des masses de friction qui assurent le démarrage du cyclomoteur sans pédaler.

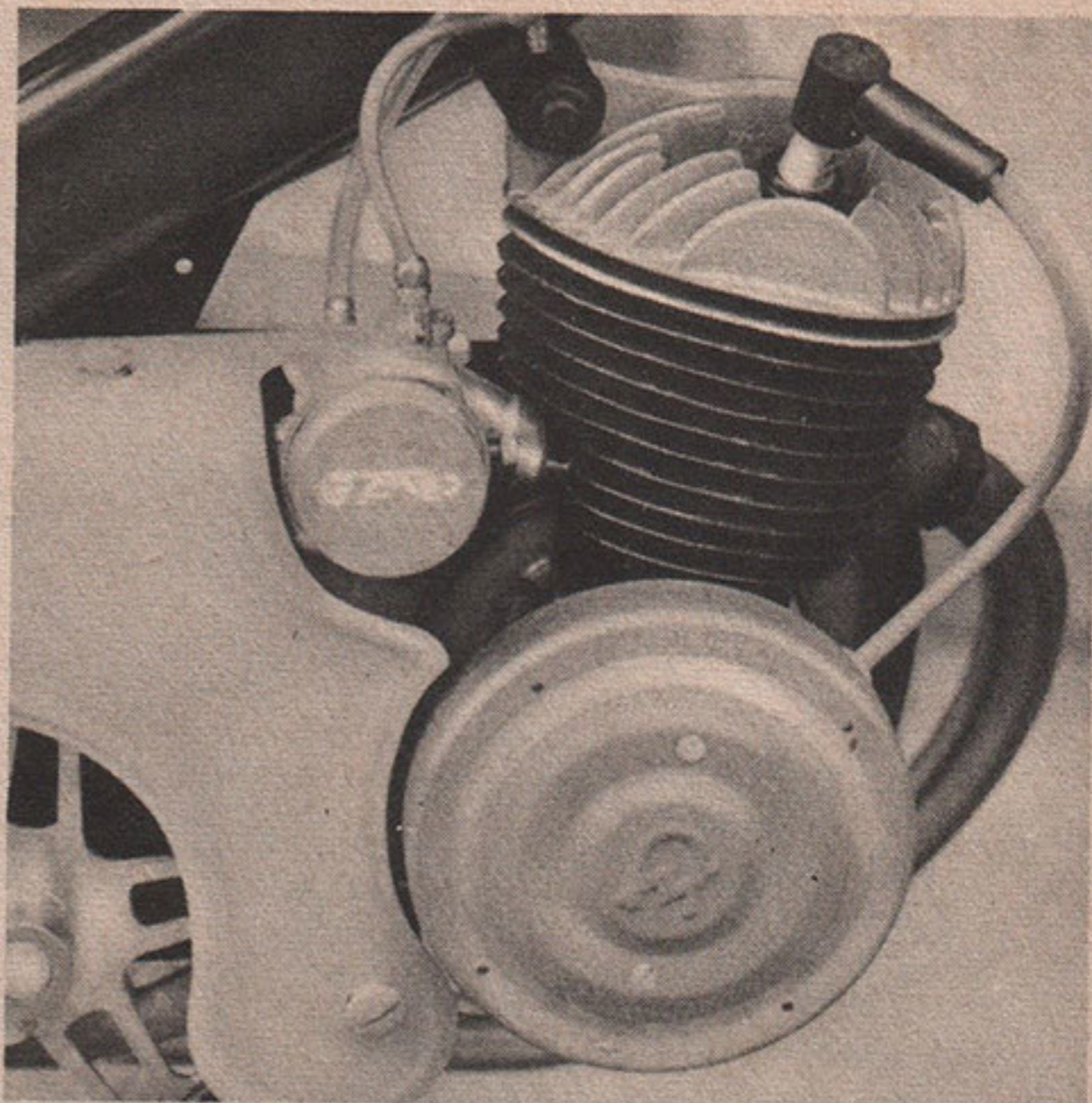
La mise en route s'opère en utilisant la pédale comme un kick après avoir placé le cyclomoteur sur la béquille. Il est également possible de mettre le moteur en marche par un léger coup de pédale en « démarrage bicyclette ». Dès que le moteur tourne, il suffit de contrôler la vitesse du cyclomoteur par l'intermédiaire de la commande des gaz par poignée tournante.

Le « **Multimatic** » se comporte comme un moteur à deux rapports ordinaire. A une vitesse de 15 km, les masses de verrouillage entrent en fonction et le moteur passe automatiquement en deuxième.

Paul MANSAC.



La partie mécanique est en tous points homogène et d'une grande accessibilité.



Le moteur de la Paloma est doté d'un volant magnétique Lavalette et d'un carburateur Gurtner.

**LE NUMÉRO
DE JUILLET**
de

**La Revue
Nationale
de la Chasse**

concerne
**L'OUVERTURE
DE LA
SAUVAGINE**

EN VENTE CHEZ TOUS
NOS DÉPOSITAIRES **100 F.**

AIDE-MÉMOIRE DU CAMPEUR...

Un bel éventaire de sacs de couchage.



DES l'arrivée au camp, il est fort désagréable de s'apercevoir que le gonfleur est resté à la maison. Bien sûr, une solution de dépannage est toujours possible mais c'est au détriment du matériel. Un matelas pneumatique n'est pas évidemment fait pour être gonflé avec la pompe du scooter, trop grande.

Tous ces petits ennuis ne sont pas importants, mais le départ en vacances doit être précédé d'un examen détaillé du matériel et de son recensement. Quelques piquets manquants peuvent gêner terriblement.

Voici donc la *liste*, aussi complète que possible, du chargement pour deux personnes, y compris les rechanges et les accessoires.

TENTE

Sortir la tente de son sac et vérifier que les cordes sont en bon état et qu'il ne manque pas de tendeurs.

Reconstituer les mâts en dénombrant les éléments.

Les piquets et fiches devront être au complet et il est prudent d'en prévoir un maximum ainsi que deux gros « cornière » pour terrain difficile.

Les *rechanges* se borneront à un peloton de 3 ou 4 mètres de corde et deux tendeurs.

Ne pas oublier les ronds métalliques que l'on place au-dessous des mâts pour éviter la détérioration du tapis de sol.

Repliez-la ensuite et replacez-la dans son enveloppe. Elle constitue le premier élément du « tas » que l'on doit rassembler.

COUCHAGE

Les *matelas* pneumatiques sont retirés de leur poche et gonflés. Cette opération permet de déceler une fuite possible ou une fermeture détériorée. Mettre un peu de talc dans chaque matelas par l'intermédiaire du gonfleur.

Les *sacs de couchage* et leurs *draps* intérieurs seront dépliés et l'on fera fonctionner les fermetures à glissière si besoin est.

Ne pas oublier les draps intérieurs et le gonfleur.

RÉCHAUD

Le faire fonctionner avant le départ. C'est une sage précaution.

Avec le réchaud à essence, à alcool liquide ou à pétrole, penser à un entonnoir et un flacon d'un quart de litre de carburant. Se munir également d'un gicleur de rechange.

POPOTE ET COUVERTS

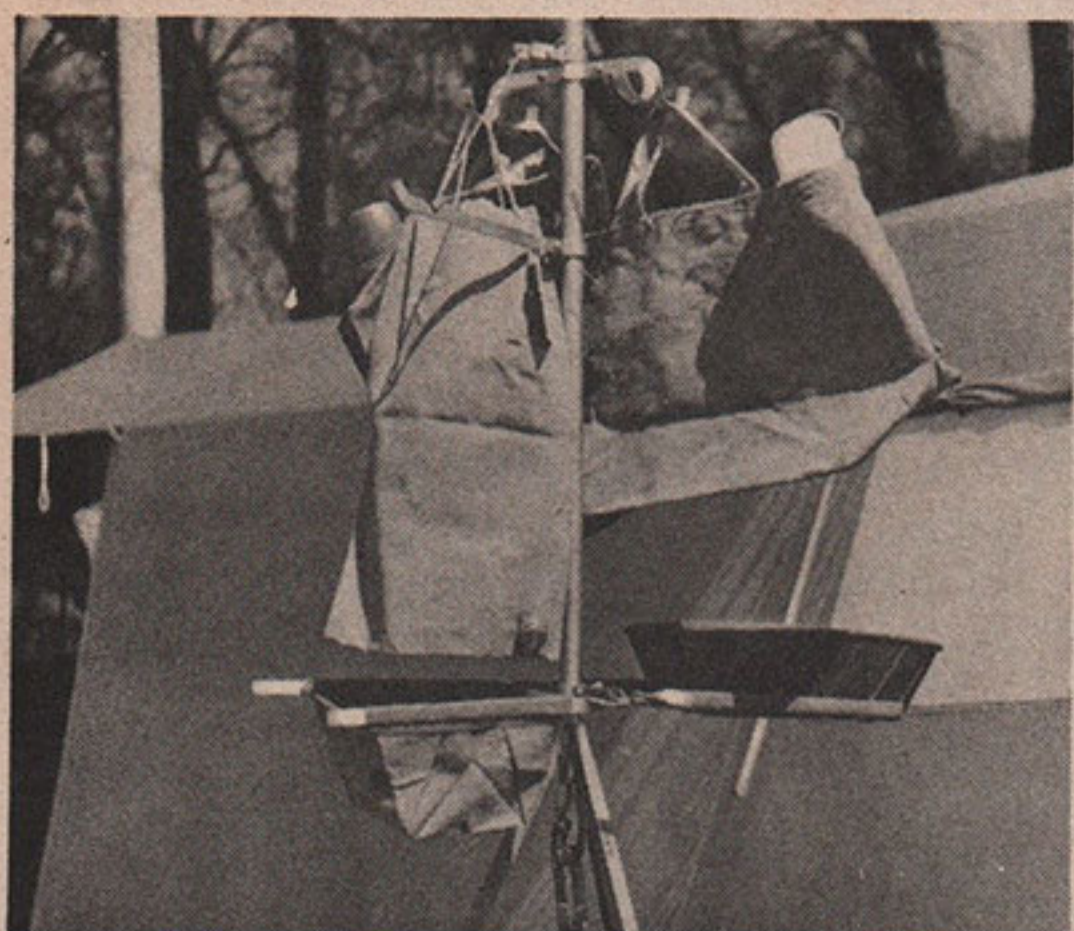
La *popote* classique comprend en général trois faitouts, deux poêles, une friteuse, une passoire et un ou deux couvercles. Ne pas oublier les *queues* et les *anses*, ils vous seront fort utiles. Ajoutez à tout cela une salière, une petite boîte à sucre, du poivre, des couverts pliants, une louche démontable, un grand couteau et une quantité de quarts de toutes dimensions.

Enfin n'oubliez pas le tire-bouchon, le décap-suleur et l'ouvre-boîtes de conserves le plus simple possible.

Les assiettes seront de préférence métalliques ou plastiques. Munissez-vous d'une dizaine d'assiettes de carton supplémentaires, pour les soirées de randonnées.

LES « INGRÉDIENTS »

Le gros problème est de les loger. Pour le beurre, une *boîte métallique* à fermeture par levier semble recommandée. Le sucre sera placé dans un récipient étanche pouvant en contenir une livre en poudre.



Nous ne recommandons pas l'emploi en camping du café en grains qu'il faut moudre et faire passer dans une encombrante cafetière. Café solubilisé ou thé conviennent parfaitement. Le lait sera éventuellement choisi en tube.

Si la place le permet, on peut emmener une boîte pouvant contenir un repas complet que l'on reconstituera au fur et à mesure. Par exemple, une boîte de pâté, un potage en poudre, un plat de conserve préparé (cassoulet ou choucroute) et un tube de crème de marrons. On y ajoutera, pour les amateurs, une bouteille « échantillon » de fine quelconque ou de vin du cru.

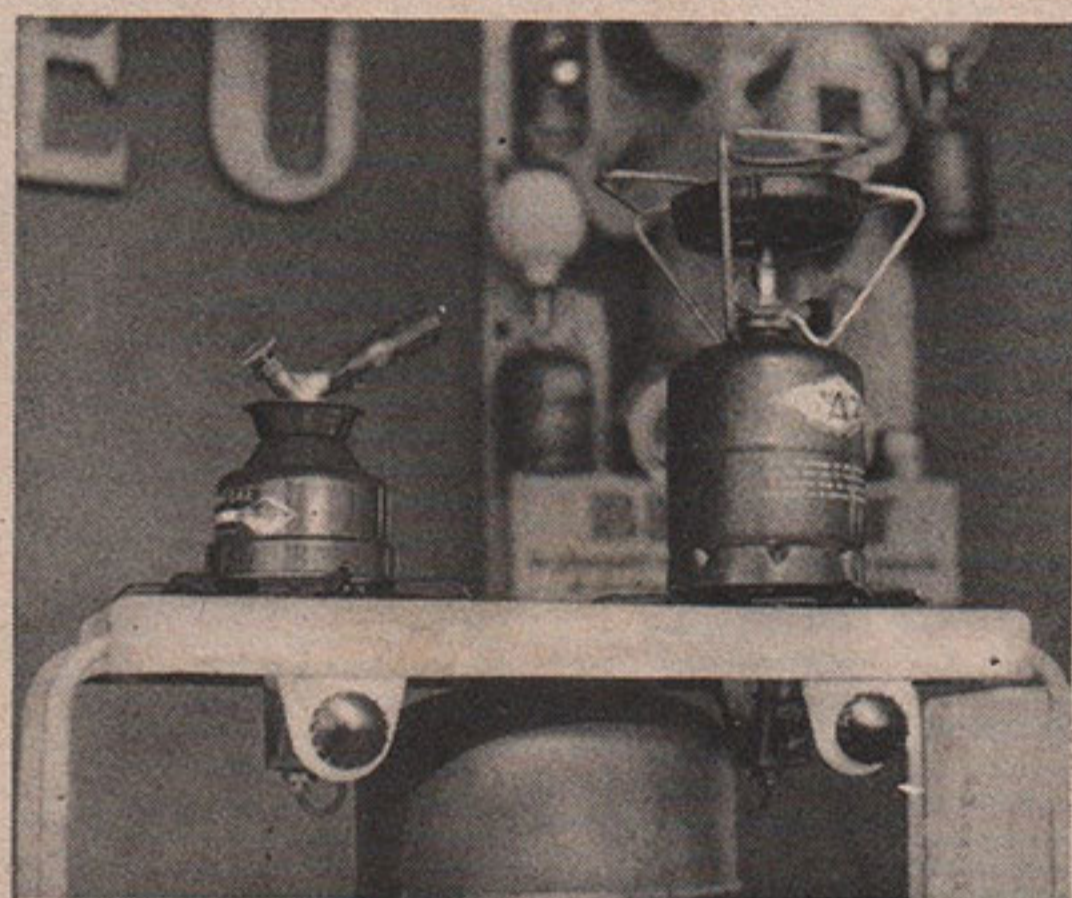
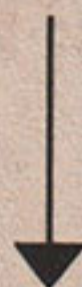
LES RÉCIPIENTS

Après avoir été nettoyés et rincés soigneusement, la gourde, la vache à eau et la cuvette de toile vont rejoindre le reste du matériel ; l'équipement est maintenant presque complet.

Table pliante, couverts, popote et réchaud.



Quelques récipients de toile à ne pas oublier. Ci-dessous : réchaud à deux feux, lampe à souder et réchaud « 10 heures ».



ACCESSOIRES ET DIVERS

Dans l'agrément du camping, l'éclairage prend une très large part. Il n'est pas indispensable, mais permet de mener une vie au camp qui n'est plus tributaire du coucher du soleil. Il faut en vérifier soigneusement le fonctionnement avant de le joindre au matériel.

S'il s'agit d'une lampe « tempête » à pétrole, ne pas oublier la mèche de rechange et le bidon de réserve. Dans le cas d'un éclairage à pile, munissez-vous du rechange et d'une ampoule.

Un porte-manteau adaptable au mât est un accessoire de première utilité ; quant au cendrier, il évite souvent des incidents regrettables.

Le mobilier ne vient qu'en dernier lieu. Scootéristes, ne logez les pliants qu'après avoir placé tout le matériel sur votre machine. Ils pourraient constituer la mesure qui vient rompre l'équilibre.

Aucun conseil pour la composition et la répartition des vêtements, rechanges, objets de toilette, etc. Elle dépend de chacun mais, de préférence, établissez une liste succincte avant la préparation de votre valise. Rien n'est plus désagréable, un jour de pluie, de s'apercevoir que l'on a oublié le jeu de cartes ou d'échecs.

LEGRAND-JACQUES.

La Bonne Humeur donne le départ au II^e rallye d'Ermenonville



POUR la seconde fois, le Touring-Club de France organisait le 8 juin, son Rallye « 2 Roues » dans le cadre du magnifique parc J.-J. Rousseau d'Ermenonville et sous un soleil radieux (une fois n'est pas coutume!). Basée sur le respect du code de la route cette manifestation remporta un brillant succès non seulement par la coordination mais par la diversité des épreuves, qui sans discontinuer surent rester

amusantes et pleines d'intérêt. Aidés cette année par leurs frères motards et cyclotouristes, 102 concurrents se présentèrent le dimanche matin sur la ligne de départ. 80 kilomètres à effectuer à travers la campagne souriante des environs de l'Oise : Montagny, Baron, Rozières, Borest, la Chapelle-en-Serval, Coye, Montlevêque, etc. devaient départager les pilotes. Parcours difficile du fait de l'état des routes, le plus souvent mal pavées, et rendues encore plus cahotantes par de nombreux obstacles. Le contrôle était prévu au 50^e kilomètre. Petit détail amusant : ignorant, et pour cause, des 9 autres postes de contrôles décidés par les organisateurs dans la plus stricte intimité (!), et établis traîtreusement entre Mortefontaine et Pontarmé, certains concurrents se livrèrent à toutes sortes de fantaisies et d'acrobaties, pour le moins... inattendues.

Dès l'arrivée, 2 questions sur le Code et 1 sur le Secours Routier Français attendaient les pilotes à peine remis de leurs émotions matinales.

Un bon déjeuner sous le signe de la bonne humeur, remet tout en ordre et permet d'affronter à nouveau les épreuves qui vont suivre.

Organisé avec soin et maximum de compétence, ce gymkhana devait se révéler particulièrement réussi. Les qualités d'adresse et de bonne volonté des pilotes, jointes à la maniabilité de leur machine rendirent la manifestation spectaculaire, toujours agréable à suivre et en aucun cas fastidieuse. Tous les obstacles étaient prévus : du tremplin à l'échelle, en passant par la planche lisse et le portique.

Une fois de plus le Touring-Club de France nous prouve qu'il est toujours le premier organisme de Tourisme français et qu'il n'a rien à envier aux organisations étrangères, bien au contraire!

Notons au passage que ce rallye était présidé par MM. Ballereau, Marlin et Allexant et orchestré par M. Claude Jacquy, bien connu de nos lecteurs pour sa participation importante à toutes les réunions scootéristes.



RALLYE

A) CATÉGORIE MOTOS-SCOOTERS :

1^{er} : M. Perrin Fievez (T.C.F.), 2^e : M. Leberre (T.C.F.), 3^e : M. Vion (T.C.F.), 4^e : Mlle Jarno (T.C.F.), 5^e : M. de Charte (T.C.F.), 6^e : M. Guerin (T.C.F.), 7^e : M. Blondeau (T.C.F.), 8^e : M. Dalais, 9^e : M. Majendie (T.C.F.), 10^e exæquo : M. Defacq (C.S. Meaux), M. Gazagne (T.C.F.).



B) CATÉGORIE CYCLOMOTEURS :

1^{er} : M. Martin Michel, 2^e : M. Lacroix Pierre, 3^e : M. Boucot (U.S.M.T.), 4^e : M. Lacroix André, 5^e : M. Couallier (T.C.F.), 6^e : M. Prunevielle (T.C.F.), 7^e : M. Galopin (T.C.F.), 8^e : Mlle Oberreiner (T.C.F.), 9^e : M. Lanceau (T.C.F.), 10^e : M. Roudenko (T.C.F.).



GYMKHANA

A) CATÉGORIE MOTOS-SCOOTERS :

1^{er} : M. Yvon (T.C.F.), 2^e : M. Barbieri (T.C.F.), 3^e : M. Gamé (T.C.F.), 4^e : M. Layot (Moto-Club de Gien).

B) CATÉGORIE CYCLOMOTEURS :

1^{er} : M. Martin Michel, 2^e : M. Prunevielle (T.C.F.), 3^e : M. Duval (T.C.F.), 4^e : M. Galopin (T.C.F.).

Concurrent cyclomotoriste ayant rallié la concentration du point le plus éloigné : M. Jean Lanceau (T.C.F.), Soissons (Aisne).



Concurrent motocycliste ou scootériste ayant rallié la concentration du point le plus éloigné : M. Georges Dechoux (T.C.F.), Mirecourt (Vosges).

Club ayant le plus grand nombre de représentants : Moto-Club Châtillonnais.

M. Ballereau procéda à la remise des récompenses.

Au total **200 000 fr. de prix** pour les 8 premiers classés du rallye dans chaque catégorie cyclomoteurs et motos-scooters et les 4 premiers du gymkhana dans chaque catégorie.

Le monoplace "AUTOBIROUE"



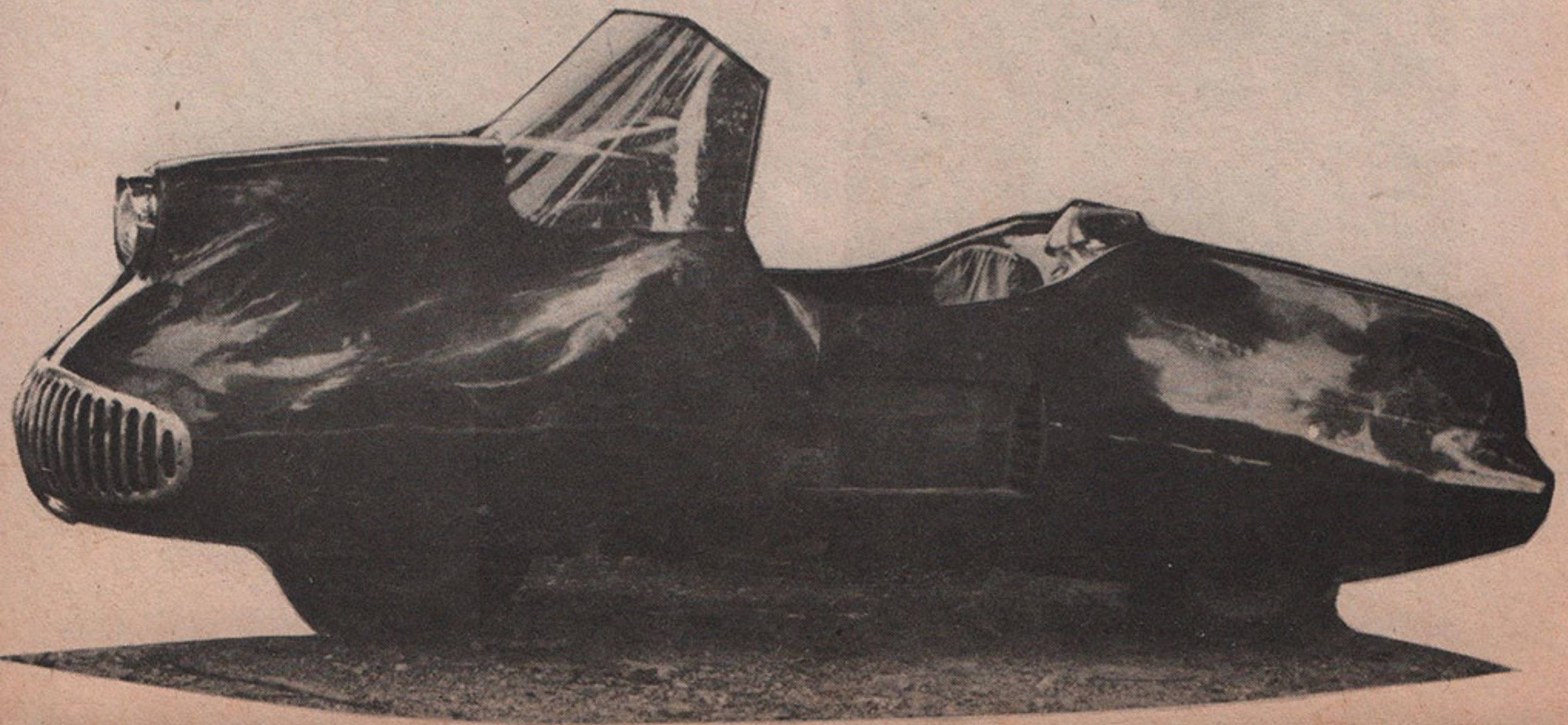
Notre lecteur de Puycasquier, M. Ligier, continue à perfectionner son véhicule dénommé « Autobiroue ». Il nous présente aujourd'hui un monoplace, un peu plus trapu que les modèles précédemment essayés. Le pare-brise a été redessiné, il offre plus de protection et il crée beaucoup moins de remous. La

direction a été également revue et le guidon est placé sous le tablier. Un nouveau tableau de bord permet de grouper toutes les commandes. Les ouvertures latérales ont été supprimées pour conserver le maximum de protection. Deux trappes permettent néanmoins de garder l'équilibre à l'arrêt si l'on ne veut pas utiliser la béquille. Le constructeur a envisagé l'utilisation d'une capote. Nous espérons bientôt avoir le plaisir d'essayer ce nouveau véhicule qui jouit, paraît-il, d'une tenue de route sensationnelle.

Rappelons que ces machines sont équipées pour la partie motrice du bloc moteur Lambretta 125 cc au 150 cc.

La carrosserie est en résine de Polyester armé de tissus de verre.

A. N.



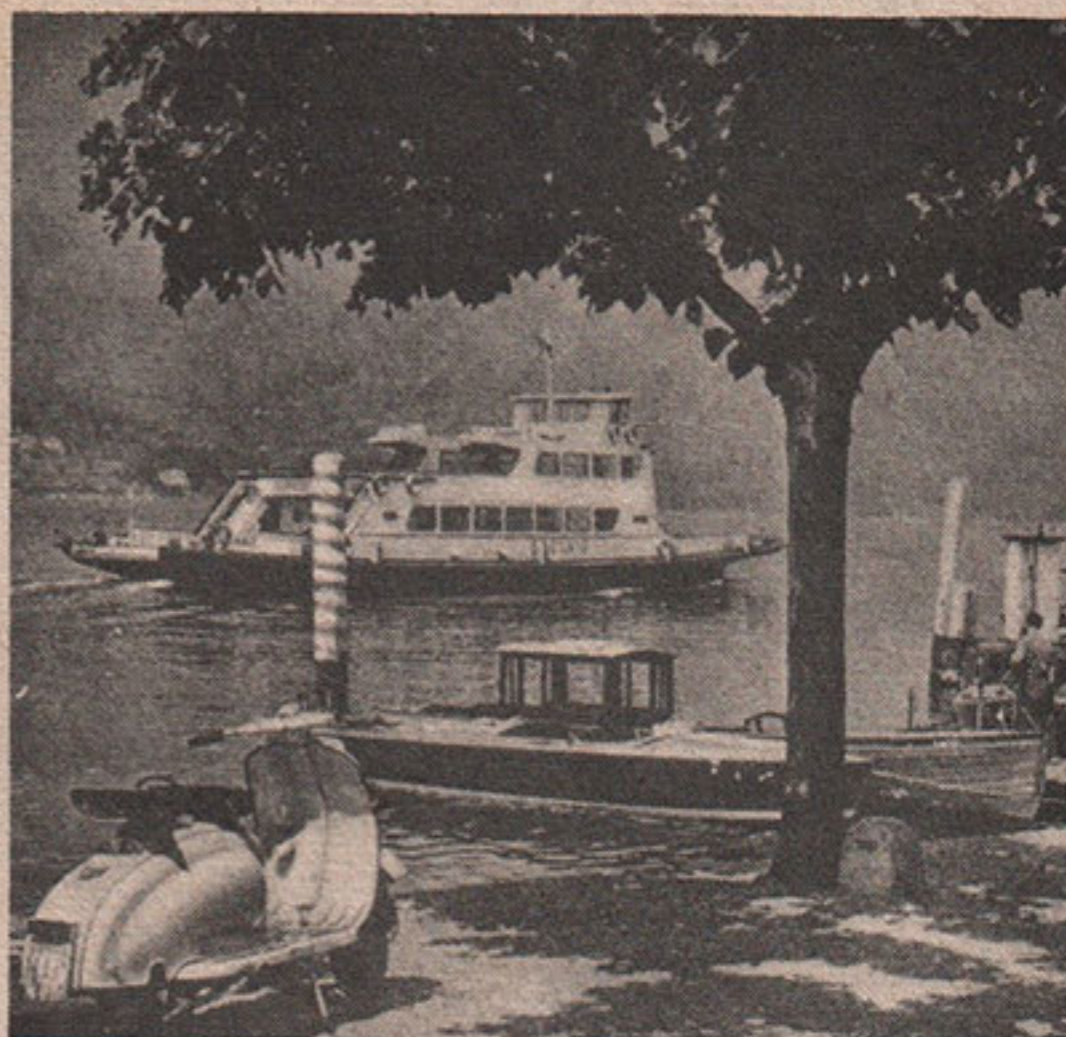
ACTIVITÉS LAMBRETТА

UN NOUVEAU RECORD

A Burgos, sur une 125 Lambretta LD, ces 25 garçons ont tenté de battre le record d'endurance devant 25.000 personnes. Ce scooter avait été pourvu d'un porte-bagage spécial à l'avant et de marche-pieds supplémentaires à l'arrière.

Après cette performance des officiels ont contrôlé le véhicule qui était en parfait état et tout prêt à reprendre la route.

Tout compte fait ce record en vaut bien un autre.



NOTRE confrère «MOTOCICLISMO» publie pour la 1^{ère} fois un essai du nouveau scooter Lambretta 150 cc LI. Les performances correspondent à celles des modèles français. Notons la vitesse de pointe en position normale qui est de 78 kms/heure et en position effacée : 86 kms/heure.



PETITES ANNONCES

La ligne : 50 lettres, signes ou espaces : 250 fr. payables à l'avance, le 10 au plus tard de chaque mois.

Scooter RUMI, état neuf, 6 000 km. MEN. 77-00. H. Bureaux, Maison MARIE.

Vds VESPA 55, très beau. Poss. crédit. 94, r. Lauriston (16^e).

Recherche LAMBRETTA, VESPA, RUMI, MANURHIN ou motos étrangères. Pale compt. GUT. 02-98.

DYNAMIC-SPORT, spécialiste d'occasions révisées, vendues avec garantie totale, crédit 12 à 15 mois, pièces et main-d'œuvre gratuites (peinture et moteur neufs), vous présente un grand choix de scooters de grandes marques : VESPA, LAMBRETTA, RUMI, MANURHIN, MOBY, et de motos de toutes marques, 149, r. Montmartre. GUT. 19-30. Crédit.

4 CV première main, parf. ét. 100 000 comptant plus crédit. Ferais reprise. Ecrire DANRE, 28, r. Martimprey, Meaux (S.-et-M.).

Vends 2 scooters RUMI-FORMICHINO peu roulé, pneus état neuf, dble selle, état général parfait. MACON, 58, r. de Paris, St-Brice-s.-Forêt (S.-et-O.).

OCCUPATION SUPPLEMENTAIRE pour personne avenante, quelques heures par mois, pour seconder service achats cyclecars et voiturettes, 136, rte de Versailles, Petit-Clamart (Seine), à 300 mètres aéroport de Villacoublay.

SUNBEAM LUX, 10 000 km. BEDIN, Lussac-les-Châteaux (Vienne).

BERNARDET. Pièces détachées tous modèles, neuves et récupérées. Réparation. AUTO-BARBES, Paris-18^e. MON. 94-07.

Camionnette MOCHET, 175 cm³, comme neuve : 250.000. M. Legras, Paris (17^e). ETO. 05-50.

M. G. accidentée, moteur, boîte parf. ét. 4 000 km. 175.000. Visible : 43, r. des Venêts, Nanterre.

Scooter RUMI 57, encore en rodage, roulé 500 km. Le matin, avant 11 h. COM. 83-02.

SCOOTERS « SPEED » et « PARIS-NICE ». Neufs. Prix intér. SAVAM, 70, r. Ranelagh. JAS. 16-10.

DYNAMIC-SPORT et les OCCASIONS :

La maison bien connue de la rue Montmartre possède toujours un choix très important de scooters d'occasion entièrement rénovés (peinture et moteurs neufs) et vendus avec garantie totale (pièces et main-d'œuvre gratuites) : Lambretta, Vespa, Rumi, Manurhin, Moby et toutes les plus belles motos de Paris. Naturellement toutes ces motos et ces scooters sont également représentées en machines neuves.

le Scooter

14, rue Brunel - PARIS-XVII^e

Veillez m'inscrire pour un abonnement d'un an

à compter du mois d.....

NOM

Adresse

Jé vire à votre C.C.P. Paris 12.608-88 la somme de 1.000 fr. (ou 170 fr. belges, ou 17 fr. suisses, ou pour les autres pays 1.200 fr. français).

Changement d'adresse : 30 fr., joindre à la demande la dernière bande d'abonnement.



DYNAMIC-SPORT

149, Rue Montmartre - PARIS-2^e - GUT. 19-30
Métro : Rue Montmartre ou Bourse

CONCESSIONNAIRE DES MEILLEURES MARQUES:

LAMBRETTA - RUMI - MANURHIN - VESPA

ET OCCASIONS RÉCENTES :

GARANTIE TOTALE 3 MOIS

(Pièces et main-d'œuvre gratuites - peinture et moteur neufs)

Choix de : Lambretta, Vespa, Rumi, Manurhin, Moby, et motos toutes marques.

CRÉDIT : 15 mois. Le moins cher de France.

Achat et Reprise ferme de tout scooter ou moto

Toutes réparations (tôlerie, peinture et mécanique)

(Liste d'occasions contre 3 timbres)

ATTIREZ LA CLIENTÈLE PAR UNE STATION-SERVICE MODERNE

ÉQUIPÉE EN QUELQUES INSTANTS AVEC LES

PONTS HYDRAULIQUES MOBILES BMT. SEPEX, 36, Bd des ITALIENS - PARIS-9^e

PRO. 53-64 - 3 LIGNES GROUPEES

FACILITÉS DE PAIEMENT

PRIORITÉ!



● **PRIORITÉ!**
C'est par priorité
que les ustensiles
Le grand Tétrás
sont choisis par les campeurs
difficiles.

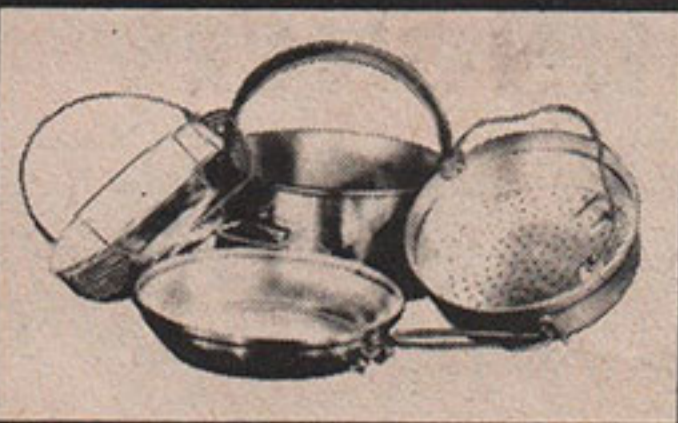
● 200 articles (aluminium) et
plastiques,
répondent aux besoins de tous
minutieusement étudiés
ils garantissent la

Priorité de la qualité.

● Luxueux catalogue contre
150 fr. en timbres.



BOITES OVALES
pour transport de
vivres



COMBINÉ
VAPEUR-FRITURE
20, 25, ou 28 cm.



GOURDES PLATES
Tous modèles

PIERRE AUBIN

LE GRAND TÉTRAS



BELLE GARDE (AIN)

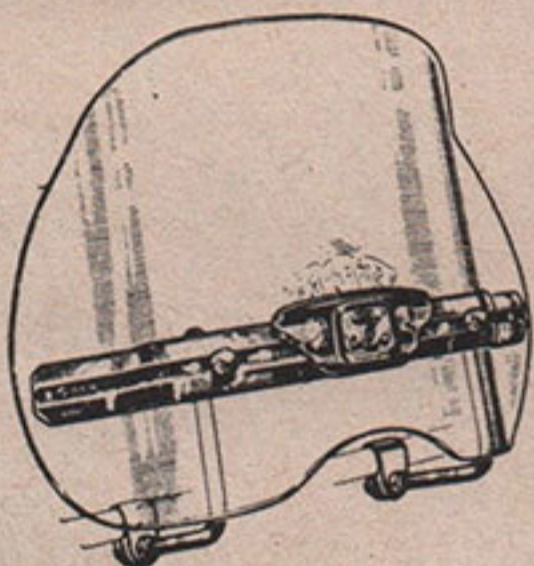
**USAGERS DES "DEUX ROUES"!
N'OUBLIEZ PAS QUE...**

PAREFLEX = PROTECTION

Équipez-vous
avec

LE PARE-BRISE TOUT CRISTAL

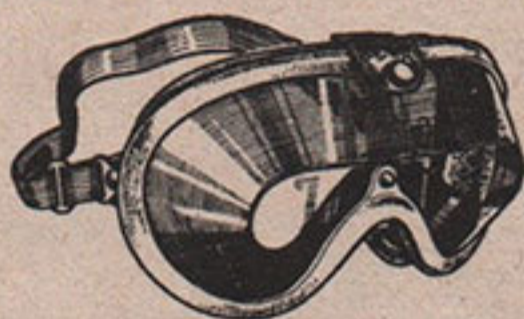
est livré sur demande
en VERTIL ou
FLUORESCENT ROSE



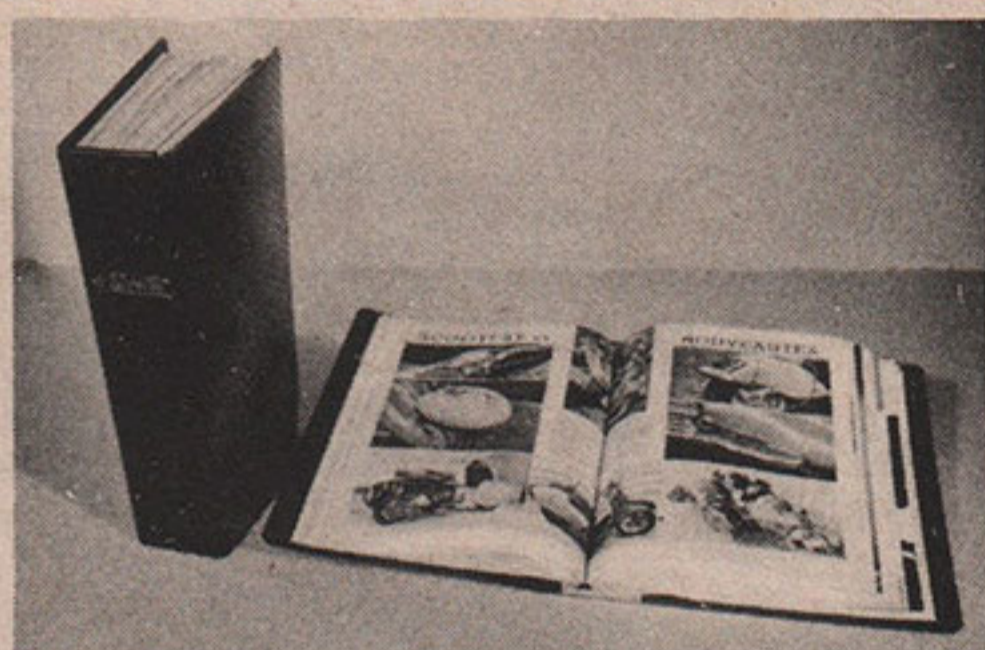
LE PARE-VISAGE
"super anti-buée"



LES LUNETTES
"anti-pluie"



**UNE DIVERSITÉ
DE MODÈLES HAUTEMENT APPRÉCIÉE**



RELIEZ VOUS-MÊME VOTRE COLLECTION

En une riche reliure, en fibrine maroquin,
conçue pour les 12 numéros d'une année.

Son mécanisme très simple permet d'ouvrir
chaque page à plat et d'extraire instantanément
n'importe quel numéro.

L'ensemble forme un très joli volume qui aura
sa place dans votre bibliothèque.

En vente aux bureaux de la revue, 14, rue
Brunel, PARIS-17^e..... 300 fr.

Expédition contre paiement par mandat ou
versement au compte courant postal :
12.608-88 PARIS..... 370 fr.

ASSURANCE

Obligatoire (loi du 27 février 1958)

| Tarif spécial | Paris | Banlieue | Province |
|-----------------------------|--------|----------|----------|
| Cyclo 50 cm ³ .. | 5.390 | 3.960 | 3.190 |
| Moto 125 cm ³ . | 23.199 | 17.180 | 13.794 |
| Scoter | 28.999 | 21.475 | 17.242 |

Garantie illimitée, tous conducteurs, tous usages.

Passager assuré, incendie, vol.

Service défense rembourse frais réparation.

E. ADAM, Assureur-Conseil agréé

181, rue Lafayette — PARIS

(Près gares Nord et Est)

LA MAISON DU



DISTRIBUTEUR OFFICIEL

Vespa 125 et 150 cm³ livraison immédiate

EXPOSITION PERMANENTE DE 50 VESPA

Occasion garantie

Le plus important stock de pièces détachées
et accessoires Vespa

LOCATION SCOOTER

94, rue Lauriston, PARIS-6^e - KLÉ. : 33-99



AU LORRAINE LAMBRETTA-CLUB DE NANCY

Avec le mois de mai, malgré une pluie intermittente, nous avons déclenché l'opération camping. Démarrant avec le strict nécessaire nos adhérents ont su apprécier la joie de la vie en commun.

Ainsi, pour les fêtes de Pentecôte, nos Lambrettistes sont allés se promener sur les routes d'Alsace et des Vosges. (La concentration Lambretta de Bruges Belgique étant annulée.)

Aussi le club a jugé utile de venir en aide à nos campeurs en herbe en leur achetant un jeu de matériel (batterie de cuisine, réchaud à gaz, etc.).

A notre programme de juin, en plus des concentrations Lambretta de Troyes et de Reims, nous irons rendre hommage à nos héros de Verdun le 22 juin.

Aussi pour nos grands rouleurs deux grands déplacements à l'ordre du jour : Clermont-Ferrand le 15 juin, Roubaix le 29 juin en l'honneur du cinquantenaire du moto-club du nord de la France.

Au mois de juillet la Belgique est au tableau :

12, 13, 14, 15 juillet : visite au Lambretta-club de Bruxelles qui aura le plaisir de nous guider à travers l'Expo et nous faire connaître les beautés de sa grande ville.

19, 20, 21 juillet : nos amis d'Andenne auront la joie de nous recevoir comme tous les ans et déjà tout le monde de Nancy

attend avec impatience l'arrivée de cette date.

Nous avons l'honneur de signaler le passage à Nancy de Mlle Van Acker du Lambretta-club de Bruxelles et nous nous excusons de notre absence due aux fêtes de Pentecôte précitées.

Également un merci au passage du Président du Lambretta-club d'Alger, qui n'eut pas plus de chance de nous trouver.

Enfin, pour tout cela nous souhaitons que le soleil soit avec nous et que la pluie prenne un peu de congé.

Le correspondant : PIERROT

COMPTE RENDU DE L'ACTIVITÉ DU S. C. I. F.

Le S.C.I.F. a organisé le 1^{er} juin une concentration à St-Quentin qui a remporté un très vif succès, groupant 141 machines et 209 participants, un gymkhana avec 43 concurrents, et un concours surprise sur la Foire Exposition qui a apporté un intérêt particulier à cette concentration.

CLASSEMENT DE LA CONCENTRATION

1^{er} M.C. Châtillonnais; 2^e M.C. de Paris; 3^e M.C. d'Artois; 4^e S.C.I.F. 5^e M.C. Creillois; 6^e Lambretta-Club de Reims; 7^e M.C. Compiègne 8^e U.M. Vigneusienne; 9^e C.O.B.; 10^e Sidecar-Club de France; 11^e U.S.M.T.; 12^e M.C. Noiséen; 13^e M.C. Suicy; 14^e M.C. Sévrien.

CLASSEMENT GYMKHANA

1^{er} Manuguerra, S.C.I.F.; 2^e Hiron, M.C. Artois; 3^e Le Pellec, L.C. Reims; 4^e Marchal, M.C.C.; 5^e Calgaro, U.S.M.T.; 6^e Caudieu, M.C. Noiséen.

50.000 F de prix en espèces, des Coupes et de nombreux lots ont récompensé les participants qui ont en plus remporté un bon souvenir de cette journée.

CABOURG

6 Juillet. — Concentration-Rallye Touristique et Concours de Plage organisés par le S. C. I. F., les Ligues de Normandie et de l'Ile-de-France, le Lambretta-Club du Calvados, le Vespa-Club de Caen et de Basse Normandie, et le Caen Moto-Club.

Au programme :

De 8 heures à 10 h. 30 : arrivée de la Concentration Place du Marché à Cabourg. Départ des concurrents du Rallye Touristique (25 km avec concours surprise).

12 heures : apéritif d'honneur.

14 h. 30 : sur la plage, concours original de Plage.

20 000 francs de Prix en espèces, coupes et prix en nature.

Pour tous renseignements s'adresser au S. C. I. F., 132, rue Blomet, Paris-15^e, Tél. VAU. : 19-34.

LAMBRETTA-CLUB DE TROYES

PROGRAMME 1958

Juillet : 12, 13, 14, Versailles et probablement Chartres.

Septembre : Rallye de l'U.M.A. (Région de Châblis).

Il y aura, bien entendu, des sorties tous les Dimanches, mais celles-ci sont les principales. Les autres seront étudiées au cours de nos réunions qui ont lieu le 1^{er} et le 3^e mardi de chaque mois, à 21 heures, Café de Paris.

D'autre part, nous n'avons pas reçu le calendrier complet des concentrations, ce qui nous a empêché de l'établir.

Parmi les dates que nous connaissions, voici celles qui pourraient nous intéresser :

1^{er} juin : St-Quentin (Scooter-Club Ile-de-France)

15 juin : Reims

7 septembre : Mantes-la-Jolie.

Il avait été question de l'Exposition de Bruxelles pour la Pentecôte, mais la plupart des adhérents ont reculé devant les frais excessifs entraînés pour 4 jours seulement, principalement pour les conditions de logement.

L'excursion proposée en remplacement : le Jura a d'ailleurs été approuvé à l'unanimité. Le Jura ne ressemble à aucune autre région de France et c'est certainement une des plus agréables.

COUP D'ŒIL SUR LA SAISON D'HIVER

Pour tous les amis du Club, la mauvaise saison s'est vite passée. Il y eut 2 réunions amicales et la Fête des Rois. Comme d'habitude, ambiance et bonne humeur. Le Banquet qui réunit 45 personnes dans une atmosphère joyeuse. La visite du Musée présentée par Mlle Dubuisson ; plusieurs personnes étrangères au Club se joignirent à nous et purent apprécier l'érudition de Mlle Dubuisson.

VOTRE CLUB VOUS RAPPELLE :

— La loi instituant une obligation d'assurance en matière de circulation des véhicules, publiée le 28 février à l'Officiel entrera en vigueur le 1^{er} jour du trimestre civil suivant la publication d'un règlement d'administration publique qui en fixera les conditions d'application.

— Quelques mots sur la réforme des Assurances :

La Garantie d'Assurance n'est plus illimitée, mais limitée à 50 millions de francs. Surprimes pour des garanties supérieures.

Bonifications et Pénalisations :

Bonification de 10 % en cas d'absence d'accident (entraînant le versement d'une indemnité par l'assureur) dans le délai de 2 ans à Paris, Marseille et Côte d'Azur et 4 ans dans les autres zones.

Majoration de 10 % applicable à l'assuré dont la responsabilité totale ou partielle a été établie

dans 2 accidents matériels survenus pendant une période de 2 ans pour Paris, Marseille et Côte d'Azur et 3 ans dans les autres zones.

Surprime de 15 % exigée de tout assuré dont le permis date de moins d'un an.

Le tiers transporté sur un « 2 Roues » n'est plus compris dans l'assurance aux tiers, à moins que l'Assuré paye une prime complémentaire de 20% pour les vélomoteurs, motos et tandems à moteur et de 50% pour les cyclomoteurs et scooters.

LA VIE DU CLUB

Le 29 mars dernier a été célébré en l'Église St-Martin le mariage de Mlle Nelly Blaser et de M. Maurice Guillaumin, tous deux Membres du Club. Nous leur présentons toutes nos félicitations et nos vœux.

Ainsi, c'est le troisième mariage célébré parmi les Membres du Club : M. et Mme Petit, M. et Mme Lambert, M. et Mme Guillaumin. Nul doute que d'ici 20 ans, le groupe de jeunes verra augmenter sensiblement ses effectifs !

Pour tous renseignements sur le Club, s'adresser à M. Jacques Chazelle, 260, rue Jules-Didier, Saint-André.

Quelques membres du Scooter-Club Nice - Côte d'Azur lors de la concentration de Notre-Dame-de-la-Garde; M. le Vice-président brandit le challenge offert par le club motocycliste de la SURETÉ NATIONALE.



SCOOTER-CLUB NICE - COTE D'AZUR

Jeudi 1^{er} mai : SORTIE PIQUE-NIQUE AU PLATEAU DE CAUSOLS, 53 participants.

Dimanche 4 mai : (Le matin) : ACCOMPAGNEMENT DE LA COURSE CYCLISTE DU PATRIOTE, 15 participants. — (L'après-midi) : SORTIE A SAINT-JEAN-CAP-FERRAT, 14 participants.

Jeudi 8 mai : SORTIE A CAP-D'AIL : 24 participants.

Dimanche 11 mai : 1. CONCEN-TRATION A TOULON : 12 participants. Prix : 1 coupe. 2^e au classement général. 2. RECONNAISSANCE DU PARCOURS VICHY - St - RA-PHAEL : 8 participants.

Les lundi 12 et mercredi 14 mai, des membres de notre Club furent demandés par la Fédération Motocycliste de Belgique pour contrôler les concurrents du rallye Liège-Monaco-Liège aux contrôles de Peille, L'Escarène et Vence.

Jeudi 15 mai : SORTIE A MO-NACO : 16 participants. (Grand Prix automobile.)

Dimanche 18 mai : CONCEN-TRATION A HYÈRES : 12 parti-cipants; Prix : 3 coupes.

1) la coupe Lambretta pour le Club classé 2^e; 2) la coupe Ricard pour le Club ayant parcouru la plus grande distance; 3) 1 coupe à M. Marchino, premier au gymkhana catégorie 175 cm³. 2^e M. Betaz. (L'après-midi) : SORTIE A TOURETTE - LEVENS : 15 participants.

FÊTES DE PENTECOTE 25 ET 26 MAI

1. RALLYE VICHY - ST-RAPHAEL : 3 participants.

Classement : catégorie 125 scooter : 1^{er} M. Pignon Pierre sur Rumi (1 coupe).

2^e M. Dauche André sur Alcyon Paris-Nice (1 plaquette).

Catégorie 125 moto :

2^e M. Porion Jean sur René Guiller (1 plaquette).

Bravo ! 3 au départ, 3 à l'arrivée malgré les nombreuses difficultés du parcours, dont la pluie et le brouillard.

2. CONCENTRATION A NOTRE-DAME-DE-LA-GARDE (Marseille) : 14 participants.

Prix : un magnifique trophée offert par le Club Motocycliste de la Sûreté Nationale ainsi qu'une coupe.

3. CONCENTRATION A LA TOUR-DU-PIN (Isère).

Les quelques membres de notre Club qui y participèrent nous ramenèrent une coupe.

SCOOTER-CLUB ANNONÉEN

CONCENTRATION
RALLYE TOURISTIQUE
DU 18 MAI 1958
ORGANISÉE PAR LE
SCOOTER-CLUB ANNONÉEN
SOUS LE PATRONAGE
DE LA PRÉVENTION
ROUTIÈRE,
MOBILGAS ET ORANGINA

Coupes

Toutes les coupes mises en jeu par le S.C.A. le 18 mai 1958 seront définitivement acquises lorsqu'elles auront été gagnées deux

années consécutives par le même Club ou le même individuel.

Coupe du 1^{er} Club à la concentration offerte par la Ville d'Annonay remportée par le Scooter-Club du Rhône.

Coupe du 2^e Club à la concentration offerte par la Ville d'Annonay, remportée par le Lambretta-Club d'Auvergne.

Coupe du 1^{er} Club au Rallye Touristique offerte par la Ville d'Annonay remportée par le Scooter-Club Turripinois.

Coupe du 2^e Club au Rallye Touristique offerte par la Ville d'Annonay remportée par le Vespa-Club dauphinois.

Coupe du 1^{er} individuel au Rallye Touristique offerte par la Maison Esso, remportée par Mlle Bechet Andrée, du Scooter-Club Turripinois.

Coupe de Distance offerte par la Maison Mobilgas, remportée par M. Rougie Paul à Vayrac (Lot) qui a parcouru (436 km).

Coupe du Nombre offerte par le Syndicat d'Initiative, remportée par le Scooter-Club du Rhône, 12 Scooters.

Coupe du plus grand nombre de dames pilotes offerte par la Ville d'Annonay remportée par le Scooter-Club Turripinois.

Classement concentration

1^{er} Scooter-Club du Rhône, 2 800 points; 2^e Lambretta-Club d'Auvergne, 2 100 points; 3^e Vespa-Club Dauphinois, 1 710 points; 4^e Scooter-Club Turripinois, 1 620 points; 5^e Scooter-Club Bourbonnais, 1 320 points; 6^e Individuel Rougie; Vayrac (Lot), 692 points; 7^e Scooter-Club du Forez, 688 points; 8^e Vespa-Club Forézien, 675 points; 9^e Lambretta-Club de Vienne, 414 points; 10^e Lambretta-Club Bressan, 260 points.

Classement Rallye par Club

1^{er} Scooter-Club Turripinois, 275 points; 2^e Vespa-Club Dauphinois, 835 points; 3^e Scooter-Club du Rhône, 1 010 points; 4^e Scooter-Club Bour-

bonnais, 1 360 points; 5^e Vespa-Club Forézien, 1 390 points; 6^e Scooter-Club du Forez, 1 455 points; 7^e Lambretta-Club de Vienne, 1 650 points; 8^e Lambretta-Club d'Auvergne, 3 545 points.

1^{re} Mlle Bechet Andrée, Scooter-Club Turripinois; 2^e Mlle Brun Monique, Scooter-Club Turripinois; 3^e M. Vincent-Genod Jacques, Scooter-Club du Rhône; 4^e Mlle Chambas Josette, Scooter-Club Turripinois; 5^e M. Duport André, Scooter-Club Turripinois; 6^e Mlle Volland Marie-Louise, Scooter-Club Turripinois; 7^e M. Busmey André, Scooter-Club du Rhône; 8^e Mlle Poulet Maguy, Scooter-Club Turripinois; 9^e M. Metra Marcel, Lambretta-Club Vienne; 10^e M. Tezier Alain, Scooter-Club Turripinois; 11^e M. Violon René, Vespa-Club Forézien; 12^e M. Coquegniot Roger, Vespa-Club Dauphinois; 13^e M. Chenauier Robert, Vespa-Club Dauphinois; 14^e Mlle Bruillot Simone, Vespa-Club Dauphinois; 15^e M. Rougie Paul, Vayrac (Lot); 16^e M. Briset, Lambretta-Club Bressan; 17^e M. Girerd Jacques, Vespa-Club Forézien; 18^e M. Franco Max, Scooter-Club Dauphinois; 19^e M. Cottendin Pierre, Scooter-Club du Rhône; 20^e M. Noble Jacques, Scooter-Club Bourbonnais; 21^e M. Grasset Jean, Vespa-Club Dauphinois; 22^e M. Maby Jean-Claude, Scooter-Club Bourbonnais; 23^e M. Cholet Maurice, Vespa-Club Dauphinois; 24^e M. Terrier Georges, Vespa-Club Dauphinois; 25^e M. Richard Maurice, Vespa-Club Dauphinois; 26^e M. Besnard Louis, Scooter-Club du Forez; 27^e Mlle Berger Marcelle, Scooter-Club du Forez; 28^e M. Desnos Jean-Luc, Scooter-Club du Rhône; 29^e M. Broduries Henri, Lambretta-Club Vienne; 30^e M. Thiollière Antoine, Scooter-Club du Forez; 31^e M. Gourly Daniel, Scooter-Club Bourbonnais; 32^e M. Richard Henri, Vespa-Club Forézien; 33^e M. Jacquet Alain, Lambretta-Club d'Auvergne; 34^e M. Georget Aimé, Scooter-Club du Rhône; 35^e M. Chomat Pierre, Vespa-Club Forézien; 36^e M. Tchernou Ivan, Lambretta-Club d'Auvergne; 37^e M. Cereia René

Lambretta-Club Vienne; 38^e M. Tissier André, Scooter-Club du Rhône; 39^e M. Bert Charles, Scooter-Club du Rhône; 40^e M. Mathon François, Scooter-Club du Rhône; 41^e M. Gou-zowky Robert, Scooter-Club du Forez; 42^e M. Carlen Michel, Scooter-Club du Forez; 43^e M. Campoy Germain, Vespa-Club Forézien; 44^e Mlle Boffy Michelle, Scooter-Club du Rhône; 45^e M. Garde Paul, Scooter-Club du Rhône; 46^e M. Peyrot Jacky, Scooter-Club du Rhône; 47^e Mlle Jaubert Ginette, Lambretta-Club d'Auvergne; 48^e M. Pible Jean, Lambretta-Club d'Auvergne; 49^e M. Moussier Jean-Paul, Lambretta-Club Vienne; 50^e M. Wurtz Marc, Vespa-Club Forézien; 51^e M. Basset André, Scooter-Club du Rhône; 52^e Nul M. Cour-tial Maurice, Scooter-Club du Forez.

CYCLOMOTO- VELOMOTO-CLUB DES CHEMINOTS

Le C.V.C.C. « Moto-Club des Cheminots » organise le 20 juillet 58 sur le terrain de Sport des « Cheminots Sportifs de Paris » au Fort de Villeneuve-St-Georges, à 14 heures :

LA COUPE OZO- CYCLOMOTEURS

*Epreuve sur gazon
réservée aux 50 cc.*

Cette épreuve comprendra : Séries, repêchage, 1/2 finales, repêchages et finale. Elle comportera des obstacles sur son parcours, tels que : couloirs, portes, virages, épingle.

L'adresse et la vitesse des pilotes seront mises à rude épreuve. Cette manifestation des Petites Cylindrées (50 cm³) est la première organisée cette année dans l'Ile-de-France pour les Cyclo-moteurs. Le C.V.C.C. fait un effort en faveur des Petites Cylindrées et espère que nombreux seront les participants.

Tous renseignements à la permanence le vendredi de 18 h 45 à 20 h au 21, rue Traversière,

Paris (Gare de Lyon) ou par écrit : 120, rue de la Tombe-Issoire, Paris-14^e. (Joindre un timbre.)

TRIAL CYCLOMOTEUR DE VILLENEUVE- St-GEORGES :

Manifestation réservée aux Cyclo-moteurs (50 cm³). Dimanche 19 octobre à 13 h 30. Stade des Cheminots Sportifs, au Fort et Bois de la Grange. Les Coupes Ozo et Floquet seront disputées entre individuels et Clubs.

Renseignements au C.V.C.C. — permanence — vendredi 18 h 45 à 20 h, rue Traversière, 21, Paris.

VESPA-CLUB DE FRANCE

LES CIRCUITS VESPA DU NORD ET DU SUD-EST ONT CONNU

UN MAGNIFIQUE SUCCÈS.

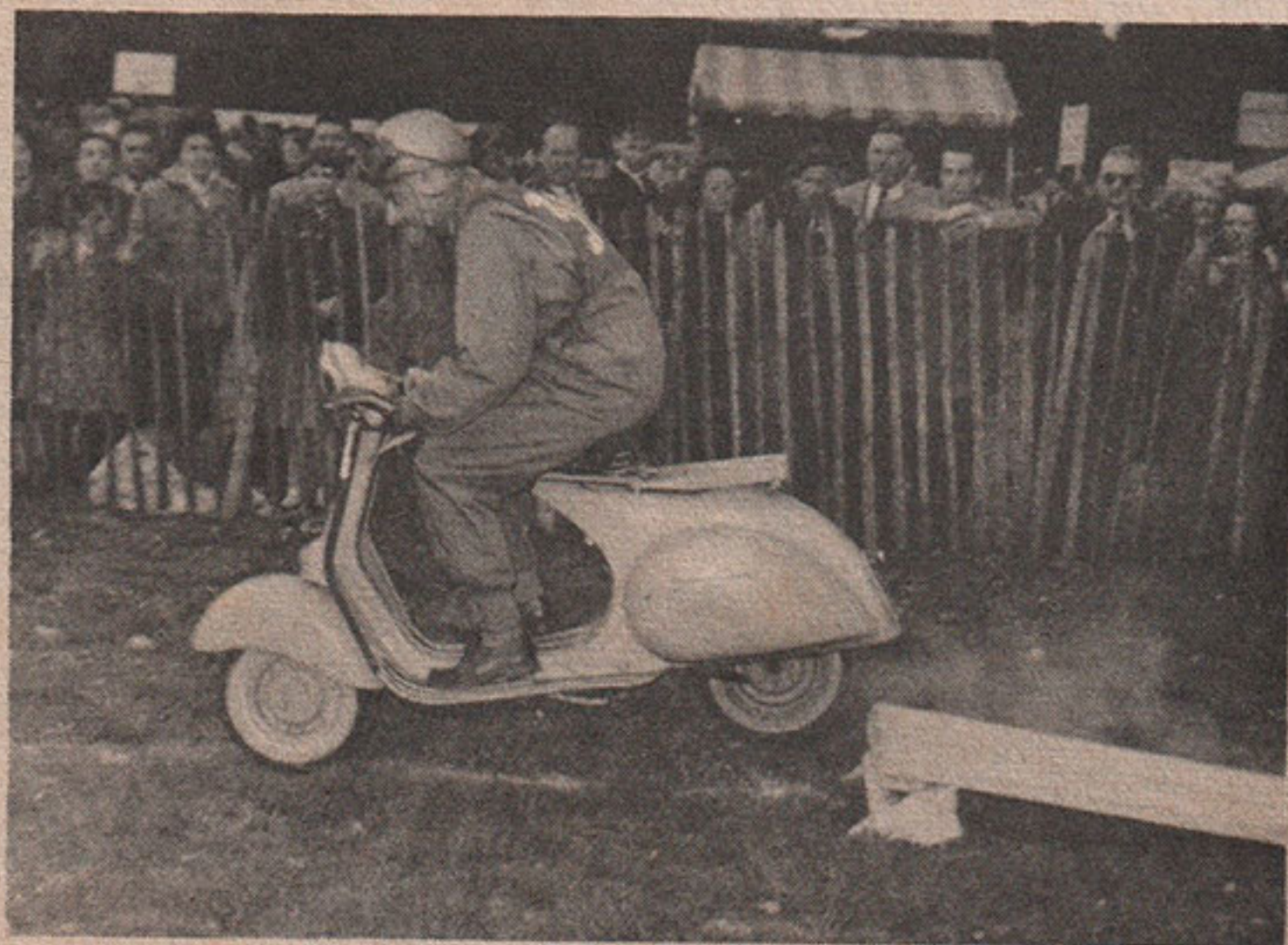
Joly (Calais) et Mlle Inaudi (Cannes) vainqueurs respectifs.

Reprenant le cycle de ses Manifestations de Régularité qui sont, en même temps, des démonstrations de la parfaite tenue du scooter sur la route, le Vespa-Club de France vient d'organiser, le même jour, deux Circuits d'endurance et de régularité, l'un

dans le Nord, l'autre dans le Sud-Est. En fait, il s'agit là d'une volonté clairement exprimée de décentralisation des pouvoirs, le Vespa-Club de France exigeant de ses Clubs régionaux qu'ils soient capables de mener à bien une organisation complexe et difficile. L'expérience a prouvé que tous se tirèrent avec honneur de la tâche imposée puisque, tant sur le trajet Calais-Le Havre que sur Cannes-Toulon, aucun incident ne fut enregistré, bien que la Préfecture du Var ait donné *in extremis*, une modification de l'itinéraire de Cannes entre Tourves et Brignolles.

Comme à l'accoutumée le règlement des deux épreuves marquait une sévérité, sinon excessive, du moins sérieuse à l'égard des concurrents, tous membres d'un Vespa-Club et licenciés de la F.F.M. La régularité de marche sur la route dépendait des contrôles horaires et des contrôles secrets, ces derniers fonctionnant, comme les premiers, à la minute près, mais en plus ou en moins alors que les premiers n'intervenaient que pour les retards sur l'horaire.

On peut discuter sur la légalité des contrôles secrets car les résultats qu'on y enregistre sont toujours entachés d'une part de chance puisqu'il est matériellement impossible aux compétiteurs de marcher durant 400 km à 45 km/h exactement avec une tolérance d'une minute sur l'heure idéale. Toutefois ils sont



L'un des concurrents lors du circuit du Nord

imposés par les Pouvoirs Publics et contrôlent la seule arme dont l'organisateur dispose pour éviter les excès de vitesse sur la route. Aussi bien le Vespa-Club de France n'a pas à se préoccuper des pénalisations encourues puisque celles-ci ne concernent que les pilotes et nullement la mécanique. Il lui est donc loisible d'édicter toute mesure qui lui paraît le plus convenable à mettre en valeur le mot d'ordre qui préside à chaque réunion ou à chaque démonstration de ses associations : « pas d'incident, pas d'accident » ; mot d'ordre qui, depuis de nombreuses années qu'il est respecté scrupuleusement et attesté par toutes les polices de France, aurait dû suffire à ruiner les attaques iniques dont le « Deux Roues » motorisé — et notamment le scooter — est en butte depuis plusieurs mois, attaques qui devaient aboutir à des lois d'exception quant aux prix prohibitifs imposés en matière d'assurance.

On sait qu'il n'en fut rien et c'est d'autant plus grave que les Pouvoirs Publics sont en train de saper une des rares industries nationales dont le développement s'avérait, d'année en année, plus complet et plus sûrs.

Pour en revenir aux épreuves qui nous intéressent, ajoutons qu'un complément de la réglementation prévoyait deux épreuves de classement sous forme d'un kilomètre à parcourir à 45 km/h de moyenne, à la seconde près en plus ou en moins. Ceci revient à dire qu'il était à peu près impossible pour un concurrent de n'être pas pénalisé. Effectivement tous le furent quoique inégalement. Ainsi aux contrôles secrets, personne n'en fut exempt. Les meilleures performances furent : *Pour le Nord* : — Joly (Calais) 0+20 et Dromard (Angers) 10+21. *Au Circuit du Sud-Est* : — Cugnet (Bordeaux) 14 et Durix (Bordeaux) 19.

Le kilomètre était couru deux fois (1/2 étape et arrivée d'étape); meilleures performances : *Circuit du Nord* : — Foucu (Rouen) 0 pt.; Mourier (Paris) 1 pt.; Sueur (Lille) 2 pts; Segarra (Paris) 4 pts; Devroedt (Paris) 4 pts; Joly (Calais) 5 pts; Pobloudny (Paris) 5 pts. *Circuit du Sud-*

Est: — Bourely (Cannes); Husson (Menton); Mlle Inaudi (Cannes); Beltramo (Cannes); Prentoni (Nice); Gaudot (Nice); Mme Broques (Toulon); Husson (Menton), tous 0 pt.

Ce sont donc les éléments du Sud-Est qui fournissent les meilleures performances. Probablement furent-ils moins gênés par la circulation car ces épreuves du kilomètre faisant partie du classement routier étaient courues en circuit non gardé, du moins dans le Nord.

D'une manière générale, les difficultés d'itinéraires étaient inégalement distribuées. Le Circuit du Nord, mis à part le vent froid qui glaçait les compétiteurs durant la matinée, ne se signalait que par des routes encombrées, sinueuses dans l'ensemble mais à profil plat. Celui du Sud-Est, par contre, quoique bénéficiant d'une température idéale, empruntait les rampes de la Sainte-Baume, altitude 728 m, 113 virages sur 26 km, puis les routes tourmentées du Var, la Grande Corniche avec le Col d'Eze dans les deux sens et, dans la deuxième demi-étape, le soleil torride des Maures et le col de Gratteloup. Dans ces conditions, le maintien de la moyenne à la minute près n'était pas tâche aisée, la liberté relative de l'itinéraire rachetait en partie ces difficultés matérielles.

Dans les deux cas, les pénalisations horaires furent peu nombreuses et n'atteignirent que les malchanceux. Tous les concurrents s'étaient présentés avec

des montures en parfait état (on reconnaissait un certain nombre de Vespa 150 cm³ bien que les 125 cm³ fussent en majorité) et certaines avec un livre de précision dans l'équipement destiné à favoriser la marche régulière sur la route qui mérite d'être mentionné.

Partout l'accueil fut chaleureux et les foules enregistrées sur tout le parcours ont pu ainsi se rendre compte combien le scooter est un véhicule idéal pour le tourisme, étant sûr, maniable et tenant bien la route.

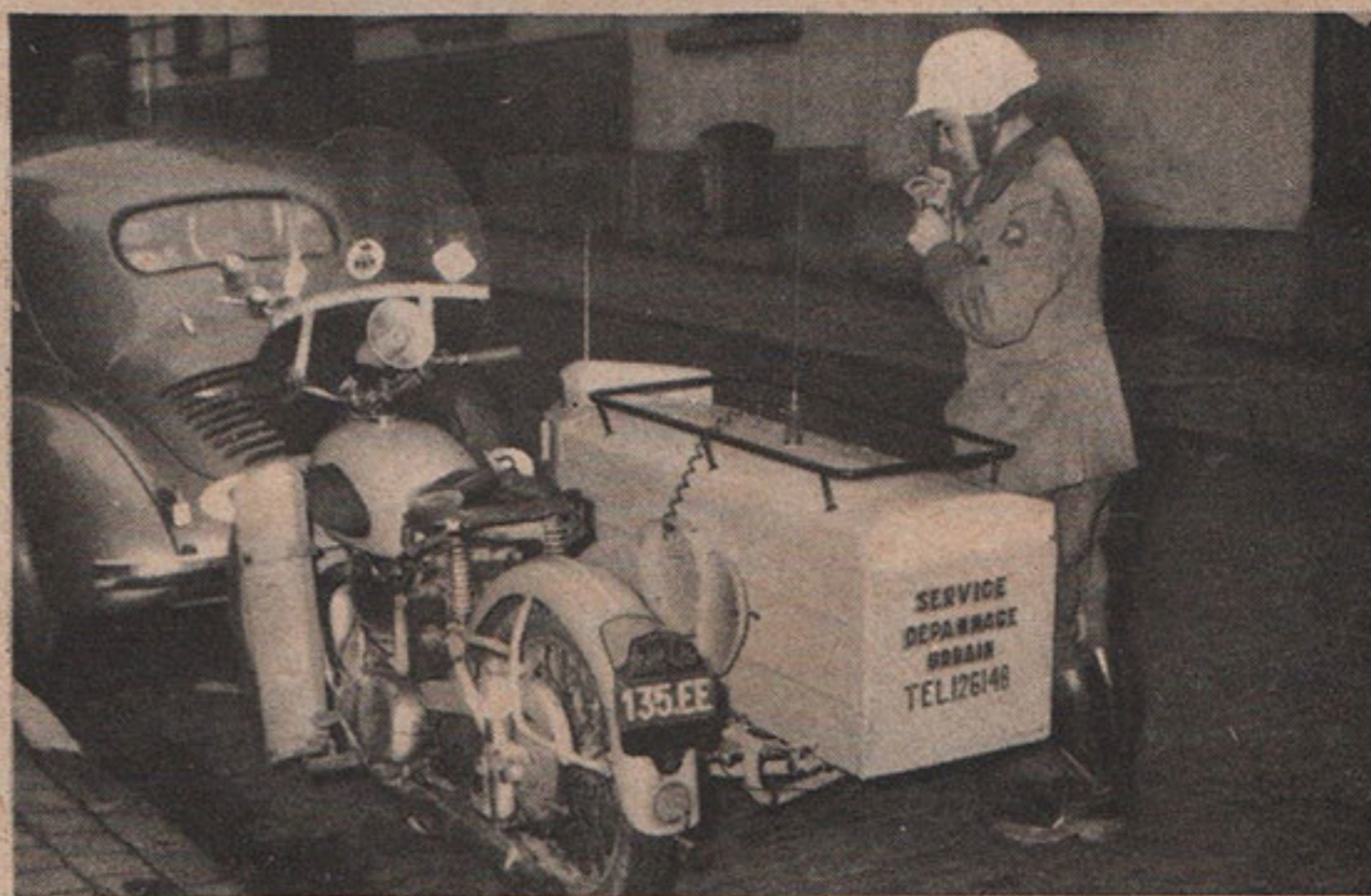
En résumé, excellente journée pour les Vespistes et pour le scooter en général.

Classement des vingt premiers gagnants. — Circuit du Nord.

1^{er} Joly; 2^e Dromard; 3^e Mille; 4^e Sueur; 5^e Fontaine; 6^e Denoeu; 7^e Croci; 8^e Brimeux; 9^e Lefèvre; 10^e Mlle Guillot; 11^e Van Hull; 12^e Mourier; 13^e Neureuil; 14^e Jean; 15^e Clermontel; 16^e Le François; 17^e Boucher; 18^e Naas; 19^e Etu; 20^e Coustes.

Classement des vingt premiers gagnants. — Circuit du Sud-Est.

1^{re} Mlle Inaudi; 2^e Bodnar; 3^e Andronnet; 4^e Dury; 5^e Vilbœuf; 6^e Sardinoux; 7^e Le Madec; 8^e Vermorel; 9^e Berenger; 10^e Husson; 11^e Pasquet; 12^e Sauvan; 13^e Caminetti; 14^e Vicini; 15^e Decarualno; 16^e Brissoneau; 17^e Bouret; 18^e Bollon; 19^e Mlle Fabre; 20^e Maurren.



Un secouriste après un dépannage prévient par micro le central du Vespa Club secours.

Le Scooter

Créée il y a six ans, notre rubrique « Essais » bénéficie de l'expérience de nos spécialistes qui, tant au banc d'essai que sur la piste de vitesse, ont journalièrement l'occasion d'éprouver les machines présentées actuellement sur le marché.

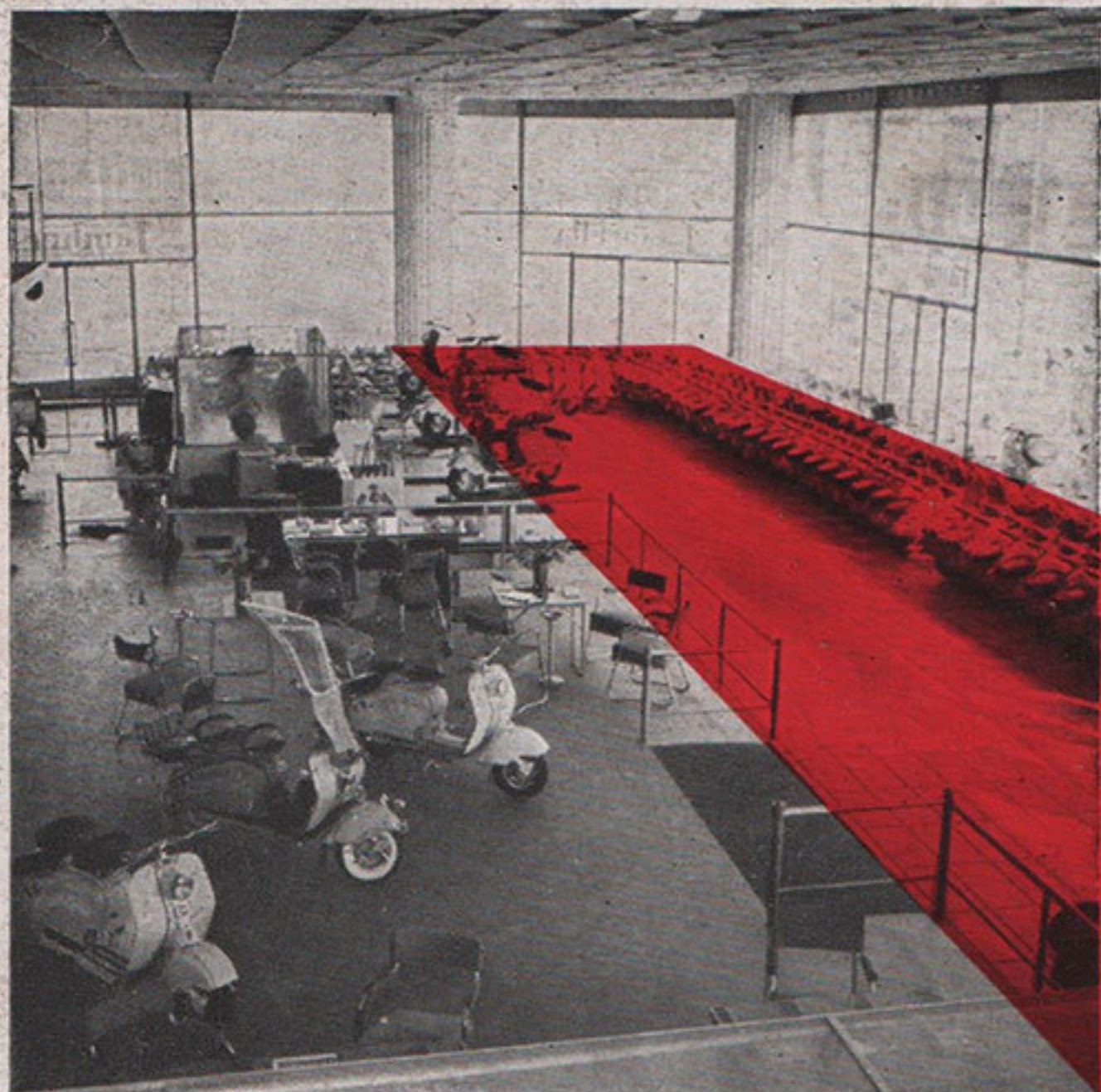
C'est donc, pour le lecteur, une garantie de compétence à laquelle vient s'ajouter notre perpétuel souci d'objectivité et d'impartialité.

Voici quelques-uns des principaux essais publiés depuis notre création. Cette liste n'est pas limitative et ne tient pas compte des présentations secondaires intéressant les machines non importées en France, les accessoires, les remorques, etc.

| | |
|-----------------------------|--|
| Dans notre N° 54, Octobre | 1956, LAMBRETTA 150 cm ³ |
| Dans notre N° 54, Octobre | 1956, MESSERSCHMITT KR 175 |
| Dans notre N° 54, Octobre | 1956, Fourche GIROLUX |
| Dans notre N° 56, Décembre | 1956, VESPA 150 cm ³ |
| Dans notre N° 56, Décembre | 1956, Super-culasse VORTEX |
| Dans notre N° 57, Janvier | 1957, MANURHIN |
| Dans notre N° 59, Mars | 1957, MOBY SCOOTER |
| Dans notre N° 60, Avril | 1957, « PARIS-NICE » |
| Dans notre N° 61, Mai | 1957, « TAON » DERNY |
| Dans notre N° 62, Juin | 1957, PEUGEOT S 57 B |
| Dans notre N° 63, Juillet | 1957, LAMBRETTA 125 cm ³ 1957 |
| Dans notre N° 64, Août | 1957, AUTOBIROUE. AVOLETTE |
| Dans notre N° 65, Septembre | 1957, DECOLON. DOLINA |
| Dans notre N° 68, Décembre | 1957, MOCHET. 175 cm ³ |
| Dans notre N° 69, Janvier | 1958, VESPA. 400 cm ³ |
| Dans notre N° 70, Février | 1958, PEUGEOT. S 57 C |
| Dans notre N° 71, Mars | 1958, GOGGOMOBIL « ISARD » |
| Dans notre N° 72, Avril | 1958, MANURHIN « BELTOMAT- TIC » |
| Dans notre N° 73, Mai | 1958, CYCLO PEUGEOT B.B.I.G.L. |
| Dans notre N° 74, Juin | 1958, A.G.F.-RÉACTEUR 125 |

Ceux de nos lecteurs qui désireraient recevoir des numéros de notre revue, contenant « in extenso » les comptes rendus des essais publiés ci-dessus, sont informés qu'ils peuvent les commander à nos bureaux, 14, rue Brunel, Paris-17°.

Il leur suffira de nous en rappeler le numéro et d'en joindre le montant, soit 100 francs par numéro demandé.



Lambretta



FRANCE-AUTOS

148/152, Bd MASSÉNA, PARIS PORTE D'ITALIE - POR. 03-13 +

FRANCE-AUTOS LUX

265/269, Av. DAUMESNIL, PARIS 12° - DID. 18-07

BESSON

8 Bd, Saint-Germain, PARIS 5°

LA MADELEINE

220, Rue Saint-Jacques, PARIS 5°

MANSUY

Rue Saint-Benoit, PARIS 6°

BONNET

186, Avenue du Maine, PARIS 14°

PALMIERI LANGLOIS

116, Avenue du Maine, PARIS 14°

PARIS SCOOTER

19, Rue de Bagneux, MONTROUGE

COLIN

72, Av. Pierre Brossolette, MALAKOFF

ROBO

4, Avenue du GI Leclerc, ANTONY

MEDICIS

2, Rue du Guet, CLAMART

MASSICOT

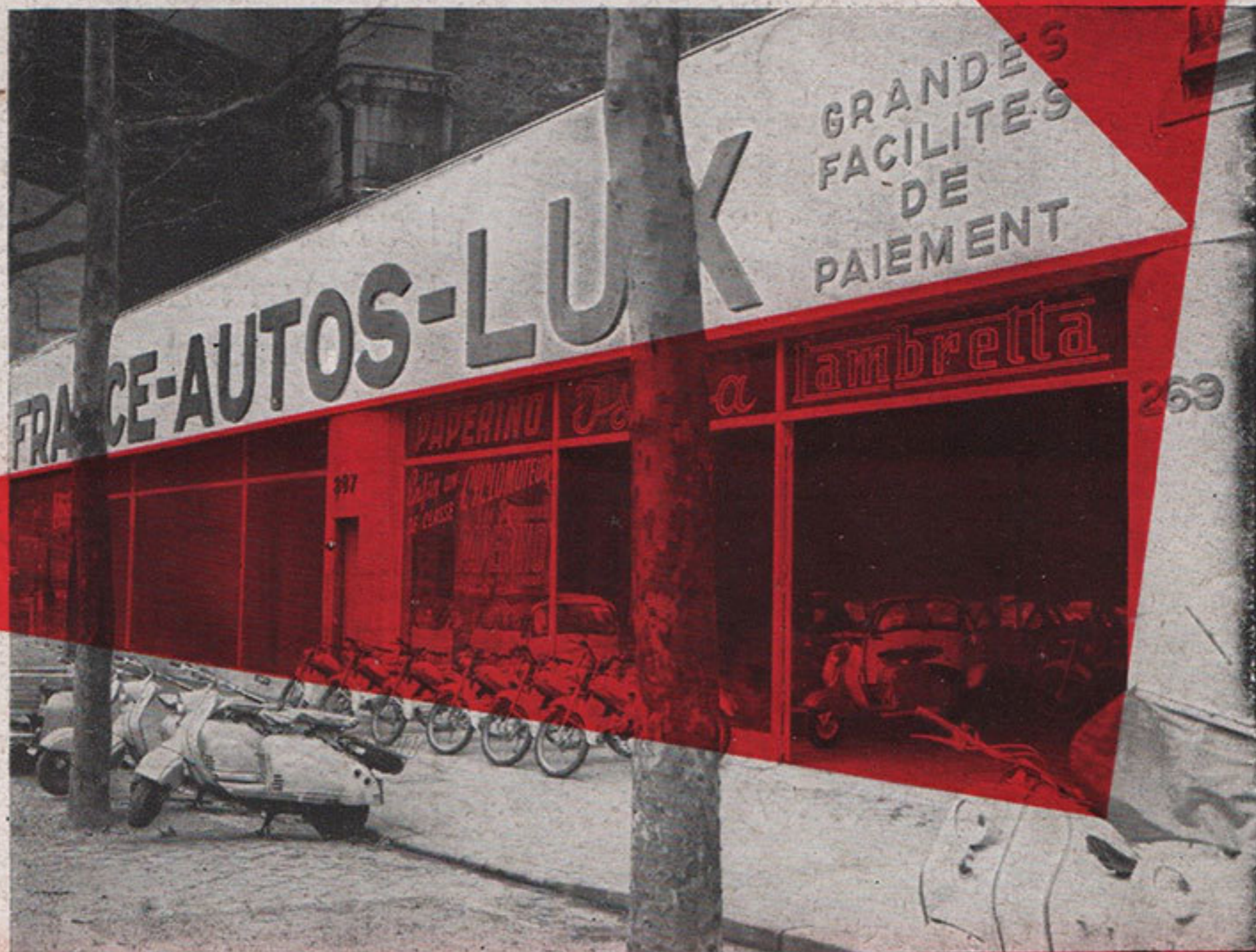
477, Avenue de la Libération
PETIT CLAMART

MASURE

24, Route de Fontainebleau, THIAIS

SCOOTER SERVICE

27, Av. Lefol, VILLENEUVE-LE-ROI



Vous trouverez aussi à
FRANCE-AUTOS
et
FRANCE-AUTOS LUX
un grand choix
d'appareils ménagers

LA PLUS IMPORTANTE ORGANISATION DE VENTE !