

LE

CYCLE

Personnages
célèbres
à bicyclette

■
LES SOUVENIRS
D'ANDRÉ LEDUCQ



MOTOS - CYCLOMOTEURS - SCOOTERS



N° 119

MAI 1971

25° ANNEE

PRIX : 3 F.

LE CYCLE

LA REVUE
D'INFORMATION
EN FAVEUR DE
L'UTILISATION
DES « 2 ROUES »



MOTOS - CYCLOMOTEURS - SCOOTERS

N° 119 - MAI 1971

SOMMAIRE

LA VOGUE DE LA BICYCLETTE, par Daniel REBOUR .. .	5
VELO DE PRINTEMPS, PRINTEMPS DE VELO, par René FALLET .. .	9
APRES LE VOYAGE DES INDUSTRIELS FRANÇAIS EN AMERIQUE, par Olivier DUSSAIX .. .	11
LE MONDE DES DEUX ROUES .. .	13
LA PRIORITE, LES PRIORITES, par M ^e Pol CASELLA .. .	15
NOUVEAUX PEDALIERS. Croquis de D. REBOUR .. .	17
PERSONNAGES CELEBRES .. .	18
LES SOUVENIRS D'ANDRE LEDUCQ .. .	27
HISTOIRE DE LA BICYCLETTE .. .	33
PRODUCTION PNEUMATIQUE. Croquis de D. REBOUR .. .	37
COURRIER DES LECTEURS .. .	38
INFORMATIONS PROFESSIONNELLES, par M. TOURNIER .. .	38
PETITES ANNONCES .. .	42

REVUE MENSUELLE

Boîte Postale 24
92 - Bois-Colombes
Tél. : 781-01-99
C.C.P. Paris 6134-56
R. C. 70 A 5566

Rédacteur en chef :
Daniel REBOUR

Directeur :
René GESLIN

Rubrique « Motorisés » :
Paul BOYENVAL

Conseils aux Jeunes :
André LEDUCQ

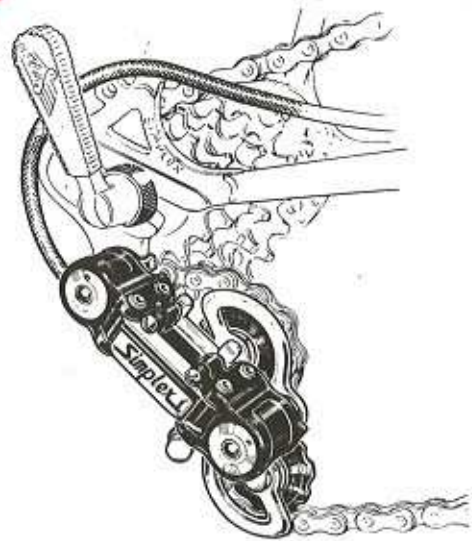
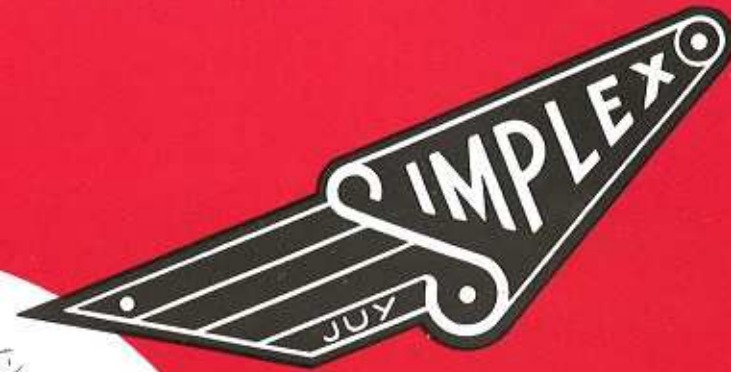
Rubrique Juridique :
Maître CASELLA

Informations professionnelles :
M. TOURNIER

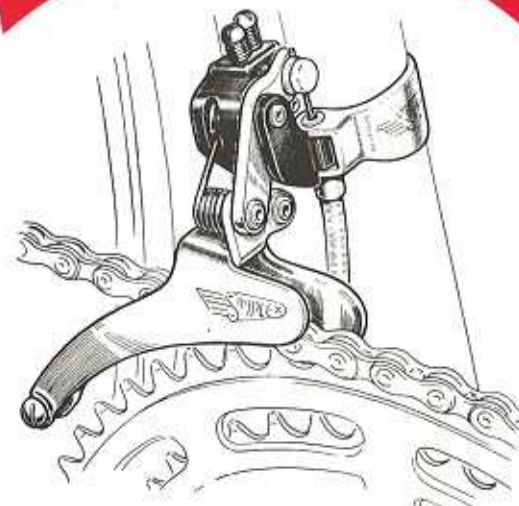
Service administratif
et commercial :
25, rue Mertens
92 - BOIS-COLOMBES
Tél. : 781-01-99

Siège social :
126, rue de l'Abbé-Glatz
92 - Bois-Colombes

SERVICE PUBLICITE
25, r. Mertens, 92-Bois-Colombes
Tél. : 781.01.99



PRESTIGE AR 637 NI



SUPER COMPETITION
AV 3 S. C.

ENSEMBLE SUPER COMPETITION 937 S.C.

LA TECHNIQUE
DE DEMAIN
AU SERVICE
DE SA
QUALITÉ
LÉGENDAIRE

PRODUCTIONS *Simplex* 1971

Ensemble "Critérium" et "Super-Compétition". Ensemble
"Prestige" - "Mini-Prestige". Blocages - Double-plateaux -
Tige de Selle - Manettes "Click-Shift" et "Stick-Shift".

PARIS **L. JUY** DIJON

LA REVUE TECHNIQUE ET INTERNATIONALE DES "DEUX-ROUES"

Le nouveau Peugeot 104. Un cyclomoteur doit-il avoir autant de classe?



Lorsque nous avons conçu le 104, peut-être avons-nous fait trop bien tant il surclasse tous les autres cyclomoteurs. Nous n'étions pas obligés, par exemple, de l'équiper d'une suspension à triple effet pour une conduite aussi douce ou d'utiliser des matières de qualité supérieure comme l'A.B.S. pour éliminer totalement le bruit et les vibrations. Mais nous l'avons fait. Nous n'étions pas obligés de le doter d'un moteur à clapet et d'un nouveau variateur de vitesse automatique pour une conduite

aussi souple et des performances aussi exceptionnelles en ville et sur route. Mais nous l'avons fait. Et nous n'étions pas obligés de lui prévoir un guidon entièrement réglable pour une conduite encore plus agréable. Mais c'est dans nos habitudes. Nous faisons des cyclomoteurs

qui sont un peu plus confortables, un peu plus racés et d'une mécanique un peu plus perfectionnée et un peu plus endurante que les autres. Nous ne pouvons pas nous en empêcher. Car nous sommes Peugeot.

**C'est plus qu'un cyclomoteur.
C'est un Peugeot.**

Nous préconisons l'usage exclusif du **BP-ZOOM**

La vogue de la bicyclette

est
toujours
bien
vivante



Daniel REBOUR

ON a coutume de dire que la vie est un éternel recommencement. Et comme exemple de cette vérité première, nous prendrons, évidemment, la bicyclette.

Nous pourrions, même sur le plan technique, rechercher des analogies entre de très anciennes réalisations et des « nouveautés » actuelles.

Mais, aujourd'hui, nous pensons à la vogue de la « petite reine » qui revient continuellement suivant un cycle (sans jeu de mots) assez régulier.

A ses débuts, le velocipède, Michaux puis Grand Bi, puis Safety, engin inhabituel, d'aspect excentrique, à la stabilité un peu mystérieuse, et très cher à l'achat, rencontra parmi les représentants de la haute société un accueil enthousiaste. Il était de bon ton, pour les Parisiens, de faire son tour au Bois, en pédalant, Messieurs et Dames, côte à côte.

D'ailleurs, bien avant les premiers bicycles, les « Célérieres » étaient principalement utilisés par les élégants de l'époque, les « Incroyables », puis ce furent les « Draisiennes » choisies par les « Dandies » sans doute en raison de leur manque de possibilité d'utilisation pratique.

Et puis, on a industrialisé la fabrication des velocipèdes. Les prix ont baissé, et le merveilleux engin de promenade, et parfois de sport, devint un populaire outil de transport, accessible à beaucoup, ce qui en rendait l'usage impossible pour la « haute classe » de la société.

D'ailleurs, les bicyclettes entre 1905 et 1930 étaient plutôt laides, surtout après quelques mois d'usage. Le nickel protégeait mal et la rouille ne tardait pas à envahir guidon, pédalier, moyeux, rayons et freins.

Ces machines en plus étaient lourdes, les pneus assez fragiles et souvent difficiles à réparer. Quant aux routes, elles étaient, pour la grande majorité, abominables, soit gros pavés, soit terre battue transformée en boue à la première averse.

Quant aux bicyclettes de course, avec les épais « pansements » de chatterton pour faire tenir les colliers et accessoires, elles n'avaient rien à envier aux cycles de ville.

Mais les routes furent améliorées, et on put alléger les bicyclettes. Divers perfectionnements se généralisèrent, comme le dérailleur, les pneus ballon et demi-ballon et enfin l'arrivée des alliages légers dans la construction cycliste, diminuant sensiblement le poids de la machine, tout en rendant les pièces ainsi réalisées pratiquement inoxydables.

Et on assista alors à un renouveau de la vogue du vélo. Claude Tillet, notre regretté directeur des années 1946-1959, expliquait, après le Salon du Cycle de 1934, dans une plaquette éditée par la « Société du Duralumin », sous le titre **Kilos en moins, kilomètres en plus** ou « Comment le duralumin a rénové le cycle » la raison de ce retour au premier plan.

Après avoir connu une période extrêmement brillante en 1926, 1927, 1928, le Cycle eut à subir ensuite une dépression très sérieuse. A 1929, année passable, succéda 1930, année mauvaise, et à 1930 succéda 1931, année désastreuse.

Les statistiques accusaient alors un très net fléchissement de la vente ; une partie de la clientèle cycliste se portait ostensiblement vers la motocyclette ; le grand public se désintéressait des grandes manifestations routières ; à ce moment, l'avenir de la bicyclette semblait bien compromis.

Que faire ? Certains industriels virent le salut en une baisse de prix massive. D'autres surenchérent. Et ce fut la guerre. Une guerre qui dure encore et dont les victimes ne se comptent plus. Mais sacrifier la qualité au prix, le « fini » à la rapidité d'exécution, était-ce bien là la solution du problème ?

(Suite page 7)

(Suite de la page 5)



**vous offre
la gamme
la plus complète
de pneumatiques
pour tous les types
de 2 roues**

Les pneus Michelin existent : dans toutes les dimensions, à tous les prix, pour toutes les utilisations, des vélos, cyclomoteurs, scooters et dérivés, motos et karts. Ils se caractérisent par le soin constant apporté à leur fabrication. Les pneus Michelin sont des pneus qui « tournent » rond.

Et pour profiter au maximum de leurs avantages, faites aussi confiance aux chambres à air « Airstop », qui, seules, tiennent la pression des mois entiers.



MICHELIN

Quelques constructeurs envisagèrent la question sous un autre angle, et estimèrent que le but à atteindre était de rendre à la bicyclette tout son attrait auprès de la jeunesse, de « faire remonter ses actions » dans les classes élevées de la société, de favoriser le développement du cyclotourisme. Ils se lancèrent résolument vers la machine relativement coûteuse, pourvue de multiples perfectionnements, considérablement allégée et, par cela même, accessible non seulement aux jeunes gens, mais encore à leurs compagnes et aux gens d'âge mûr.

1932 fut l'année des recherches et des expériences ; 1933, celle des premières réalisations commerciales. Et, en octobre, au « Salon » on put dire que l'on assistait à une véritable « Renaissance » de la Bicyclette qui s'est trouvée confirmée au Salon de 1934.

Transformée, affinée, élégante, la bicyclette avait fait en quelques mois un prodigieux bond en avant.

Et l'on constatait alors que ces améliorations, sur un engin que l'on considérait jusque là comme atteignant la perfection, étaient dues à une large utilisation des pièces et accessoires en Duralumin.

Aux « précurseurs » des applications du Duralumin à la bicyclette s'étaient joints de nombreux industriels de Paris, Lyon et Saint-Etienne, séduits à leur tour par la solidité, la belle présentation, la légèreté de la pièce en Duralumin.

De telle sorte que le Grand Palais abritait un véritable « Salon du Duralumin ».

Quelles furent les réactions de la clientèle ? Malgré des prix généralement élevés, malgré les préventions dont le « plus léger que l'acier » était encore l'objet, le cycliste accueillit le nouveau venu en grand triomphateur.

Le coureur, le grand randonneur, l'amateur de moyennes élevées, virent en lui l'auxiliaire précieux qui allait leur permettre d'augmenter sensiblement leur vitesse de route. Et la course eut tôt fait de démontrer qu'avec guidon, manivelles, pédales, freins, jantes, moyeux, tige et monture de selle, pompe en Duralumin, il était devenu possible d'atteindre couramment des moyennes oscillant entre 38 et 40 km/heure, alors que, précédemment, un Paris-Tours disputé à 37 de moyenne faisait figure d'épopée !

Quant au cyclotouriste, au promeneur, ils eurent bien vite compris que 3 ou 4 kg de moins à promener sur la route, correspondaient à un rayon d'action supérieur, à une fatigue nettement moindre. Il n'est pas rare, maintenant, de voir un touriste à bicyclette couvrir, tout en prenant des photographies, tout en admirant le paysage, tout en faisant de son voyage une récréation et non un exploit sportif, des étapes de 200, et même 250 km par jour.

Et puis, après la généralisation de la bicyclette pendant la dernière guerre et pendant les dix années qui suivirent, les « 2 roues » connurent une période de grande vogue.

Mais ce renouveau cessa pour obliger notre industrie à un net repli sur elle-même, et il fallut ce que l'on appelle les « événements de mai 68 » pour que la bicyclette revienne au premier plan. Et ce fut en très grande partie le fait des « mini-vélos », facilement transportables, pouvant être enfourchés par tous les membres de la famille, et aussi pratiques en ville qu'agréables en promenade.

Quand on a goûté ou regoûté au vélo, nombreux sont ceux qui continuent.

Et les plus « mordus », bien souvent des personnalités ayant une position importante dans la société, se tournent alors vers les très belles machines dérivées des bicyclettes de coureurs, enfin élégantes et même luxueuses, ou vers les réalisations « à la main » de nos maîtres artisans.

Aujourd'hui, si ces constructeurs capables de fournir des montures de luxe, au prix très élevé, mais à la qualité et au fini maximum, sont obligés de demander à leurs clients une grande patience en raison de la longueur des délais, c'est évidemment parce que la bicyclette a conservé la vogue retrouvée il y a près de trois ans.

Souhaitons et faisons tout ce que nous pouvons pour qu'elle la conserve encore longtemps.

Daniel REBOUR.



NOTRE COUVERTURE

représente la charmante Isabelle Aubrey, grande vedette de la chanson, posant pour le photographe du CYCLE sur un antique « MICHAUX ». Rassurons-nous, si Isabelle aime et pratique la bicyclette, ce n'est jamais sur un modèle datant de 1865 !

Vélo de printemps

printemps de vélo

le sommet
de la
technique
et de la
qualité

DERNIER NÉ D'UNE ILLUSTRE LIGNÉE...
LE PÉDALIER "93" ★



STRONGLIGHT

42. SAINT-ETIENNE
FRANCE

*Course
et
Tourisme*

manivelles
plateaux
roulements
pédalier et
direction

*Un exemple!
entre 100!*

LA JANTE

à boyaux:
SPORT
SPORT SPÉCIAL
MONTLHÉRY
PISTE
PROFESSIONNELS



Adoptée par
EDDY MERCKX
le Champion des Champions
Vainqueur du

pour
pneumatiques:
MAVIC
DÉMONTABLES

TOUR
de
BELGIQUE

JANTES ET GARDE-BOUE MAVIC

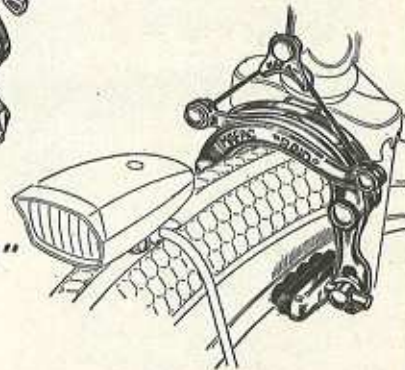
01-ST-TRIVIER-SUR-MOIGNANS. Tél.: 59 et 62
DÉPÔT À PARIS:
156, AVENUE DAUMESNIL (12^e) Tél. 345-20-35

MAFAC

TOUJOURS AU SOMMET DU FREINAGE
AVEC SES
DEUX NOUVEAUX
MODELES



MAFAC
"COMPETITION"
pour la
course



MAFAC "RAID"
1/2 ballon
pour la randonnée



René FALLET

écrivain, dialoguiste et cycliste pratiquant

LES premiers rayons du soleil, pour moi, ne sont autres que les premiers rayons de bicyclette. A quoi pensais-je, engoncé dans l'hiver de Paris, plongé dans la brume et le miasme ainsi qu'une mouillette dans un œuf à la coque, à quoi pensais-je sinon à un vélo de course rouge sur lequel tombe la poussière dans un garage de campagne ? Je le revois, entre deux métros, deux rendez-vous, et je revois les routes qui le connaissent bien, et je souffre sur elles, et j'ai *falm de vélo*, une faim qui me donne le plus délicieux des vertiges...

En attendant ces jours où, enfin, je serrerai mes cale-pieds, que faire à Paris sinon d'en parler toujours et d'en parler encore, de ce sacré vélo ?

« Si je gagne au tiercé, rêve un de mes amis, je me paie une machine de deux cent billets... » Par malencontre, il ne joue jamais au tiercé... ce qui ne l'empêche pas de s'imaginer les fesses sur la selle d'un engin, pour lui, de mille et une nuits.

Georges Brassens, lui, toujours poète, s'est mis dans la tête qu'il avait, autrefois, appartenu au « Guidon Sportif Sétois », ce qui me paraît pour le moins chimérique. Que lui importe ! Il prétend qu'il était des plus véloces en descente mais que son poids le handicapait dans les côtes. Et nous voilà partis, en roue libre, sur les mérites comparés de Poulidor et d'Anquetil... Je vais, cette année, tâcher de l'entraîner sur la plus fabuleuse des routes, celle de Paris-Roubaix. Belle floraison de moustaches dans les voitures suiveuses !

Dans lesdites voitures suiveuses, quelque chose me ravit toujours. On pourrait les croire, mes amis journalistes sportifs, blasés, désabusés, voire dégoûtés de la compétition. Il n'en est rien, et leur enthousiasme me va droit au cœur. La moindre échappée les fait sursauter, le fait d'armes leur arrache des cris et il me plaît de rendre ici hommage à leur amour parfait du vélo, amour qu'ils ne partagent qu'avec celui, aussi noble, du Beaujolais.

Oui, voici le printemps, voici le vélo ! Mon receveur des postes, dans l'Allier, enfourche son cycle, entraîne un ou deux de ses facteurs dans son sillage pour des randonnées héroïques. En Ile-de-France, le PDG prend la roue de son secrétaire, d'ardents sexagénaires tournent autour du Bois de Boulogne, mélangés aux gamins dont les cheveux à la Beatles dépassent copieusement de la casquette..

Tout à l'heure, bientôt, ce sera mon tour. Je gonflerai mes boyaux. J'enfilerai les socquettes blanches. Je partirai. Ma femme dira à tous ceux qui me cherchent : « Il est sur la route ».

Oui, sur la route. Celle des bourgeons.

Sacré printemps !

Sacré vélo !...

*Vélocipediquement votu et
B à vous*

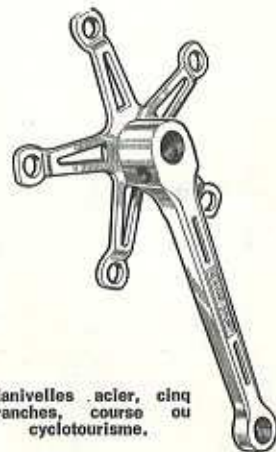
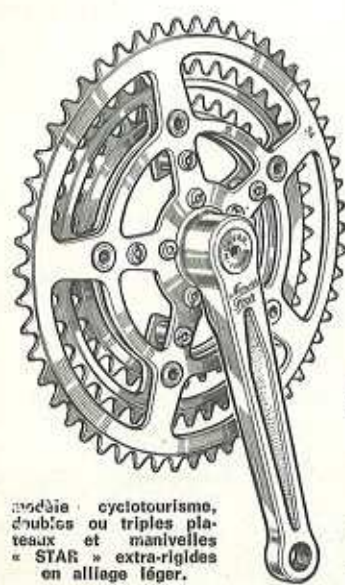
René Fallet

PRIX INTERALLIE 1964
FANFAN LA TULIPE ... (scénario)
6 films tirés des romans :
LE TRIPORTEUR, PORTE DES LILAS, LES VIEUX DE LA
VIEILLE, LES PAS PERDUS, PARIS AU MOIS D'AOUT,
UN IDIOT A PARIS.
Prochainement :
« IL ETAIT UN PETIT NAVIRE », film de Michel
AUDIARD avec GABIN.

NERVAR

Jeux de
pédalier

ACIER et ALLIAGE LÉGER

Manivelles acier, cinq
branches, course ou
cyclotourisme.Ensemble compétition,
simple ou double pla-
teau, manivelles
« STAR » extra-rigides,
toutes longueurs, bou-
llonnerie noyée.

Ets PEYRARD

10, rue du Garat — 42 - L'HORME

FRANCE

modèles cyclotourisme,
double ou triples pla-
teaux et manivelles
« STAR » extra-rigides
en alliage léger.TOUS LES
MODELES
COURSE
CYCLOTOURISME
VILLE

Après le voyage d'études des industriels français en Amérique du Nord

par Olivier DUSSAIX

La Délégation de la Chambre Syndicale du cycle et celle du Syndicat des Fabricants d'Équipements et de pièces pour cycles a regagné la France après un voyage d'études d'une dizaine de jours en Amérique du Nord, au Canada d'abord, aux États-Unis ensuite.

Dans notre dernier numéro, nous avons indiqué les personnes qui participaient à ce voyage et précisé les buts que recherchaient les industriels français du cycle dans le cadre de l'Opération de prospection de l'Amérique du Nord, conçue par le Ministre de l'Économie et des Finances et réalisée par le Centre National du Commerce extérieur.

Après un voyage Paris-Montréal sans histoire par un appareil d'Air-Canada — notre Compagnie nationale était, à cette époque, contrainte à l'inactivité — notre Délégation trouvait la grande ville du Québec sous une couche de neige si épaisse que son Maire avait pratiquement décrété la ville sinistrée. Une partie de notre Délégation — en majorité des représentants des Equipements et des Pièces — gagnait Toronto.

Vaste comme vingt fois la France mais cinq fois moins peuplé que notre pays, le Canada présente un marché de la bicyclette en pleine croissance, s'appuyant sur un parc d'environ 7 millions d'unités, dont deux millions pour la seule province du Québec.

Soumis à des conditions climatiques particulièrement rudes, le pays connaît des ventes très saisonnières puisque 80 % de celles-ci sont effectuées entre mars et août.

Un seul constructeur : C.C.M. (Canada Cycle et Motor Co. Ltd), implanté à Weston dans l'Ontario, produit annuellement environ 250.000 bicyclettes, ce qui représente 40 % de la consommation nationale.

La vente de bicyclettes légères à 10 vitesses pour adultes a fait un tel bond en 1970 que C.C.M., pris de court, envisage d'introduire ce type de véhicules au cours de l'année 1971.

Dans ce marché de plus de 350.000 cycles, livré aux importateurs, les Japonais ont réussi, avec près de 150.000 engins vendus au Canada, à devancer la Grande-Bretagne, cette dernière bénéficiant pourtant de la préférence britannique. La bicyclette française, qui répond aujourd'hui davantage au désir de la clientèle, s'est acquis des positions favorables en multipliant par trois de 1969 à 1970 ses exportations vers ce pays.

Il apparaît, par ailleurs, que l'Ouest-canadien est plus favorable à notre implantation que la partie Est et centrale du pays.

Malgré une prédominance japonaise et britannique, notre bicyclette devrait connaître, dans les années à venir, une vogue plus grande. Les contacts commer-

ciaux nombreux et fructueux, que nos industriels ont eus tant à Montréal qu'à Toronto, permettent de l'espérer.

La Délégation se retrouvait, au complet, à New York pour un séjour de quarante-huit heures, qui, en dehors des liaisons qu'eurent nos industriels avec leurs importateurs, fut dominé par la visite du Bicycle Show de New York et par une entrevue avec Mr John Auerbach, Executive Director du Bicycle Institute of America.

Le 12th International Cycle Show se tenait à l'Hôtel Hilton, en même temps qu'un salon du jouet. Cette manifestation est réservée aux seuls professionnels, une quarantaine de firmes américaines et étrangères y sont représentées.

Le Bicycle Institute of America est un organisme similaire à la Chambre syndicale française du cycle à cette différence qu'il regroupe non seulement les constructeurs de bicyclettes mais également les fabricants d'équipements et de pièces et les grossistes.

L'échange de vues fit clairement apparaître qu'aux États-Unis la bicyclette, véhicule de sport, de détente, de santé, de loisirs avait aujourd'hui presque totalement supplanté la bicyclette, véhicule utilitaire.

En 1970, près de 5.000.000 de bicyclettes fabriquées près de 2 millions de bicyclettes importées sont venues rejoindre un parc de 38 millions d'unités.

C'est la bicyclette légère, à 10 vitesses, qui prédomine actuellement, au détriment du « cooper mustang » et des bicyclettes pliantes, en déclin.

Le problème des normes de sécurité, établies récemment par les constructeurs américains en liaison avec un laboratoire indépendant, a été évoqué ; il fera l'objet d'une étude par les constructeurs français dès leur retour en France.

L'escala de Chicago avait essentiellement un but d'ordre technique : la visite de la Schwinn Bicycle Company.

Cette entreprise est, avec la firme anglaise Raleigh et Murray Ohio Manufacturing Company à Nashville dans le Tennessee, un des trois plus importants constructeurs de bicyclettes dans le monde.

1.800 employés, 4.200 machines fabriquées quotidiennement, Schwinn est davantage une manufacture qu'une usine de cycles comme il en existe en Europe, de nombreux équipements et pièces sont en effet fabriqués dans l'usine même ; les industriels français ont été vivement intéressés par la fabrication des tubes de cadre en automatique ainsi que celle des jantes à partir du laminé à froid.

Mr Frank V. Schwinn, Président de la Schwinn Bicycle Company, accueillit et reçut notre délégation avec une extrême courtoisie et lui fournit de nombreuses informations particulièrement intéressantes concernant

(Suite page 13)

LES VICTOIRES CONTINUENT...

er PARIS-ROUBAIX : ROSIERS
Tour du Pays Basque : OCANA
Tous deux du groupe
BIC-MOTOBECANE
Liège-Bastogne-Liège :
Eddy MERCKX
(MOLTENI - Eddy MERCKX)

TUBES

REYNOLDS

Agent général pour la France
R. DUPIEUX
14, passage Rivière
PARIS (20^e) - Tél. : 636-74-40

RUSTINES

c'est
la
première
vulcanisation
à froid

AUTO MOTO VÉLO

Etablissements RUSTIN, 9-11, rue Castérès
(92) - CLICHY Tél. 737-17-65 +

LAM

Nouvelle gamme de FREINS et POIGNEES

Conception et lignes MODERNES
Très grande SOUPLESSE de fonctionnement

Efficacité remarquable
gain de puissance de 40 %
PROTECTION Nickel-chrome
RESISTANCE de l'acier

H. LAMARQUE - 76-INCHEVILLE

spécialités de course

MILREMO

quelques exemples extraits du catalogue

18.390

25.282

25.280

14.965

6.695

14.150

22.408

6.695 Casque de course cycliste.
14.150 Gants cyclistes, agneau chemisé, crochet coton, fermeture à bouton, couleurs : naturel ou bleu.
14.965 Guidon T.T.T. cintree Record, Super-léger, potence Record.
22.408 Patente T.T.T. réglable, alliage léger.
18.390 Pédalier T.A. professionnel, 3 attaches, complet avec roulement et double plateau.
25.280 Selle imitation peau, rembourrée mousse, demi-course, sport noir.
25.282 Selle MILREMO - Seamless - course professionnelle, très légère, plastique, chariot chromé.

André BERTIN EXPORT - IMPORT
ARRAS 591 6 19 54
162) SAINT-LAURENT-BLANCY

Spécialités T.A.

ENSEMBLE PÉDALIER
ALLIAGE LÉGER
5 vis et 3 attaches

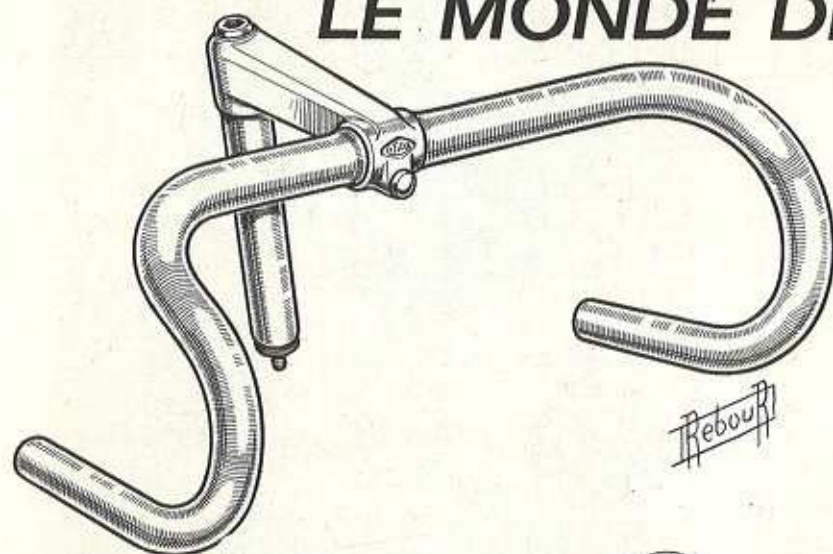
HOUSSE THERMIQUE "ISOL"
pour
BIDON à bouchon verseur

T.A. ET J. ANQUETIL

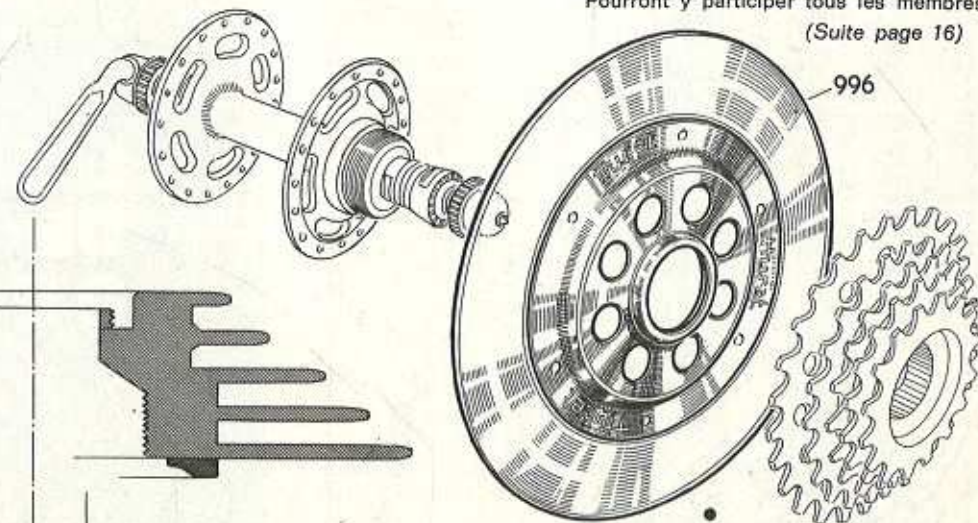
PORTE-BIDON - TOPETTES -
CALE-CHAUSSURES **T.A. ET J. ANQUETIL**

Le bidon T.A. est agréé officiellement
par le TOUR DE FRANCE

LE MONDE DES "2 ROUES"



Voici un guidon ATAX, cintree Franco-Belge en alliage léger, équipé de la toute nouvelle potence de la marque, type PS 75, longue de 75 mm ou PS 76, longue de 95 mm. Ces potences, avec expandeur noyé à 6 pans creux, sont en APM traité, et résistent aux efforts de torsion les plus violents. Elles sont destinées aux coureurs et sportifs. En fabrication, en vue d'une prochaine commercialisation, modèles de 105 et 115 mm de long. De quoi satisfaire tous les amateurs de beaux guidons modernes de course.



Ci-dessus, nouveau protège-rayons HURET en métal léger et matière plastique, se centrant automatiquement sur les moyeux actuels. Ce protège-rayons, plus particulièrement destiné à l'exportation, peut être adapté avec roue-libre classique à face interne lisse (coupe de gauche) et nouvelle roue-libre avec joint d'étanchéité (coupe de droite).

FERMETURE POUR CONGES
ANGENIEUX - CLB S.A.
SAINT-ETIENNE
Fermeture annuelle :
31 juillet au 29 août inclus



LE 23 MAI, VENEZ PEDALER
AVEC JACQUES FAIZANT EN
FORET DE ST-GERMAIN-EN-LAYE

A FIN de répondre au vœu exprimé par de nombreuses personnes de Paris et des banlieues ouest et nord, le dessinateur humoriste bien connu, Jacques Faizant, vice-président du Comité cycliste du Touring Club de France, Oscar du Cycle 1968, conduira une seconde randonnée de propagande cycliste, mais cette fois en forêt de Saint-Germain-en-Laye.

Pourront y participer tous les membres
(Suite page 16)

LE VOYAGE DES INDUSTRIELS FRANÇAIS EN AMERIQUE

(Suite de la page 11)

les problèmes de personnel, les problèmes de promotion et de publicité comme les problèmes spécifiquement commerciaux.

Le voyage prit fin en Californie, à San Francisco d'abord, à Los Angeles ensuite où les membres de notre Délégation prirent conscience de l'attrait que la bicyclette inspire aux jeunes et aux moins jeunes dans un souci de détente et de sport. Tout se prête à cela : un climat doux et agréable, une infrastructure routière qui tient compte de la présence des bicyclettes dans la circulation générale, une crainte de plus en plus accentuée de la pollution. A elle seule, la Californie draine 40 % du marché de bicyclettes aux Etats-Unis et la France doit voir son implantation prendre de l'ampleur dans les années à venir.

Si on veut tirer un bilan succinct de ce voyage d'études, il faut essentiellement souligner l'ampleur de ce marché américain qui s'ouvre, dans les deux ou trois années à venir aux importateurs étrangers. La bicyclette française, dont il n'est plus nécessaire de vanter la qualité et dont le type « léger » répond actuellement au désir de la clientèle, a une place de choix à prendre dans un pays qui devient maintenant notre premier client. Des problèmes internes vont se poser à notre industrie dans les mois qui viennent. Ils conditionneront non seulement l'expansion de nos ventes à l'extérieur mais tout compte fait l'avenir de notre profession.

Olivier DUSSAIX
Secrétaire Général
de la Chambre Syndicale du Cycle.

Avec le Coulé sous pression,
suppression de la tricherie.



Pour faire meilleur marché, on copie forcément en moins bien. Un alliage moins cher est naturellement moins solide. Une technique moins chère donne une finition moins soignée. Nous avons toujours attaché un certain prix à la qualité. Et l'on contrefait difficilement la qualité. La béquille ESG — qui en fait une meilleure ?

Le meilleur vélo encore amélioré grâce à ESG
Prouvé 15 millions de fois!

ESG - MURPHY GmbH + Co · Fabrik für Zweiradteile
4805 Brake (b Bielefeld) W-Germany

Agents: D. & M. Guyonneau, Courbevoie, Seine

Super
sécurité

L'ANTIVOL
DE HAUTE
QUALITE

Breveté S.G.D.G.



Publicité LE CYCLE

AUTOMATIQUE

LES "2 ROUES" DEVANT LA LOI

La Priorité les priorités

par Me Pol CASELLA, Avocat à la Cour

PARMI les règles particulières concernant la priorité, il faut citer celles ayant trait aux bretelles de raccordement des autoroutes. L'article R 26 précise que les usagers qui empruntent ces bretelles doivent céder le passage à ceux de l'autoroute.

Par ailleurs, il n'est pas mauvais de rappeler que tout conducteur est tenu de céder le passage aux véhicules des services de police, de gendarmerie ou de lutte contre l'incendie, annonçant leur approche par l'emploi de signaux spéciaux. Lesdits signaux qui sont à la fois sonores et visuels sont bien connus de tous nos concitoyens pour qu'il ne soit pas besoin de préciser leur fonctionnement.

L'article R 28 du Code de la route traite maintenant du problème de la priorité concernant les chaussées à plusieurs voies qui comportent une ou plusieurs bandes réservées à la circulation de certaines catégories de véhicules.

A ce sujet, cet article précise qu'une piste cyclable est considérée comme une voie de la chaussée principale qu'elle longe, nous y reviendrons d'ailleurs un peu plus en détail tout à l'heure puisque nous allons nous trouver, pour une fois, en face d'un problème qui vous est propre, Messieurs les conducteurs de « 2 roues ».

Auparavant, précisons que ces voies découpées en couloirs de circulation sont assujetties aux règles ordinaires en matière de priorité, telles qu'elles sont prévues par les articles R 25, 26, 27 et 29 du Code de la route.

Il est, par contre, évident que la priorité spéciale accordée aux voitures de police, gendarmerie et pompiers, que l'on pourrait baptiser, suivant les usages à la mode de « super-priorité », est également impérative pour les usagers desdits couloirs.

Il ne faut pas croire, cependant,

que lesdites voitures de police, gendarmerie et pompiers bénéficient de ces prérogatives dans tous les cas de circulation; la jurisprudence précise, en effet, que cette priorité est applicable uniquement en cas de déplacement nécessaire et urgent; il en résulte que si ce double caractère de nécessité et d'urgence est absent, la circulation de ces véhicules aux carrefours est alors soumise aux règles communes.

La Cour de cassation, dans un arrêt du 17 décembre 1964, a refusé le bénéfice de cette priorité spéciale au Préfet de Police, au motif que le véhicule des pompiers qui avait franchi un carrefour sans tenir compte des règles ordinaires n'avait pas rapporté la preuve que l'avertisseur sonore qu'il doit employer avait été actionné dans des conditions de temps et de lieu permettant aux autres usagers d'être prévenus de l'arrivée dudit véhicule, et par conséquent de lui céder le passage.

Un arrêt du 1^{er} mars 1967 a précisé que les bénéficiaires de cette « super-priorité » n'étaient pas dispensés d'observer les règles générales de prudence imposées à tous les usagers de la circulation.

J'en arrive maintenant à l'évolution de la jurisprudence en ce qui concerne les pistes cyclables: pendant très longtemps, différentes Cours d'appel avaient estimé que les pistes cyclables ne faisaient pas partie des chaussées qu'elles longeaient, et que, par conséquent, elles n'étaient pas soumises à la réglementation de ces dernières, n'étant pas ouvertes à la circulation générale, mais seulement à une catégorie, et que, par conséquent, elles ne pouvaient pas être assimilées à une route.

La Cour de cassation a, dans plusieurs arrêts, rendus le 15 avril 1964, le 6 décembre 1966, imposé aux différentes Cours d'appel l'application des règles de la priorité

en ce qui concerne les pistes cyclables. Aux termes de l'article 190 du Code de la route, les cyclistes et les conducteurs de cyclomoteurs doivent emprunter, lorsqu'il en existe, les pistes cyclables aménagées pour la circulation, et la Cour de cassation d'ajouter: « Ces pistes entrent dans la définition donnée par l'article R 1, et sont par conséquent des voies ouvertes à la circulation publique. Les dispositions de l'article R 25 leur sont applicables, comme aux autres voies ».

En ce qui concerne les places à circulation giratoire, la jurisprudence a été longtemps divisée sur les possibilités d'appliquer les règles de la priorité; la Cour de cassation a mis fin à cette controverse, dans plusieurs arrêts, notamment un arrêt de la Chambre civile du 5 avril 1965 et un arrêt du 12 juin 1968, enfin, tout récemment un arrêt du 12 mars 1970, précisant très judicieusement que la réglementation du Code de la route et notamment celle concernant l'exercice du droit de priorité est applicable à une vaste entité, un vaste carrefour, où débouchent des rues au nord et au sud. Nous pourrions ajouter, d'ailleurs, que dans le cas de cette circulation giratoire, les trajectoires des deux véhicules devant se rencontrer à un moment donné, il fallait bien appliquer une règle de préférence pour savoir celui des deux conducteurs qui avait le passage.

Nous pourrions encore citer de nombreux cas particuliers concernant l'exercice du droit de priorité, notamment pour la sortie des gares, mais je ne crois pas utile de poursuivre plus avant cette étude, et c'est pourquoi, si vous le voulez bien, nous clôturerons par cet article.

Pol CASELLA,
Avocat à la Cour.

« Nous rappelons ici à nos abonnés qu'ils peuvent s'adresser à Maître Casella par notre intermédiaire pour obtenir, gracieusement, des renseignements juridiques. »

Il ne saurait évidemment s'agir que de consultations simples, sur des problèmes précis. »

LE MONDE DES « 2 ROUES » • LE MONDE DES « 2 ROUES » • LE MONDE DES

(Suite de la page 13)

des clubs affiliés à la FFCT et les individuels possédant un vélo classique, un minicycle ou un tandem. Les participants qui auront effectué la totalité de la promenade (30 km environ) se verront remettre un dessin de J. Faizant préparé spécialement pour la circonstance, que l'auteur dédicacera sur place. Possibilité de parking autos au lieu de regroupement. Programme détaillé et inscription obligatoire au service « Deux Roues » du TCF, 65, avenue de la Grande-Armée, 75 - Paris 16^e (tél. : 727-89-89, poste 482).

SEDIS, PREMIER PRODUCTEUR MONDIAL DE CHAINES POUR DEUX-ROUES POURSUIT SA PROGRESSION

DEPUIS sa création, il y a 25 ans, SEDIS a connu un développement extrêmement rapide de son activité.

cours : doublement de son usine de Saint-Siméon, agrandissement des usines de Troyes, de Verrières-de-Joux, installation de nouveaux ateliers de traitement thermique, etc.

Un bureau d'études et de recherches implanté à Montreuil contrôle et assure la permanence de la qualité, effectue des recherches constantes en vue d'améliorer les techniques de fabrication et crée de nouveaux produits en fonction des besoins de la clientèle.

Enfin, SEDIS veille de très près au développement harmonieux de son réseau de distribution constitué, en France, par 65 Agences exclusives en fournitures industrielles et par plus de 300 distributeurs stockistes de chaînes deux-roues. De plus, SEDIS exporte à travers le monde dans plus de cent pays.

SEDIS a son siège social et ses services commerciaux : 102, rue Danton, Levallois-Perret (92) - France.

RACER
DEMI-BALLON
UN SEUL
LE VRAI

documentation gratuite sur demande à :

C.L.B.
SAINT-ETIENNE
(42) FRANCE

En lever de rideau, une course de vitesse pure 50 cc, puis du samedi 16 heures au dimanche 16 heures, les « 24 Heures » composées de trois manches d'endurance et deux courses « chrono ». Spectacles variés dans l'enceinte du circuit avec un show motos, une foire de la moto d'occasion (unique en Europe), une kermesse monstre, un show de variétés...

NECROLOGIE

Au moment de mettre sous presse, nous apprenons avec tristesse le décès de Jean PERROUX, représentant général de SIMPLEX, MAFAC et AVA.

A Mme Jean Perroux, à toute la famille, LE CYCLE présente ses plus sincères condoléances.

LE CYCLOMOTEUR CHEVAL DE BATAILLE DES LOUEURS DE BICYCLETTES

De notre confrère « FRANCE-SOIR », à la date du vendredi 9 avril, nous reproduisons ci-dessous, provenant du « Journal de la Commère », de Carmen Tessier, cette intéressante présentation de la profession de loueurs de bicyclettes.

Notons, sur le même sujet, un interview sur les ondes de Radio-Inter, le même jour, à 9 h 30.

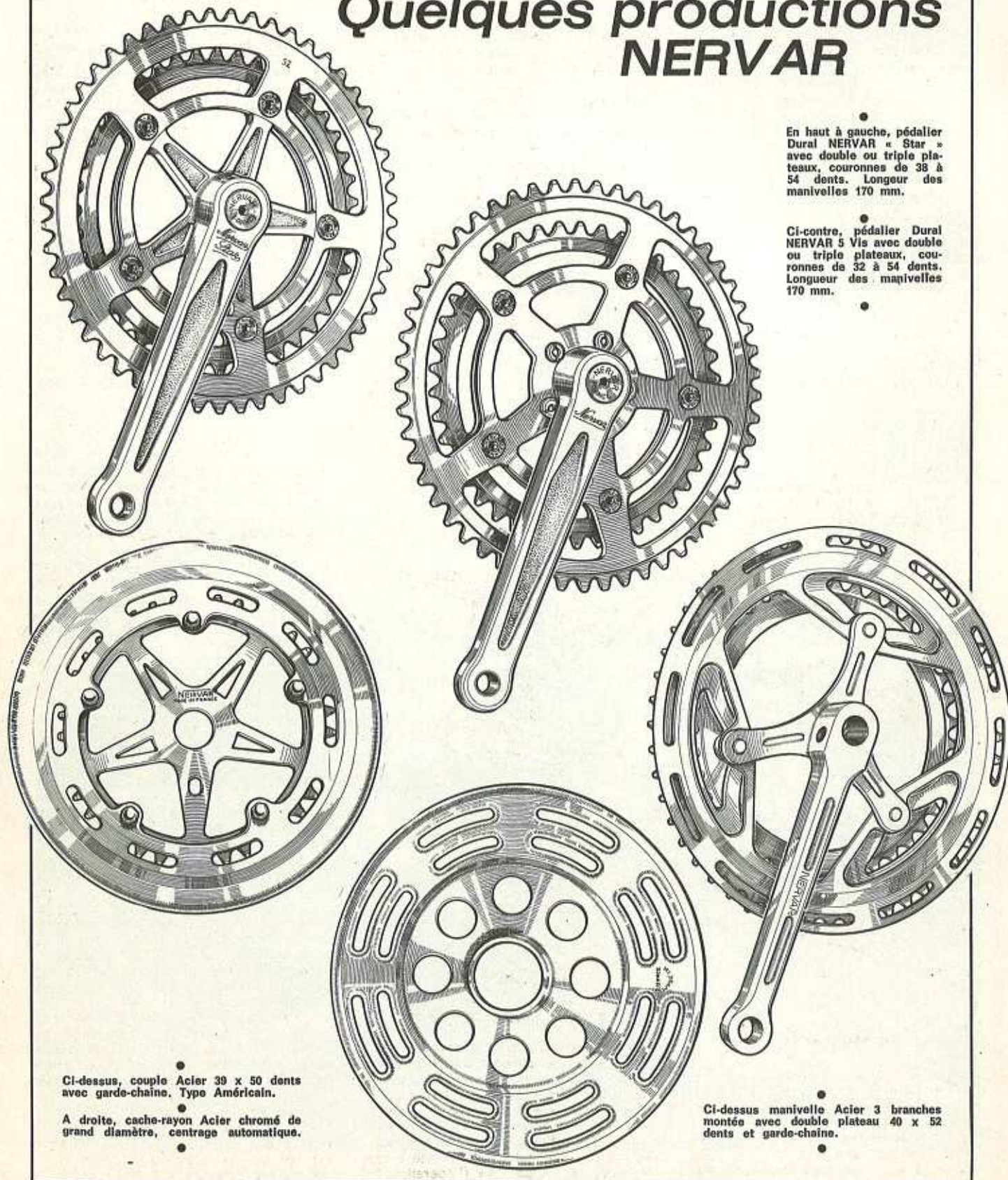
A Paris, les usagers de la bicyclette, malgré le risque de se voir bousculer par un quatre roues, sont de plus en plus nombreux. Ce qui devrait faire plaisir à Robert Poujade, ministre d'Etat chargé de l'Environnement, car eux au moins ne polluent pas.

C'est aussi une aubaine pour les loueurs de bicyclettes. Ainsi celui du parking Foch est assailli de demandes dont la dernière, pour le moins originale, vient de toute une noce : trois tandems pour les mariés et beaux-parents, des mini-vélos pour les invités.

Le samedi matin, m'explique-t-il, j'ai surtout des hommes d'affaires qui veulent perdre un début d'embonpoint, ils choisissent généralement des vélos de

(Suite page 38)

Quelques productions NERVAR



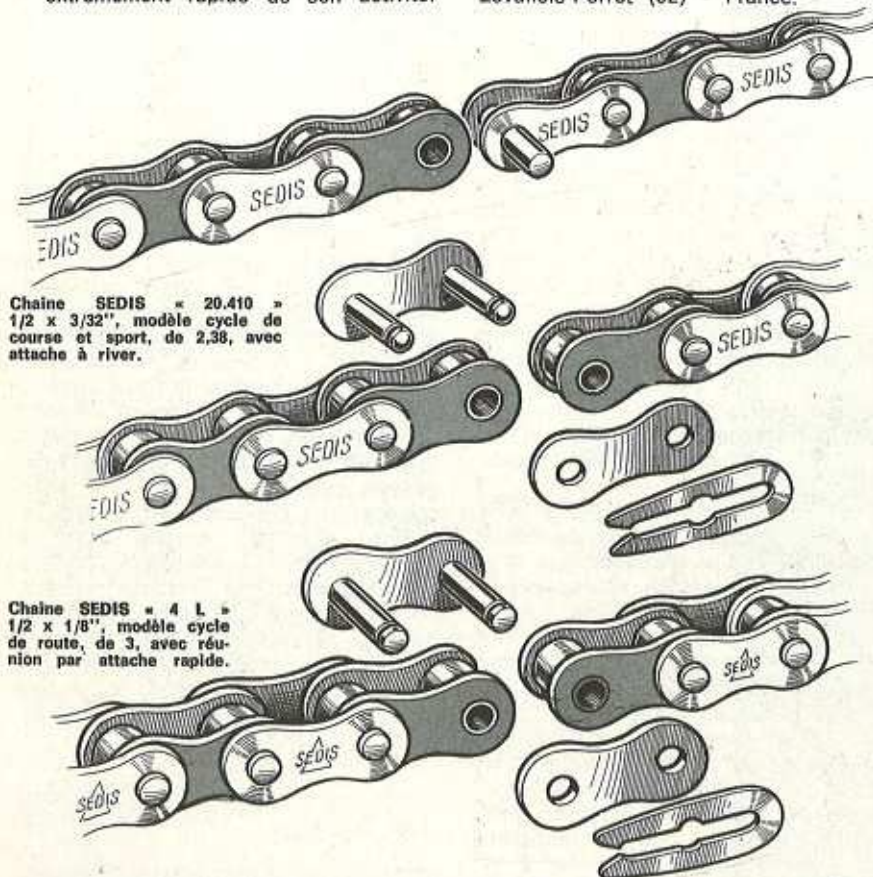
En haut à gauche, pédalier Dural NERVAR « Star » avec double ou triple plateaux, couronnes de 38 à 54 dents. Longueur des manivelles 170 mm.

Ci-contre, pédalier Dural NERVAR 5 Vis avec double ou triple plateaux, couronnes de 32 à 54 dents. Longueur des manivelles 170 mm.

Ci-dessus, couple Acier 39 x 50 dents avec garde-chaîne. Type Américain.

A droite, cache-rayon Acier chromé de grand diamètre, centrage automatique.

Ci-dessus manivelle Acier 3 branches montée avec double plateau 40 x 52 dents et garde-chaîne.



Chaîne SEDIS « 20.410 » 1/2 x 3/32", modèle cycle de course et sport, de 2,38, avec attache à river.

Chaîne SEDIS « 4 L » 1/2 x 1/8", modèle cycle de route, de 3, avec réunion par attache rapide.

Chaîne SEDIS « 5 R » pour cyclomoteurs, 1/2 x 3/16", avec attache rapide.

Devenu le premier producteur mondial de chaînes pour deux-roues, cette grande société française n'a cessé d'étendre la gamme de ses fabrications (toutes chaînes industrielles, roues et pignons).

Pour assurer son expansion, SEDIS a mis au point un très important programme d'investissement actuellement en

LES 24 HEURES DE LIEGE

CONTINUANT son idéal constructif, après les Slaloms de Formule Vé, Liège-Dakar-Liège, la Course de Côte Motos de Prayon, les Journées Internationales de l'Aviation, le RAC Junior Liège organisera les 28 et 29 août prochain, les « 24 Heures de Liège », compétition internationale motocycliste comptant pour la Coupe FIM (Fédération Internationale Motocycliste) d'Endurance.



Chanteuse et danseuse, Lillian Russel, la fantaisiste à la bicyclette d'or, a bouleversé les Américains à la fin du siècle dernier. Elle se maria quatre fois, vécut jusqu'aux années vingt, et mourut femme d'un ambassadeur des Etats-Unis.

PERSONNAGES CELEBRES

Amis et propagateurs de la bicyclette

(d'après Englebert Vélo Magazine 1957
sous la signature de F. K. MATHYS,
Conservateur du Musée Suisse du Sport à Bâle.)

LES gens qui réalisent exactement l'opposition farouche que la bicyclette a dû vaincre à ses débuts ne sont guère nombreux.

Les piétons n'étaient pas les seuls à s'opposer à ce nouvel engin qui rendait la circulation dangereuse. Les cochers n'étaient guère plus enthousiastes quand ils virent surgir les premiers cyclistes. Bon nombre de chevaux s'effrayaient dangereusement à la vue d'un de ces bicycles inhabituels. Les cochers croyaient ferme que ce véhicule « automobile » les

menaceraient à bref délai dans leur existence paisible. Les médecins également entraient dans le débat et proscrivaient l'utilisation de la bicyclette comme « malsaine ».

Puis il y avait encore les gens de la police qui regardaient d'un mauvais œil cette nouvelle invention. Dès l'apparition des premiers vélocipèdes du baron von Drais, en 1818, une première « réglementation » fut élaborée. Le centre de nombreuses villes fut déclaré « zone interdite aux cyclistes. Cette interdiction fut, dans beaucoup de villes, maintenue jusqu'en 1900.

Au début seuls quelques adultes désœuvrés s'adonnaient à la pratique de la bicyclette. Les gens sérieux occupant une fonction ou ayant des responsabilités, n'auraient jamais osé se montrer sur ce nouvel engin. Certains sportifs — on ne les considérait pas comme tout à fait sérieux — allaient même jusqu'à organiser des compétitions sur route. Pour bon nombre de paisibles bourgeois il ne s'agissait là que d'une extravagance passagère et non d'une création dont il faudrait tenir compte à l'avenir.

On constatait néanmoins avec étonnement que les cyclistes avançaient vraiment à une vitesse point négligeable. Mais personne ne songeait à acquérir un de ces véhicules bizarres pour parcourir les rues et s'offrir à la risée de la ville entière.



Ci-dessus, deux princesses du Danemark, ferventes de la bicyclette. A gauche : Emile Zola, à l'âge de 53 ans, acheta une bicyclette pour sa femme et une pour lui-même, afin de pouvoir faire des randonnées à travers la campagne. Il était membre du T.C.F.

PERSONNAGES CELEBRES • PERSONNAGES CELEBRES • PERSONNAGES CELEBRES



Quelques années avant la guerre, Ettore Bugatti à Molsheim. Le grand constructeur fut toujours un excellent cycliste et un motocycliste sportif, n'hésitant pas à enfourcher des 500 cm³ de compétition. Le voici s'amusant sur un « grand bi ».

Le vélocipède avait donc un besoin urgent de propagande à la seule fin d'être « accepté ».

Napoléon III (1808-1873) qui, à plusieurs points de vue donnait le ton à la mode, avait acheté une Michauline lors de l'Exposition Universelle de Paris en 1867. Cette Michauline était construite en un matériau très cher, l'aluminium, qu'on venait de découvrir. Son fils Eugène-Louis Jean-Joseph (dit Lulu) qui naquit en 1858 et mourut si tragiquement et si prématurément au cours de la révolte zouloue en Afrique, parcourait déjà en tricycle les jardins des Tuileries. Il ne fut cependant pas donné à Napoléon de propager efficacement ce sport nouveau car trois ans plus tard, il était obligé de renoncer au trône.

Pendant son exil à Chislehurst (Angleterre) il ne possédait plus suffisamment d'influence sur la vie dans les diverses cours des autres monarchies. Et il fallait bien se rendre au fait que seules les nouveautés acceptées à la cour avaient quelque chance de succès auprès des foules. Ce que la cour française considérait comme admis pour un « gentleman » et comme « ladylike » était repris alors par le « tout-Paris » et considéré comme « dernier cri » à travers le monde entier.

Après la guerre franco-allemande seulement cette influence de la cour française fut temporairement réduite. Nous savons tous que la défaite française

dans cette guerre signifia également l'écroulement de l'industrie du cycle si florissante en France. L'argent faisait défaut pour financer les expériences des Michaux et Lallemand et pour acheter les véhicules somme toute assez chers. Une bicyclette valait à peu près 400 à 600 francs, ce qui à notre taux de change, équivaut au prix d'une voiture automobile.

L'industrie du cycle émigra donc vers l'Angleterre. Et c'est à partir de l'Angleterre que commença sa conquête triomphale du monde entier.

Le signal fut donné par quelques dandies qui, au lieu de s'en aller à cheval, préféraient enfourcher le bicycle. Plus tard ce fut au tour des tricycles. C'est à ce moment que la reine Victoria (1819-1901), aux opinions assez avancées, crut pouvoir se permettre l'achat d'un véhicule à trois roues pour s'adonner aux joies des randonnées à travers les jardins de Buckingham Palace. La reine d'Angleterre fut une des premières dames de la noblesse à se servir d'une bicyclette. Ce que la reine faisait, tout le monde pouvait le faire. Les dignitaires de la cour pouvaient donc se permettre d'agir de même. La bicyclette devint vite très populaire à la cour.

Le peuple lui-même n'allait pas tarder à suivre l'exemple.

Le lecteur se rappelle comment Goethe parvint à gagner les princesses et les dames de la cour de Weimar au patinage, sport réservé précédemment au



Le « père » du célèbre détective Sherlock Holmes, le Dr Conan Doyle, fut un fervent cycliste lui aussi, après son retour de la guerre des Boers qu'il avait suivie en tant que reporter.

PERSONNAGES CELEBRES • PERSONNAGES CELEBRES • PERSONNAGES CELEBRES



Ci-dessus, le roi du Danemark et sa famille au cours d'une randonnée à travers le zoo de Copenhague. Les cyclistes sont des princesses et princes danois.

A gauche, le tsarévitch fait du tricycle dans le jardin impérial ; son béret porte le nom du yacht de l'empereur son père, « l'Etendard ». A cette époque, la situation du tsar et de sa famille, réfugiés au château de Tsarskoïé-Sélo, devenait menaçante.



commun du peuple. Un même phénomène se produisit maintenant en sens inverse. La reine d'Angleterre fut bientôt suivie par son premier ministre, Sir William Gladstone (1809-1893) qui, malgré son âge avancé (il s'approchait des quatre-vingt-dix ans à ce moment), n'hésita pas à enfourcher la bicyclette.

L'avènement des Rover et des bicyclettes Safety, de même que l'apparition de la bicyclette basse, incita de nombreuses personnalités parfois très célèbres à s'y intéresser.

En 1860, Richard Lesclide (1825-1892), secrétaire de Victor Hugo, et lui-même écrivain, fondateur de la première revue illustrée du cycle, essaya une Michauline et organisa les premières courses à Paris. Suivit alors le très célèbre Emile Zola (1840-1902) qui, en 1893, à l'âge de cinquante-trois ans, acheta une bicyclette pour sa femme et pour lui-même, afin de pouvoir faire des randonnées à travers les campagnes. Il devint vite un cyclotouriste très enthousiaste. Dans son roman « Les Trois Villes » il décrit en détail la vie et le travail dans une usine de cycles. Maintes scènes de cyclisme figurent dans ses œuvres. Ce fut lui qui lança le slogan : « Ce ne sont que les paresseux qui prétendent que le cyclisme fait du tort à la santé. »

IDÉALE



Pour le coureur
LA SELLE N° 90
« rodée main »

**SPECIAL
COMPETITION**

monture acier
ou duralumin
est prête à
l'utilisation
immédiate

d'après
ROREBOUR

PUBLICITE
CYCLE

MILREMO vous propose...



André BERTIN EXPORT - IMPORT
162 - SAINT-LAURENT-BLANCY
Tél. 0478 377 & 19 54
Autorisation : 21-10-21

ATAX

Spécialiste de la potence et du cintre course, acier chromé et alliage léger

Potences, de la plus courte à la plus longue
Papillons incassables en alliage léger

30, rue Orsel — 69 - OULLINS

MOYEUX-FREINS

E. LELEU & Cie

EFFICACITE
SECURITE

69 - LYON (9^e). T. (78)
83 - 74 - 29 - 65-67, rue du Bourbonnais

PERSONNAGES CELEBRES • PERSONNAGES CELEBRES • PERSONNAGES CELEBRES

Quand Zola prit courageusement la défense de Dreyfus il se fit beaucoup d'ennemis. Les adversaires prièrent la direction du Touring Club de France de rayer Zola de la liste des membres. Le président Bailiff n'était pas d'accord. Il trouvait peu honorable de rayer un homme honnête et méritant à cause de ses seules opinions politiques. Après que les membres adversaires de Dreyfus eurent menacé d'une démission collective, le président fut bien obligé de laisser tomber Zola. Zola, lui, se souciait peu de cette attitude peu chevaleresque. Il restait fidèle à sa bicyclette.

Un autre auteur et artiste très connu de l'époque était le comte Léon Tolstoï (1828-1910) qui acheta sa première bicyclette en 1890. Il fut suivi par le très populaire compositeur Guisepppe Verdi (1813-1901) qui, âgé de quatre-vingts ans, se mit encore à pédaler.

Son compatriote, le physiologue et anthropologue Paolo Montegazza (1831-1910) l'imita bientôt. Il proclama partout les avantages de ce nouveau sport. Le père spirituel de Sherlock Holmes, Sir Arthur Conan Doyle (1859-1930) acheta également une bicyclette après sa rentrée de la guerre des Boers qu'il avait suivie en tant que reporter. Sur cette bicyclette il parcourait les rues de la capitale anglaise.

De tels exemples et de tels avis étaient d'une valeur



M. et Mme Pierre et Marie Curie, les grands savants qui découvrirent le radium, vers 1900 ; comme on le voit sur cette photo, ils furent tous deux des pratiquants convaincus de la bicyclette.



Pierre de Vivie, surnommé « Velocio », fut un apôtre du cyclotourisme et, chaque année, à Saint-Etienne, une imposante manifestation sportive célèbre sa mémoire au sommet du col des Grands-Bois.

inestimable pour l'industrie du cycle. Ils constituaient la meilleure propagande en faveur de la vulgarisation de la bicyclette. Plus important fut peut-être l'exemple du tsarévitch russe, qui allait devenir plus tard le tsar de tous les Russes, Nicolas II (1868-1918), et des héritiers du trône du Danemark, de Grèce et des Pays-Bas qui formèrent, avec un petit groupe d'amis, un cercle de cyclotouristes. La très poétique impératrice du Japon n'hésita pas non plus à prendre place en habits traditionnels sur une bicyclette.

Les personnalités célèbres se rendirent souvent incognito parmi le peuple et pédalaient comme tout le monde à travers les rues des villes et des faubourgs. La reine Wilhelmine des Pays-Bas faisait souvent des randonnées avec sa fille, l'actuelle reine Juliana.

Des rencontres assez amusantes eurent évidemment lieu à certaines occasions. Un jour le grand-duc de Hesse parcourait avec le prince Henri de Prusse et son épouse les rues de Darmstadt. Le temps n'était pas très agréable. Leurs altesses décidèrent d'emprunter un chemin raccourci interdit aux cyclistes. Le Grand-Duc qui roulait en tête fut subitement arrêté par un « Halte » très énergique. C'était un agent de police qui lui barrait la route. S'inclinant devant cet ordre de la force publique, le Grand-Duc descendit de machine. A la question de l'agent, il répondit le plus simplement du monde : « Je suis le Grand-Duc de Hesse. Cette dame et ce monsieur sont la princesse et le prince de Prusse. Je vous prie, laissez-nous passer librement. » L'agent de police s'exécuta mais n'oublia point de noter dans son carnet l'infraction aux règles de la circulation de la part du Grand-Duc. L'incident vint aux oreilles de la presse. Il augmenta



Moyeux

..... Une garantie de durée.
Robustes · Élégants

Un produit
UNION de la marque
internationale

Garant de votre réussite



Ets.
Nauder
23, rue Boissière
Paris 16^e

PERSONNAGES CELEBRES ● PERSONNAGES CELEBRES ● PERSONNAGES CELEBRES



En haut, lors de la journée VELOCIO 1970, Jacques Oudart conduit une triplète dont le troisième homme est le célèbre dessinateur Jacques Faizant.

En dessous, le couturier Jacques Estérel au guidon d'une quadruplette.

A droite, l'« Union des Vétérans Cyclistes d'Italie » édita en octobre 1931 une plaquette dont la couverture représentait le roi Umberto en tenue de cycliste.

encore la popularité des princes allemands. Mais il constitua également la meilleure publicité en faveur de la bicyclette dont l'usage se répandit de plus en plus parmi le peuple. Il avait suffi que la noblesse eût donné le ton.

Entre temps Paris avait de nouveau repris ses



droits de « capitale mondiale de la mode ». La fin du siècle fut considérée plus que jamais comme la « belle époque ». Les cercles mondains de Paris avaient adopté la bicyclette.

Le comte d'Eu, le comte de Beauregard, le marquis de Villefeuille, la comtesse de Bryas, le prince de Chimay, le baron de Séguier, le comte de Broglie, le vicomte et la vicomtesse de Chaudière et d'autres personnalités du grand monde rejoignirent bientôt les rangs des enthousiastes de la bicyclette.

Les grandes vedettes du théâtre également ne se firent pas prier. Citons Réjane, Marguerite Ugalde, Suzanne Derval. Rappelons encore toute une série d'artistes peintres, sculpteurs et caricaturistes célèbres, tels le sculpteur Carolus Duran, Jean-Louis Forain — qui créa une très belle affiche pour le Salon du cycle — Paul Vibert; les généraux Dorlodot, des Escartes, et l'amiral Maysée; les politiciens Clemenceau, Paulmier, les praticiens, tels le médecin à la mode Oscar Jennings, les époux Eve et Pierre Curie, inventeurs du radium, l'auteur dramatique et lyrique Jean Richepin (1848-1926), etc.

D'autres auteurs, tel Pierre Biffard et Paul Rousseau se montrèrent de fervents partisans de la bicyclette. Nous citons également L. Baudry de Saunier (1865-1938) qui se dépensa tant et plus en faveur de ce nouveau moyen de locomotion dont il devint le premier historien. Ses œuvres objectives demeurent aujourd'hui encore dignes d'intérêt. Elles ont contribué énormément à la propagation de ce nouveau sport.

F. K. MATHYS.

Les conseils et souvenirs d'un grand champion

ANDRÉ LEDUCQ

nous conte
ses débuts



7 (voir LE CYCLE
depuis le n° 113)

1927, mon premier Tour de France

ME voici au départ de Tour de France.

Dans son numéro réservé à cette occasion, la revue « Match » a représenté sur un fond de routes de France, tous les vainqueurs du Tour depuis 1903.

Qui va succéder à Bottechia, à Buysse ? « Match » met un grand point d'interrogation.

Sans trahir un secret, je puis vous assurer que ce ne sera pas

moi ; du reste, il faudrait être insensé pour envisager gagner un Tour de France quand on participe pour la première fois à cette épreuve, et contre des hommes comme Francis Péliissier, Frantz, etc., etc. et pourtant, je ne me doutais pas, en effectuant les préparatifs du départ du Tour de France 1927 que je terminerais près du premier et, même dans un sens, premier à ma manière, puisque c'est moi qui suis

arrivé en vainqueur au Parc des Princes. Finalement, j'ai terminé 4'.

Malheureusement, au départ, ni moi-même, ni mes dirigeants n'envisageaient de moi une telle performance et je fus, comme il est de coutume en pareil cas, astreint à certains sacrifices pour aider, ou tout au moins, pour assister mes coéquipiers ; bien sûr, on était loin des équipes de serveurs organisées comme en ont maintenant les



Cette vue du Tour de France 1927, où l'on voit André Leducq en tête du peloton, montre bien l'atmosphère presque désertique et poussiéreuse des courses à cette époque.



LAMPE SULLY pour cycles

SAKER SOCIÉTÉ
PORTERIE

B. P. N° 21 - 64 - BIDART - Tél. 26-52-20

4707 SD Bloc Gaz Droit
4787 SG Bloc Gauche
pour PEUGEOT 8B 102



U. 5790 SG
Bloc Starter et
Frein adaptable
à MOBYLETTE
AV 42 à 93

U. 5722 DD
Bloc Gaz
Décompresseur
et Frein
adaptable à
MOBYLETTE
AV 42 à 93 et
CADDY M 1 PR
et M 1 PRT

PARIS-ROUBAIX
1^{er} Roger ROSIERS
sur Cycles Motobécane

AVEC

JANTEX

le ruban pour coller les boyaux
et avec

TRESSOREX

la tresse pour guidons

SPÉCIALITÉS

VELOX

plusieurs fois vainqueur
du TOUR DE FRANCE et du
CHAMPIONNAT DU MONDE

billes de haute précision en acier au chrome pour roulements et tous usages industriels

SOM

Société Industrielle de Mécanique
36 av. Jean-Mermoz
LYON - 8^e
Tél. (78) 74 49 29
Dépôt de Paris
M. FAUVET
156 av. Daumesnil
75 PARIS - 13^e
Tél. 345 20 35

de 2 à 50 millimètres

Télex : 34.115

COURSE - CYCLOTOURISME

LA JANTE FRANÇAISE LA PLUS LÉGERE

CHAMPIONNE DU MONDE

LA JANTE QUI NE CRAINT PAS L'ENFER DU NORD de PARIS-ROUBAIX

1^{er} Roger ROSIERS sur cycle MOTOBECANE

Etablissements PELLET - NANTERRE (92) - Tél. : 204-13-25

Demander le modèle pour bicyclette

Cadenas ANTIVOL pour SOLEX

- 3.800 - ET - FLASH - (et précédents)

Les spécialités **PAX**

72, av. Général-Leclerc
72 - LE MANS

SPECIALITÉS POUR LE CYCLE ET L'AUTOMOBILE

FREINS "48 SUPER" • "RYG" A TASSEUX • "G-61" CANTILEVER
POIGNÉES ACIER • DURALUMIN
ECROUS PAPILLONS BRONZE • DURAL
CLES BRONZE

SOVA

74. THONON-les-BAINS
TÉL. 13-08

FONDERIE BRONZE • ALUMINIUM

Cyclotourisme

ORGANE OFFICIEL DE LA

FEDERATION FRANÇAISE DE CYCLOTOURISME

66, rue René-Boulanger — 75 - PARIS (X^e)
Tél. : 208.81.79 — C. C. P. Paris 3921-44

Le Numéro 1,50 F
Abonnement : 10 numéros 12,00 F
Changement d'Adresse 1,50 F

PUBLICITE

PUBLI-CYCLE

33, rue Vivienne — 75 - PARIS (2^e)
Tél. : 231-74-30 et 54-79

● LES SOUVENIRS D'ANDRE LEDUCQ ● LES SOUVENIRS D'ANDRE LEDUCQ ●

des équipes et, la montre à la main, qu'il attende le passage des coureurs. Un groupe ou un coureur d'un groupe arrive portant la couleur de l'équipe partie en tête; il est noté et l'heure de son passage également. Quelques minutes après, un autre groupe, portant la couleur d'une autre équipe, surgit. On inscrit son passage. Les dix minutes qui séparent les groupes ont diminué ou augmenté. On garde la même attitude et on recommence pour les suivants. Peut-être s'embrouillera-t-on un peu quand quelques unités d'un groupe auront été lâchées et rejointes par les unités d'un groupe suivant. La curiosité fera que les spectateurs se passionneront en voulant situer les coureurs dans la course; et ils y parviennent. Sans déboursier un liard, avec, comme moyen, une montre, portant ou non une trotteuse, un morceau de papier et un crayon, le public s'ouvrira un spectacle dont ne bénéficie pas toujours le public payant des Vélodromes. Et un spectacle assez long, puisque, avec cinq équipes groupées et les routiers partant derrière elles, son attention sera éveillée pendant plus d'une heure.

Cette nouvelle formule est-elle la bonne? L'avenir le dira. Mais telle qu'elle est — on en lira plus loin les détails — elle semble devoir éviter les mécomptes de l'an dernier. Elle était donc nécessaire. Quoiqu'il en soit, on ne peut que louer Henri Desgranges d'avoir cherché un moyen nouveau pour forcer les concurrents à une lutte incessante. Ou'en résultera-t-il? de meilleures performances? des révélations? nous le saurons bientôt. Malheureusement, le vainqueur du Tour 1924-25 Bottechia, ne serait pas là pour gagner un troisième Tour. Quinze jours à peine avant la grande boucle, il avait trouvé une fin tragique en Italie; on avait découvert son corps à quelques kilomètres de chez lui, sa mort demeura mystérieuse pendant de nombreuses années et ce n'est que récemment qu'un paysan italien, sur son lit de mort, aurait déclaré et reconnu qu'il avait frappé d'une pierre à la tempe, il y avait de cela environ vingt ans, un cycliste entré dans ses vignes pour manger des raisins. Il l'avait pris pour un voleur. Il s'agit certainement de Bottechia et notre ami frappé à mort

s'en était allé mourir sur la route quelques centaines de mètres plus loin.

Un autre champion manquait aussi au départ, le vainqueur du Tour de France 1926, L. Buysse, dont la marque n'avait pas engagé d'équipe.

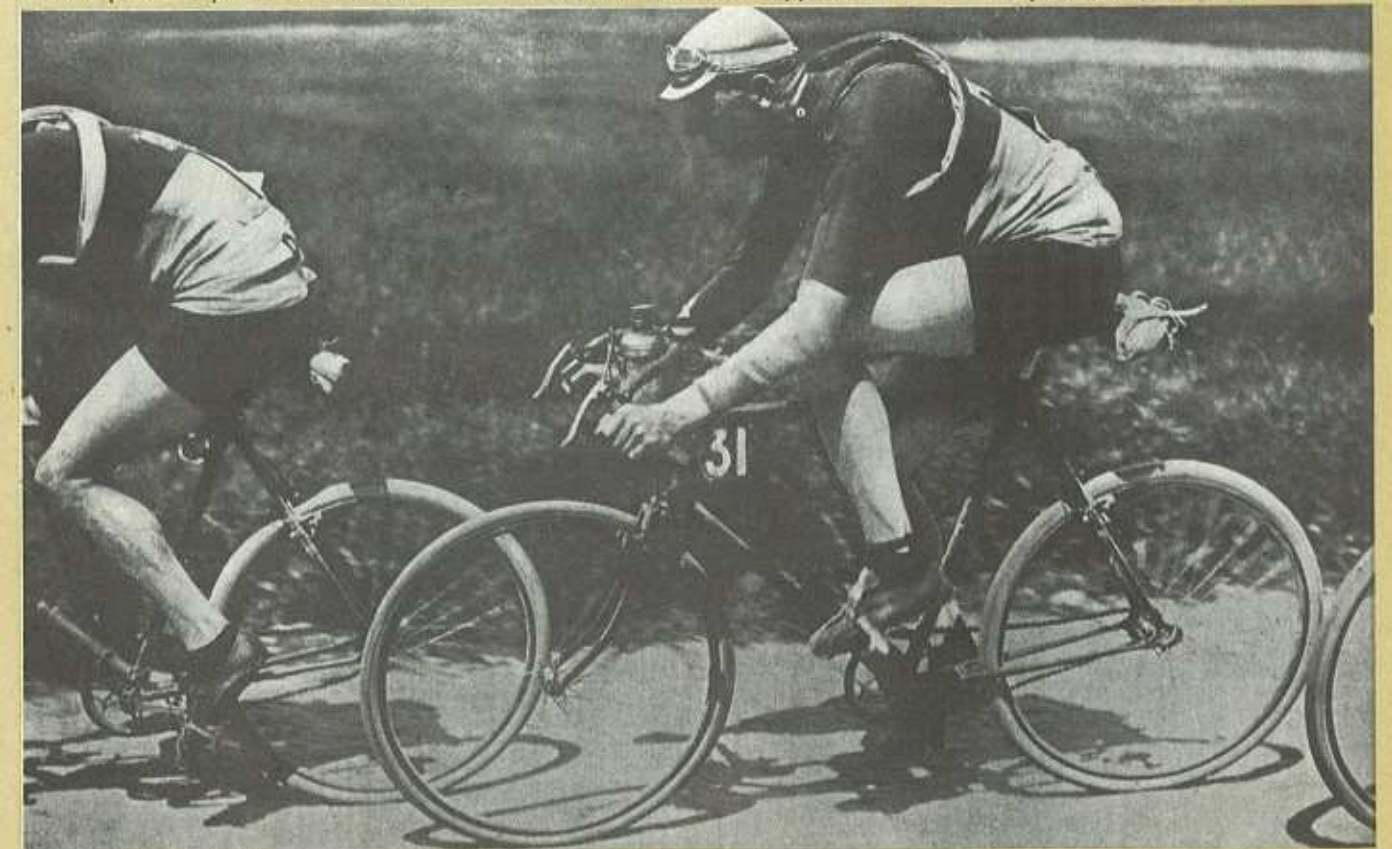
Le départ est donné le 19 juin au Vésinet par une matinée orageuse.

Dès le départ l'allure est rapide, ce qui doit faire plaisir à M. Desgranges.

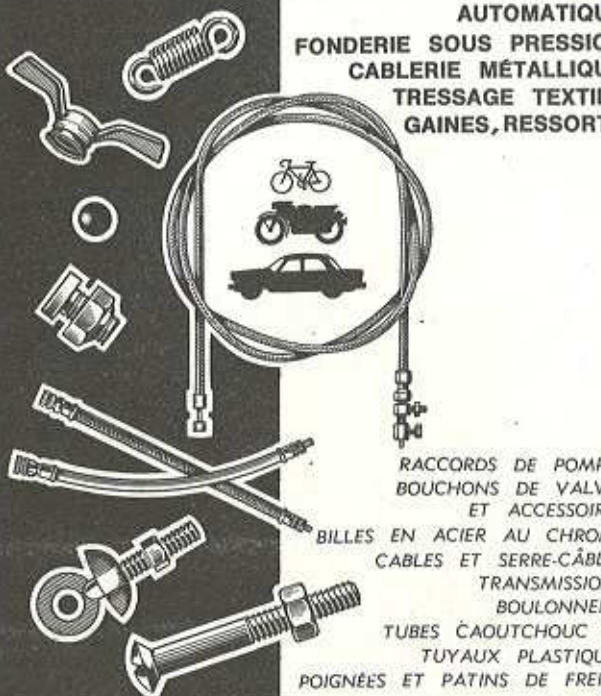
Francis Pélissier enlève la première étape: Paris-Dieppe, devant son coéquipier F. Le Drogo et endosse le maillot jaune. Pourtant, on chuchote dans la caravane du Tour que ce n'est plus le maillot d'un homme, mais celui d'une équipe. Je vous avoue, personnellement, que ce soit le maillot de n'importe qui, cela m'est indifférent; ce maillot jaune, je le trouve bien sympathique et que dans ma tête de Parisien, je me suis bien promis de l'endosser.

(A suivre)

Ci-dessous, Francis Pélissier, premier maillot jaune du Tour 1927.



DÉCOLLETAGE AUTOMATIQUE
FONDERIE SOUS PRESSION
CABLERIE MÉTALLIQUE
TRESSAGE TEXTILE
GAINES, RESSORTS



RACCORDS DE POMPES
BOUCHONS DE VALVES
ET ACCESSOIRES
BILLES EN ACIER AU CHROME
CABLES ET SERRE-CÂBLES
TRANSMISSIONS
BOULONNERIE
TUBES CAOUTCHOUC
TUYAUX PLASTIQUES
POIGNÉES ET PATINS DE FREINS

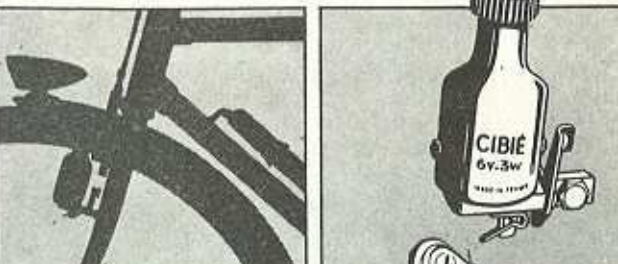
Ets J. JEUNEHOMME
 71 - CHAGNY - FRANCE - TÉL. : (85) 49-02-88

Nouveau!
PARE-CHOCS
 POUR
VéloSoleX "5000"



CTA
 27-LA BONNEVILLE
 Tél. (32) 34-12-51 & 34-12-67

La technique automobile au service du cycle

CIBIÉ
 6V-3W

CIBIÉ
 ÉCLAIRAGE CYCLE ET CYCLOMOTEUR



O.G.I.
INCASSABLE
INALTERABLE
INOXYDABLE
GARDE BOUE POUR CYCLES EN



UGINOX
R. CAGNION & Cie
 56, avenue Carnot
 Nemours (77)
 TEL. 428-00-94

PARIS-NICE
MILAN-SAN REMO
TOUR DE BELGIQUE
1^{er} Eddy MERCKX
 sur cycles MERCKX
 avec
LA COLLE ITALIENNE

PASTALI

PLUSIEURS FOIS VAINQUEUR DU CHAMPIONNAT DU MONDE

GARANTIE PAR



DISSOPLAST
 DISSOLUTION ET PIÈCES A BORDS MINCES POUR VULCANISATION A FROID

HISTOIRE de la BICYCLETTE L'ECLAIRAGE

(Voir LE CYCLE depuis le N° 11.)

(Suite)

NOUS faisons aujourd'hui un saut important dans le temps, puisque nous passons des années 1900 à 1934.

Entre temps, on sait que l'éclairage électrique par dynamos (ou par pile), peu différent de ce que nous utilisons aujourd'hui, était né.

Pourtant, la puissance de la dynamo n'était suffisante qu'aux grandes vitesses, et c'est pour pallier cet inconvénient qu'on avait eu l'idée d'incorporer un accumulateur au système, suivant un principe analogue à celui adopté en automobile; dans cet article, publié par « Le Cycliste » en mai 1934, sous la signature de l'ingénieur L. Cugnet, il est également question d'un éclairage par accus, non rechargeable en route.

Heureusement, nos dynamos actuelles ont une courbe de puissance extrêmement plate, et la lumière est pratiquement constante à toutes les allures. Seuls certains cycloportifs, cherchant le rendement maximum pendant une « nycto », utilisent aujourd'hui un éclairage par piles et lampe torche.

LE LAMPION "The Quick" (DÉPOSÉ)



ÉTOFFE ROUGE ININFLAMMABLE

N° 2401. LAMPION « THE QUICK », toile rouge ignifugée. Prix 2.15

L'INDISPENSABLE DÉPOSÉ



TOILE ROUGE IGNIFUGÉE IMPERMÉABLE

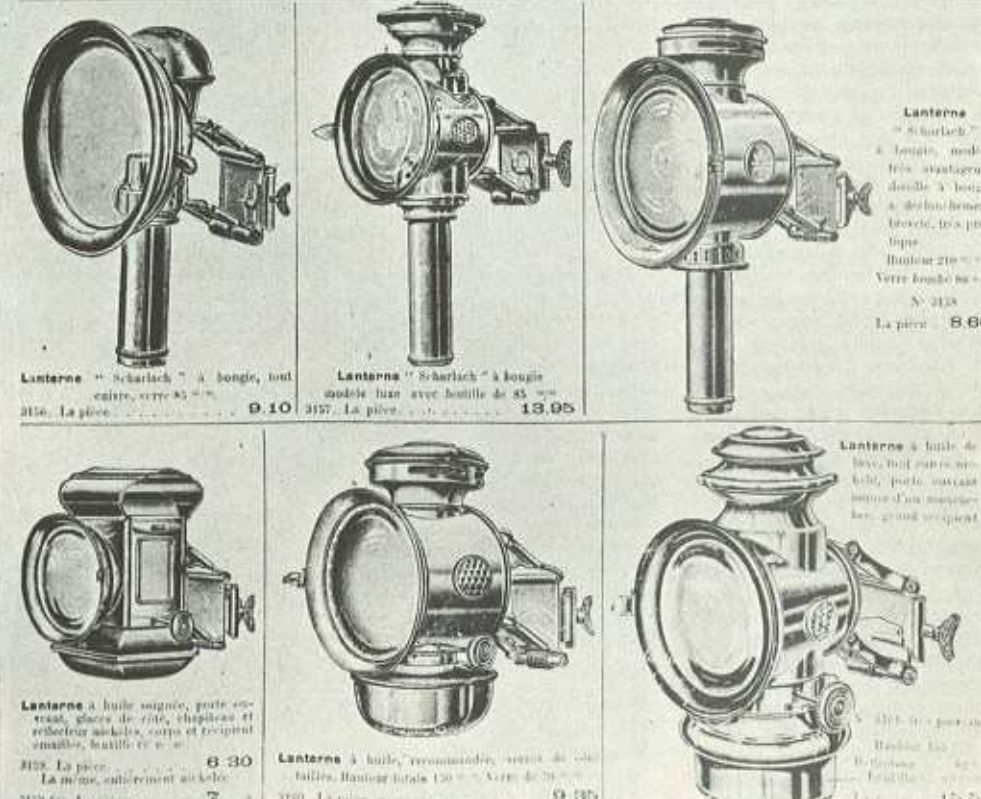
N° 2402. LAMPION « L'INDISPENSABLE », toile rouge ignifugée et huilée. 2.45

L'ÉCLAIRAGE des BICYCLETTES par ACCUMULATEURS se chargeant en marche

L'ÉCLAIRAGE par dynamo alimentant directement un phare avant et un feu rouge arrière donne généralement entière satisfaction lorsqu'on roule à une vitesse supérieure à 10-15 km-heure; mais, si, par suite de l'approche d'un obstacle, on ralentit légèrement, l'éclairage devient insuffisant, et même à peu près nul, de sorte qu'au moment précis où on aurait besoin de bien y voir clair, on d'être bien remarqué par les voitures venant de l'arrière, on se trouve privé d'éclairage presque subitement.

Pour remédier en partie à ces inconvénients, plusieurs constructeurs ont adopté l'addition d'une pile sèche dans la monture du phare avant; cette pile doit être branchée à la main sur le circuit pour remplacer l'éclairage par dynamo lorsque ce dernier devient insuffisant; mais, pour cela, il faut que le phare soit placé à portée de la main; il est alors trop haut pour une bonne utilisation de sa lumière sur la route; on voit

Lanternes "SCHARLACH" à bougie, à huile et à pétrole



Lanterne "Scharlach" à bougie, tout caïre, verre 85 mm. 2150. La pièce 9.10

Lanterne "Scharlach" à bougie modèle luxe avec bouteille de 85 mm. 2157. La pièce 13.95

Lanterne à huile soignée, porte-verre, glace de verre, clapet et réflecteur nickelés, corps et récipient en acier, bouteille 100 mm. 2159. La pièce 6.30
 La même, entièrement nickelée 3159 bis. La pièce 7

Lanterne à huile, recommandée, verre de 100 mm. Bouteille totale 120 mm. Verre de 70 mm. 2160. La pièce 9.95

Lanterne "Scharlach" à bougie, modèle très élégant, double à bougie à débranchement facile, très pratique. Bouteille 210 mm. Verre double 85 mm. N° 2138. La pièce 8.60

Lanterne à huile de luxe, tout nickelé, porte-verre nickelé, réflecteur nickelé, corps et récipient en acier, bouteille 100 mm. 2161. La pièce 12.50

Quelques exemples d'éclairages des « temps héroïques », en haut, deux types de lampions et, en dessous, lanternes à bougie et à huile.

HISTOIRE DE LA BICYCLETTE • HIST

d'autant mieux les pierres, les trous, etc., que le phare est plus bas : certains le mettent au niveau du moyeu de la roue avant. En outre la surprise de l'obstacle peut faire oublier de mettre la pile en circuit, d'où accident possible.

Une Maison aurait, paraît-il, mis dernièrement sur le marché un dispositif branchant automatiquement l'éclairage sur la dynamo ou sur la pile suivant la plus ou moins grande vitesse du cycliste. Cela supprimerait les inconvénients signalés plus haut, mais ne ferait pas disparaître le suivant : les piles ne durent qu'un certain nombre d'heures, indiqué pour service intermittent ; le nombre d'heures diminue énormément si l'éclairage est continu, ce qui arrive lorsqu'on fait une longue montée ou qu'on circule dans des rues encombrées ne permettant pas d'aller vite, et c'est le cas de beaucoup d'usagers de la bicyclette. D'autre part, une pile, même peu utilisée, est toujours hors service au bout de quelques semaines.

Ces faits montrent qu'il faut renouveler souvent les piles et que, par conséquent, ce système d'éclairage devient vite onéreux si on circule souvent la nuit en ville ou en pays accidenté.

Il existe un autre genre d'éclairage qui n'est pas sans défaut, mais qui, cependant, n'a aucun de ceux venant d'être signalés : il s'agit de l'éclairage par accumulateurs.

En effet, les accumulateurs donnent une lumière uniforme complètement indépendante de la marche, avec phare dans n'importe quelle position, et sans aucune préoccupation pour le cycliste.

Ce système n'est pas répandu, probablement à cause de la solution du rechargement et des ennuis d'entretien. Ces ennuis proviennent de l'emploi d'accumulateurs au plomb, tandis qu'on ne les a pas avec les accumulateurs au nickel. En effet, il n'y a aucune crainte de sulfatage, ni de détérioration, lorsqu'on les abandonne, chargés ou non. En outre, ils ont l'avantage de pouvoir être chargés à n'importe quel régime sans compromettre leur état.

Un bicycliste est monté ainsi depuis plusieurs années, à son entière satisfaction ; son accumulateur au nickel

pèserait moins de 5 à 600 grammes, s'il était enveloppé légèrement. Chaque charge assure l'éclairage pendant une dizaine d'heures. Comme sujétion, il y a lieu de prendre la précaution de ne jamais renverser la bicyclette les roues en l'air, ni de la laisser longtemps couchée à plat, parce que le liquide des accumulateurs, bien qu'immobilisé dans du coton, pourrait s'échapper en partie. Il faut également faire, de temps en temps, le plein avec de l'eau distillée.

Comme défaut, on peut dire que le voltage s'affaiblit progressivement pendant la décharge, tandis qu'il reste sensiblement uniforme avec les accumulateurs au plomb. Cet inconvénient n'est pas grave : au contraire, c'est une qualité, dans un certain sens, parce qu'on est averti bien plus longtemps d'avance que l'accumulateur va être vide.

Quant au rechargement, il serait à souhaiter que les constructeurs d'éclairage établissent des dispositifs de rechargement en marche, comme cela existe pour les autos et les motos ; il semble que la réalisation pourrait se faire sans qu'il en résulte des complications inadmissibles. L'emploi des accumulateurs au nickel facilite la solution : en effet, on pourrait utiliser la force perdue dans les descentes, quelque rapide que soit l'allure et, si besoin, on compléterait la charge en palier.

Pour cela il suffirait d'avoir une dynamo à courant continu, à commande par galet frottant sur pneu, et qu'on embrayerait dans les descentes et autres endroits où on voudrait recharger. Cette dynamo serait mise directement en circuit avec l'accumulateur avec, toutefois, un joncteur-dioncteur qui agirait lorsque la vitesse serait trop faible et éviterait ainsi que l'accumulateur se décharge dans la dynamo.

La dynamo devrait être établie de façon qu'elle com-

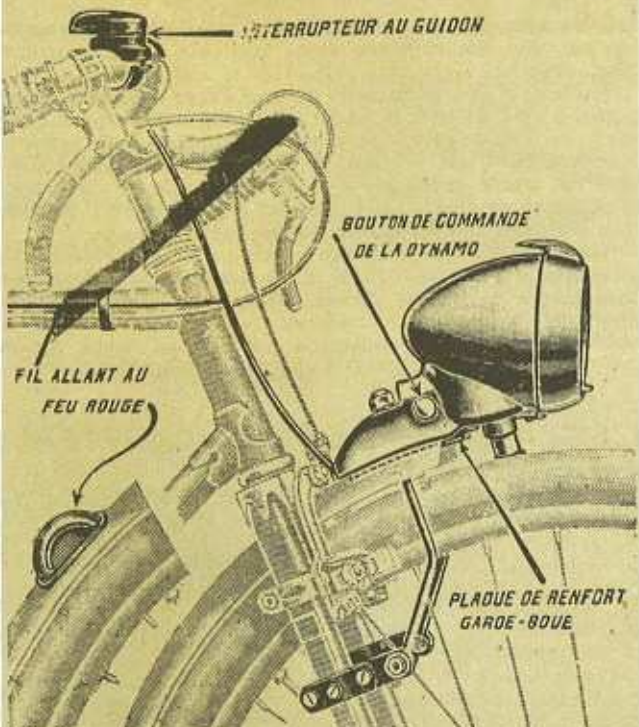
Publicité datant de 1936, et présentant des types d'éclairage évidemment disparus aujourd'hui.

Une révolution dans l'éclairage des cycles

La Dyna-Phare JUX

Breveté S. G. D. G.

La Dynamo JUX-64 montée à l'arrière d'un phare aérodynamique chromé à deux ampoules 6 volts, 0,35 ampère



Montage facile, un seul trou à percer dans le garde-boue et 2 colliers à fixer aux fourreaux. L'appareil est livré avec tous les fils connectés à l'intérieur du phare et montés dans une gaine souple se terminant par l'interrupteur.



Plusieurs modèles de Phares, Feux rouges, Porte-phares

En vente dans toutes les Bonnes Maisons

HISTOIRE DE LA BICYCLETTE • HISTOIRE DE LA BICYCLETTE • HISTOIRE DE LA

mence à charger l'accumulateur lorsqu'on marcherait à 7-8 km à l'heure. Lorsqu'on roulerait à grande allure l'intensité monterait, ce qui se-

rait sans inconvénient sur les accumulateurs au nickel, ainsi que cela a été dit précédemment, mais serait dangereux avec le plomb.

La construction des dynamos à courant continu étant plus délicate et peut-être plus coûteuse que celle des dynamos à courant alternatif, on

aurait intérêt à choisir ce dernier type qui a déjà fait ses preuves. Cependant, ce serait à examiner, car il faudrait y adjoindre un autre appareil, parce qu'on ne peut charger les accumulateurs avec du courant alternatif. Cet appareil serait une soupape électrique qui ne laisserait passer le courant que dans un sens et ferait l'office de redresser. Cette soupape diminuerait beaucoup le rendement et exigerait l'emploi d'une dynamo bien plus puissante. Par contre, elle empêcherait automatiquement la décharge de l'accumulateur dans la dynamo en ne laissant pas revenir le courant en arrière.

La soupape pourrait être construite en rondelles de cuivre oxydé ou en sélénium ; elle ne serait pas encombrante (environ 3 cm de diamètre), indégradable et insensible aux vibrations.

En résumé, l'éclairage par accumulateur serait un peu plus cher d'achat, mais il aurait l'avantage d'être régulier, continu, économique d'entretien et de grande intensité, surtout si on avait soin de maintenir l'accumulateur constamment en pleine charge. Son poids serait du même ordre que celui des meilleurs éclairages existant.

NOTA. — Avec accu fer-nickel à 4 éléments on peut obtenir, à l'aide de branchements simples :

- a) éclairage de route intensif en mettant les 4 éléments en série (voltage maximum : 5,6 volts) ;
- b) éclairage code en branchant les éléments en parallèle deux par deux (voltage maximum : 2,8 volts) ;

La manœuvre se fait par un commutateur à 2 barrettes placé sur la tranche avant de la boîte à accu. On a 3 positions : route, code et repos.

La durée de la décharge est approximativement de :

- 20 heures en éclairage route ;
- 40 heures en éclairage code ;
- avec lampe avant de 4/5 volts consommant 0,35 ampères, et lampe arrière consommant 0,04 ampère.

Le poids de l'accu, y compris les attaches, est de 2 kilos. Avec une construction spéciale et le rechargement en marche, comme il est dit sur la note ci-dessus, on aurait un

Lanternes Acétylène - Verres pour Lanternes

Lanterne "Pêcheur", verre simple, 30 mm diamètre, 100 mm hauteur, 100 mm laiton. La pièce 5

Lanterne "Touriste", verre simple, 40 mm diamètre, 100 mm hauteur, 100 mm laiton. La pièce 18.40

Lanterne "Moyeu", verre simple, 40 mm diamètre, 100 mm hauteur, 100 mm laiton. La pièce 11.20

Lanterne "Star", verre simple, 40 mm diamètre, 100 mm hauteur, 100 mm laiton. La pièce 7.10

Lanterne "Luching", tout cuivre nickelé, Grand réflecteur double. La pièce 14.75

Lanterne "La Vallonnaise", tout cuivre et nickel, double de lumière, grande 2 heures. La pièce 19.50

Lanterne "Bataille", cuivre nickelé, réflecteur simple. La pièce 9.

Lanterne "Cycliste", accumulateur à grand réflecteur, tout cuivre nickelé, 4 barrettes. La pièce 32

Lanterne "Victor", modèle de base, grande réflecteur simple, tout cuivre nickelé. La pièce 15.40

Verres simples et doubles de 30 à 50 mm diamètre. La pièce 0.80

Verres de 50 à 100 mm diamètre. La pièce 1.80

Lentilles pour lanternes. La pièce 1.30, 1.45, 1.60, 1.70, 2.00, 3.00

Réflecteur et Générateur pour bicyclette. La pièce 17

Réflecteur et cuivre nickelé, tout cuivre nickelé, grande réflecteur simple, tout cuivre nickelé. La pièce 17

Autre série de lanternes à acétylène d'avant-guerre (celle de 14-18).

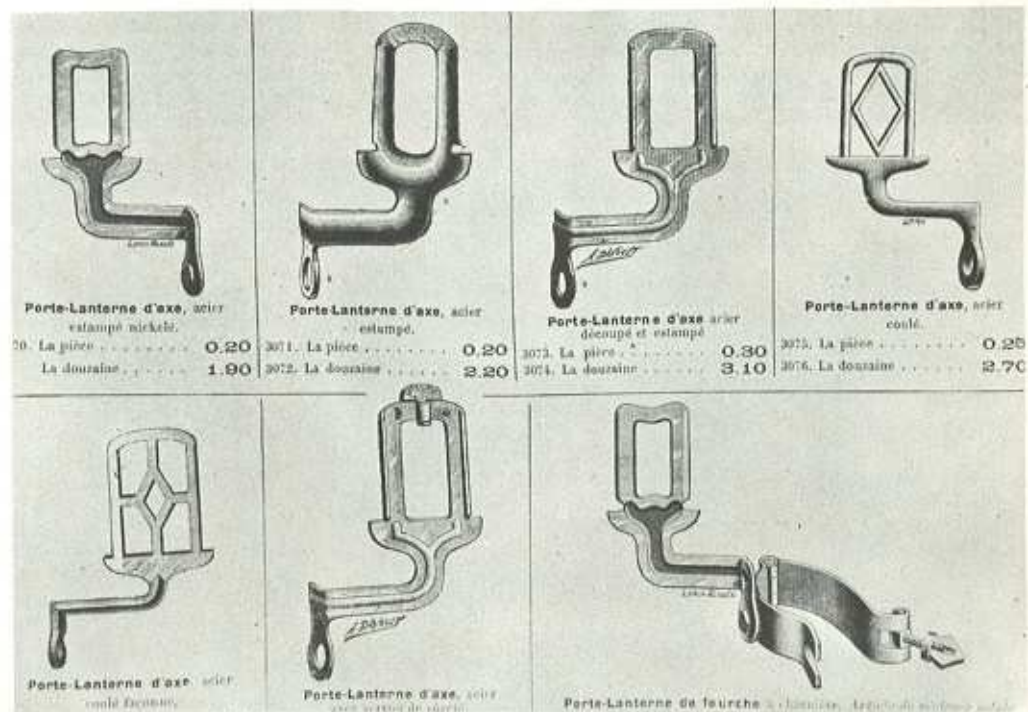
HISTOIRE DE LA BICYCLETTE • HISTOIRE DE LA BICYCLETTE • HISTOIRE DE LA

pois environ 4 fois moindre, tout en ayant à sa disposition un nombre suffisant d'heures d'éclairage. (L'accu de 2 kilos a été construit en attendant qu'on trouve dans le commerce le rechargement en marche).

Bien que l'éclairage route soit plus intensif avec mon nouvel accu qu'avec celui à 3 éléments, que je possédais auparavant, mon opinion se confirme que, pour la visibilité ultima, la meilleure position du phare est près du moyeu de la roue avant.

L. CUGNET,
Ingénieur aux Aciéries
de Firminy

Ci-contre, quelques exemples
de porte-lanternes 1900.



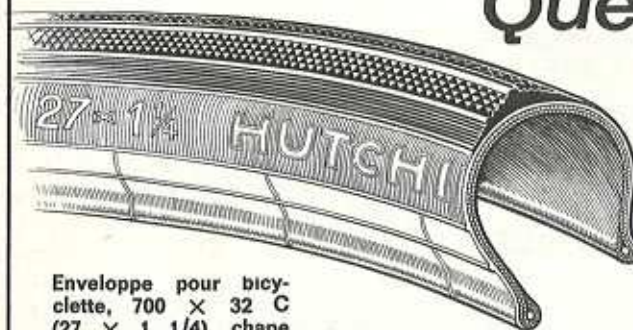
Quelques anciennes marques...



encore
vivantes
ou
disparues

Voir
notre n° 118

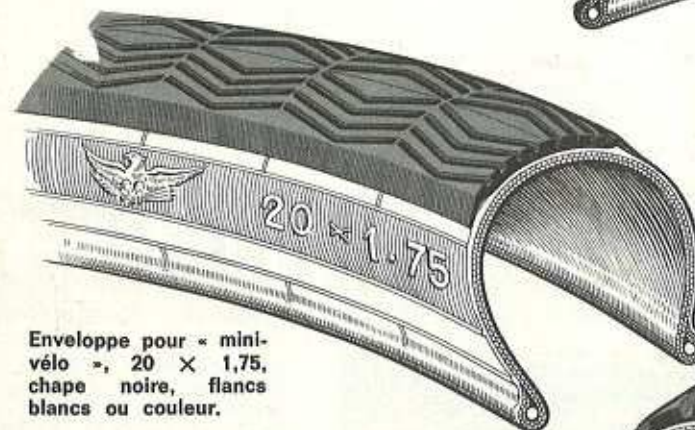
Quelques principales
productions
HUTCHINSON



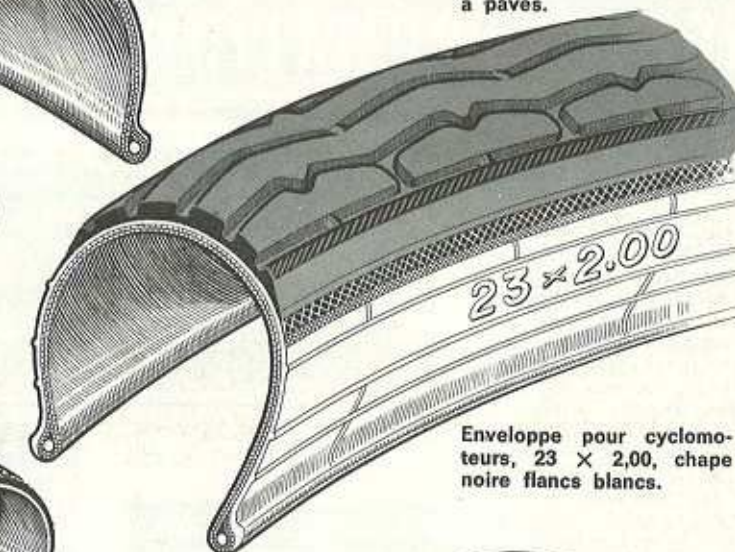
Enveloppe pour bicyclette, 700 x 32 C (27 x 1 1/4), chape noire, flancs blancs ou couleur.



Enveloppe noire pour cyclomoteur « VROOM », renforcé, 2 x 19, chape à pavés.



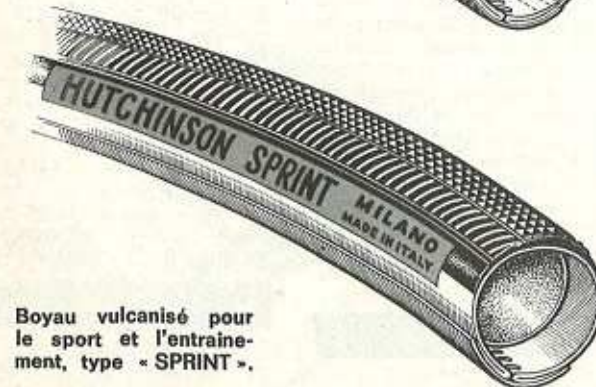
Enveloppe pour « mini-vélo », 20 x 1,75, chape noire, flancs blancs ou couleur.



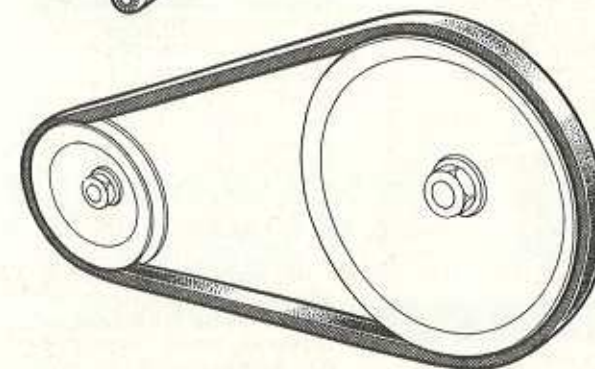
Enveloppe pour cyclomoteurs, 23 x 2,00, chape noire flancs blancs.



Boyaux compétition « CORSA LEGGERO » façon main.



Boyaux vulcanisés pour le sport et l'entraînement, type « SPRINT ».



Courroie type « VENTILAIGLE » pour cyclomoteurs

LE MONDE DES « 2 ROUES » • LE MONDE DES « 2 ROUES » • LE MONDE DES

(suite de la page 16)

course. Je vois également arriver des chauffeurs de taxi qui utilisent leur jour de congé à pédaler, comme les chauffeurs de maître. Celui de Yul Brynner est un de mes clients les plus assidus. La mini-bicyclette (pédales basses et guidon haut) est surtout utilisée par les jeunes femmes qui ne veulent pas trop « souffrir » et par les familles nombreuses. Le vélo américain (grande roue à l'arrière et plus petite à l'avant, dérailleur à cinq vitesses) est le préféré des jeunes gens du 16^e, des danseurs des Folies-Bergère ou du Lido (1).

• Mais notre cheval de bataille reste le cyclomoteur. Nous en louons une centaine par jour, par exemple aux banques pour leurs coursiers. Un couple d'Américains m'en a réclamé pour visiter les châteaux de la Loire. Un avocat l'a préféré à sa voiture pour aller au Palais car il avait trop de contraventions. D'autre part, le 9 mai, une société a l'intention d'organiser un rallye à vélomoteur à l'intérieur du parking. *

Enfin, parmi ses clients, un ecclésiastique : c'est un fana de la bécanne !

(1) Ce qui confirme l'expression « monter en danseuse » quand il faut grimper une côte.

LE COURRIER DU LECTEUR

D. — Toujours lecteur assidu de votre revue « Le Cycle » dont je vous félicite, j'ai lu votre rubrique le Courrier des Lecteurs. Aujourd'hui, je viens vous demander un renseignement technique. Pourriez-vous m'indiquer un modèle de pneu « façon main » qui aurait une chape antidérapante ; il y a quelques années j'employais des Wolber façon main type Super-Sport en 700 C qui avaient une structure de ligne assez prononcée, ce qui était intéressant dans les parcours boueux des routes de campagne. Les derniers que j'ai achetés dans ce modèle ont des dessins de la chape peu prononcés. Ils vont bien par temps

sec. Aussi je vous sera reconnaissant de m'indiquer un modèle me convenant. Henri Gadras,

R. — Il nous semble que vous voulez concilier deux qualités inconciliables. En effet, le fabricant qui réalise un pneu « façon main » destiné presque exclusivement aux amateurs de rendement maximum cherche à faire quelque chose de léger. Aussi, doit-il choisir une chape mince, donc ayant des sculptures peu profondes. Si l'utilisateur veut des dessins très prononcés, il sera forcé de prendre des pneus vulcanisés et les utiliser sur routes mauvaises, glissantes et mouillées, quitte à remettre ses pneus légers pour les belles routes et le beau temps. Si, par contre, vous voulez des « façon main » légers avec sculptures profondes, demandez aux fabricants de pneus, CANETTI, MILREMO, WOLBER, DOURDOIGNE, etc., de vous faire spécialement des 700-C avec chape de cyclocross. Mais cela sera certainement long et cher.

NOS INFORMATIONS PROFESSIONNELLES

75 PARIS

VENTES ET CESSIONS
PIGEON (Serge-Armand). Acquiert par achat, prix stipulé 60.000 F, fonds vte motos, autos, vélos, ainsi que leurs accessoires, auto-école et assurances, sis à Bonneuil-sur-Marne, 4, rue Estienne-d'Orves, exploité à dater du 1^{er} novembre 1970. Vendeur : Mme veuve GELY, née MAISONNEUVE (Paulette).

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. CONTACTOCYCLES, S.A.R.L. au capital 25.000 F en numéraire. Siège social : 18 et 20, faubourg du Temple, à Paris. Durée : quatre-vingt-dix-neuf ans, à compter du 21 juillet 1964. Gérant : Mme BENDERDIAN, née VIT-CHEN (Jeannette), demeurant 75, avenue de la République, à Paris. Mise en harmonie des statuts (assemblée générale du 5 septembre 1970).

02 AISNE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. ROGNAT (Michel-Saint-Amour, Alexandre). Marchand réparateur cycles, cycles à moteur accessoires et

NOTEZ BIEN CECI...

Nos « INFORMATIONS PROFESSIONNELLES » sont recueillies dans le « Bulletin Officiel », édité par le « Journal Officiel ».

Elles revêtent, bien que puisées aux meilleures sources, un caractère purement indicatif, et les erreurs ou omissions éventuellement relevées par nos lecteurs ne sauraient engager la responsabilité de notre Revue.

carburants, à La Fère, 21, rue de Crécy. Fonds acquis par donation.

06 ALPES-MARITIMES

CREATIONS D'ETABLISSEMENTS
R. C. SAVIGNAT (Claude-André). Vente réparation motos, à Cannes, 4, avenue du Commandant-Bret. Création d'établissement à dater du 1^{er} octobre 1970.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R.C. Mme SIEG, née CHARLOT (Elise). Marchande ambulante, vente fournitures, accessoires, cycles, motocyclettes, articles sports en gros. Enseigne : Etablissements Charlot Siegazur. Domicile : 19, chemin des Bréguères, au Cannet. Conjoint décédé à Toulon (83), le 10 août 1970.

08 ARDENNES

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. COMPTOIR NEW STAR, S.A.R.L. capital de 13.500 F. Commerce cycles accessoires, motos, machines à coudre et tous articles de sport. Siège social : Charleville-Mézières, rue du Petit-Bois. Assemblée générale extraordinaire du 30 septembre 1970 : dissolution anticipée de la société, avec effet du même jour, et nomination de Mme veuve Favret, née Rogiesart (Yvonne), demeurant à Charleville-Mézières, 24, rue du Petit-Bois, en qualité de liquidateur.

11 AUDE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. MARIS (Jean-Marie-

Antoine-Baptiste). Vente cycles, cyclomoteurs accessoires, 6 et 8, rue Contresty, à Castelnaudary. M. MARIS (Jean-Marie), déclare être en société de fait avec son père MARIS (Clément), R.C., pour le commerce ci-dessus désigné, depuis le 1^{er} juillet 1970.

13 BOUCHES-du-RHONE

VENTES ET CESSIONS
MISTRAL MOTOS, S.A.R.L. capital 20.000 F. Siège social Marseille, 145, cours Lieutaud. Objet : vente achat vélos, cyclomoteurs, motos, réparation, vente accessoires. Gérants : GAMERRE (Guy), demeurant 40, avenue des Alliés, à Roquevaire, et ATXER (Robert), résidence Saint-Pons, 15, bd de la Comtesse, à Marseille. Acquiert par cession, au prix stipulé de 50.000 F, les droits au bail de locaux à usage commercial, sis à Marseille, 143, cours Lieutaud, à dater du 12 novembre 1970. Vendeur : S.A.R.L. MORCETTE ET CIE, R. C. 59-B 411.

14 CALVADOS

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. BESSOULE (Georges). Vente, location, répara-

52 PAGES



VAR 66

ENVOI GRATUIT AUX PROFESSIONNELS

DOCUMENTATION UNIQUE DES PROFESSIONNELS

VAR. 6, r. Pasteur, PARIS (11^e) 700. 03.88

NOUVEAU CATALOGUE COMPLET OUTILLAGE CYCLE ET MOTO

tion cycles vélomoteurs à Trouville, 83 et 85, rue des Bains. Fonds acquis par achat.

17 CHARENTE-MARIT.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. MARTIN (André). Autos, motos, cycles, transports, essence, huile, gas-oil, pétrole, gaz, carburants, à Saint-Genis-de-Saintonge, et autres. Fin des dépôts de gaz, carburants à Mirambeau et Jonzac depuis le 1^{er} novembre 1970. Nouvelle activité : vente à la commission d'autos, cycles, essence, huile et gaz, carburants.

R. C. DAVID (Jean-Robert). Garage, vente et réparation autos, tracteurs agricoles, cycles, motos, essence, etc., à Bougneau. Nom commercial : DAVID père et fils. Fonds exploité en association de fait du 1^{er} mars 1970 avec son père DAVID (Emile), R.C.

27 EURE

CREATIONS D'ETABLISSEMENTS
R. C. GARAGE LEBLANC, S.A.R.L. capital 20.000 F. Achat, vente réparation toutes voitures automobiles, tracteurs matériel agricole, pièces, accessoires pour cycles, automobiles, tracteur et maté-

riel agricole, essence et pneus. Siège social : lieudit La Rivière-Thibourville, à Fontaine-la-Soret. Gérant : LEBLANC (Daniel), demeurant à Nassandres, hameau de Feugerolles. Cette société se constitue et crée un établissement, à compter du 1^{er} septembre 1970.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. GARAGE DES DEUX PONTS, S.A.R.L. capital de 20.000 F. Automobiles, cycles, motocycles, produits pétroliers. Siège social : Pont-Audemer, 22, rue Notre-Dame-du-Pré. Capital porté de 10.000 F à 20.000 F. Mise en harmonie des statuts.

33 GIRONDE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. ETABLISSEMENTS CAZENAVE, S.A. capital de 3.000.000 de F. Objet : industrie et commerce cycles, accessoires, constructions mécaniques et matériel roulant. Siège social : Belin. A compter du 1^{er} octobre 1970 : DUPUY (Marie-Marc), demeurant 144, rue François-de-Sourdis, à Bordeaux, a été nommé président du directeur, en remplacement de VILAIN (Roger).

PROJECTEURS à compteur FA 941



NOS INFORMATIONS PROFESSIONNELLES

34 HERAULT

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. MOTOSPORT, S.A. R.L. capital 20.000 F. Vente, réparations motos, cycles. Siège social : 126, avenue du Pont-Juvenal, à Montpellier. Mme CIPRES, née RUITZ (Conception - Nicole), demeurant 122, avenue du Pont-Juvenal, à Montpellier, a été nommée gérante de la société en remplacement de M. SAUVETERRE (Jacques).

37 INDRE-ET-LOIRE

VENTES ET CESSIONS
MARIN (Daniel-Raymond). Acquiert par donation, au prix évalué à 6.000 F (sans marchandises), un fonds de maréchalerie, serrurerie, vente et réparation de matériel et machines agricoles, vente accessoires cycles, sis à Saint-Senoche, au bourg, exploité à dater du 1^{er} octobre 1970. Donateurs : MARIN (Marcel-Louis), R. C., et Mme, née TRAVOUILLO (Raymonde-Marie), son épouse.

R. C. Radiation à dater du 1^{er} juillet 1970 de AUDEBERT (Pierre-Daniel). Maréchalerie, vente réparation de machines agricoles, cycles accessoires,

épicerie, à Marigny-Marmande. Il est précisé que l'activité a toujours comporté distribution de gaz butane et propane et petite quincaillerie et depuis 1956 vente de carburants, huiles et lubrifiants. Vente du fonds à GRIFFON (Jean) et Mme PELE (Bernadette), son épouse, pour la partie vente de carburants, huiles et lubrifiants, distribution de gaz butane et propane et petite quincaillerie ; cessation à même date pour l'autre partie.

41 LOIR-ET-CHER

VENTES ET CESSIONS
R. C. BRINET (Jean-François-Jacques). Acquiert par achat, prix stipulé 85.000 F, fonds mécanicien, garagiste, vente carburant, vente réparation voitures, cycles, motos, poids lourds, machines agricoles, sis à Chaumont-sur-Tharonne rue de Romorantin, exploité à dater du 1^{er} août 1970. Vendeur : Mme veuve BRINET, née JULLIEN (Urbaine), R. C.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. MORIN FRERES, S. A. R. L. capital 32.000 F. Commerce armes, cycles, automobiles, tracteurs, exploitation de garage, mécanique générale. Siège social : route

ÉQUIPEMENT ELECTRIQUE pour cycles et cyclomoteurs

SOUBITEZ



NOS INFORMATIONS PROFESSIONNELLES

de Chaon, à Pierrefitte-sur-Sauldre. Mise en harmonie des statuts avec les nouvelles dispositions légales sans modifier les stipulations essentielles.

42 LOIRE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. **LES CYCLES AQUILA**, S. A. capital 510.000 F. Fabrication, achat, vente bicyclettes cycles. Siège social : à Saint-Etienne, 3, rue Bernard-Palissy. Nouvelle dénomination : **LES CYCLES AQUILA - SAINT-ETIENNE**. Pr. dir. gal : **CHALLIOL-RACHLIS** (Claude), demeurant à Nice, 16, rue de Châteauneuf, en remplacement de Mme veuve **RACHLIS**, démissionnaire. Suppression du directeur et du conseil de surveillance.

44 LOIRE-ATLANTIQUE

VENTES ET CESSIONS
R. C. **LE JEUNE** (Gérard-René-Marie). Ramasseur de déchets et vieilles matières (détail), à Argenteuil, 22, rue de l'Asperge. Acquiert par achat, au prix stipulé de 15.000 F, fonds garage, réparations cycles et autos, sis à Herbignac, lieudit Le Rhodour, exploité à dater du 1^{er} septembre 1970. Vendeur : **LEMEIGNEN** (Joseph-Pierre-Marie), R. C. Ce fonds est acquis à titre d'établissement secondaire, R. C.

R. C. **BOUGARD** (Gaston-Germain). Acquiert par achat, prix stipulé 30.000 F, fonds commerce vente réparations cycles cyclomoteurs, sis à Angers, 2, rue Jean-Perrin, exploité à dater du 1^{er} octobre 1970. Vendeur : Mme **BLOU-DEAU**, née **TANGUY** (Camille), R. C.

45 LOIRET

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. **VAPPAREAU** (Jacques-André-Edouard). Réparation vente voitures automobiles, cycles, machines agricoles, 11, rue de la Gare, à Neuville-aux-Bois. Fonds précédemment exploité jusqu'au 6 juillet 1970 par **VAPPAREAU** (André), R. C.

R. C. Mme veuve **GIRAULT**, née **PAQUET** (Gilberte-Agnès),

Vente réparation motos, autos, électricité, fournitures et installations électriques, moteurs industriels, à Sennely. Fonds précédemment exploité jusqu'au 14 juillet 1970 par **GIRAULT** (Marcel), R. C.

51 MARNE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. Mme veuve **ROYER**, née **CAGNIARD** (Marie-Louise). Cycles, motos, voitures d'enfant, machines à coudre, dépôt de gaz butane, à Verlus, 37, rue de Châlons. Etablissements secondaires : Mesnil-sur-Oger et Epernay, place Hugues-Plomb. Fonds légué en usufruit de l'universalité des biens, le 27 mai 1970, par **ROYER** (Rémi-Roger), R. C.

R. C. **CENTRE VITRYAT AUTOMOBILE**, S. A. R. L. capital 200.000 F. Commerce automobile, cycle et motocycle, véhicules agricoles et station-service. Siège social : Vitry-le-François, faubourg de St-Dizier. Suivant délibération de l'assemblée générale extraordinaire des associés en date du 21 septembre 1970, il a été décidé la mise en harmonie des statuts avec la loi du 24 juillet 1966 et le décret du 23 mars 1967.

53 MAYENNE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. **GUIBERD** (Daniel-Louis-Emilien). Vente cycles accessoires, à Villaines-la-Juhel, rue Saint-Nicolas. Adjonction : exposition sur foires et marchés de matériel agricole, à compter du 1^{er} décembre 1970.

56 MORBIHAN

VENTES ET CESSIONS
R. C. **LE LOREC** (Efliam-Pierre-Marie). Acquiert par donation-partage, au prix évalué à 20.000 F, fonds cycles, accessoires, machines agricoles et réparations, sis à Brech, Corn er Hoet, exploité à dater du 23 septembre 1970 comme propriétaire. Vendeur : Mme **LE LOREC**, née **LAVAREC**, R. C.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. **GARAGE COURT**, S. A. capital 500.000 F. Com-

merce de garage, atelier de réparations, achat et vente de voitures automobiles, tracteurs et matériel agricole, cycles et motocycles, station-service. Siège social : Lorient, 4 et 6, boulevard Laënnec. Il résulte d'une délibération du conseil d'administration de ladite société en date du 26 septembre 1970, qu'ont été nommés directeurs généraux de la société M. Paul-Adolphe **COURT**, demeurant à Lorient, 4, boulevard Laënnec, et Mme Denise-Jeanne-Marie-Louise **PERIGAULT**, veuve de M. Louis **COURT**, demeurant à Lorient, 29, boulevard Laënnec, avec effet du 1^{er} octobre 1970.

58 NIEVRE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. Mlle **BERTHOMIER** (Yvonne). Station-service, carrosserie, peinture voitures automobiles, réparation cycles, motocycles. Enseigne : Esso-Service l'Escale, à Fourchambault, 25, route de Nevers. Fonds donné en location-gérance à la société **ESSO-STANDARD**, dont le siège social est à Courbevoie (Hauts-de-Seine), 6, avenue Gambetta, à compter du 6 mai 1970.

R. C. **LOMBARD** (Claude-Joseph). Serrurerie, armes, munitions, vente cycles, motos accessoires, électricité, machines agricoles, à Châteauneuf-Val-de-Bargis. Fonds acquis par achat.

59 NORD

CREATIONS D'ETABLISSEMENTS
R. C. **GARAGE DE LA PORTE DE PARIS**, S. A. **CREPIN**, S. A. au capital de 70.000 F. Siège social : Lille, 8, bd Papin. Objet : garage, réparation, entretien, achat, vente des véhicules automobiles, motocycles et cycles, vente des accessoires, etc. Président directeur général : **CREPIN** (Gérard), demeurant à Lambersart, 154, avenue de l'Hippodrome. Cette société crée un établissement secondaire, à dater du 1^{er} novembre 1970, pour l'exploitation d'un fonds de garage et réparation de véhicules automobiles, à Lille, 95, rue de Douai.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES

R. C. **SUPERSAC**, S. A. au capital 80.000 F. Fabrique, vente sacs, housses automobiles et toutes opérations s'y rattachant. Siège social : Tourcoing, 98, rue de Roubaix. Mise en harmonie des statuts. La durée de la société est réduite à 99 années, à compter du 7 novembre 1950. Le capital est porté de 80.000 F à 100.000 F par incorporation de réserves. L'objet social devient : la fabrication, l'importation, la distribution et la vente en gros et au détail et la pose de tous accessoires pour l'automobile, cycles, motocycles, nautisme, camping, caravaning, loisirs et toutes opérations s'y rattachant. Commissaire aux comptes : Léon **BRACQ**, demeurant à Tourcoing, 252, bd Descat.

R. C. **ETABLISSEMENTS ROGER**, S. A. capital 275.000 F. Achat, vente cycles à moteur, motocycles, voitures automobiles à l'état neuf ou usagé et pièces détachées, etc. Siège social : Lille, 53, bd Carnot. Est nommé commissaire aux comptes : **LA SOCIETE D'EXPERTISE COMPTABLE FIDUCIAIRE DE FRANCE**, dont le siège est à Levallois, Les Hauts de Villiers, 2 bis, rue de Villiers, en remplacement de **MACE** (Jean), commissaire démissionnaire (assemblée générale ordinaire du 29 juin 1970).

60 OISE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. **DUTFOY** (Guy). Garage, réparations, station-service, essence, accessoires automobiles, cycles, motos, 57, rue de Clermont, à Beauvais. Adjonction de vente foraine en articles de quincaillerie, à compter du 17 novembre 1970.

R. C. **PARIS MANCHE**, S. A. R. L. capital 50.000 F. Exploitation de poste essence, station-service, garage automobile, achat, vente, réparations toutes voitures automobiles, camions, motos, cycles, machines, tracteurs agricoles neufs ou d'occasion, peinture et tôlerie. Siège social : 1, route Nationale, bd St-André, à Beauvais. Mise en harmonie

des statuts avec la loi du 24 juillet 1966 par décision du 26 septembre 1970. Gérant : M. **LAMBERTON** (Jacques), demeurant à Beauvais, 5, rue de Guehennies.

63 PUY-DE-DOME

CREATIONS D'ETABLISSEMENTS

R. C. **SIRIOUD** (Yves-François). Magasin de sports, camping, skis, cycles et cyclomoteurs, à Vénissieux, 52, rue Joannès-Vallet. Création d'établissement à dater du 27 octobre 1970.

RADIATIONS

R. C. Radiation (cessation d'activité) à dater du 1^{er} septembre 1970 de **VIAUD** (Michel-Roger). Commerce de quincaillerie et pièces détachées pour deux-roues à titre ambulancier avec véhicule automobile. Domicile : à Clermont-Ferrand, 10, impasse Claude-Guilchard.

68 RHIN (HAUT)

CREATIONS D'ETABLISSEMENTS

R. C. **PEQUIGNOT** (Raymond). Réparation, vente cycles, motos, à Mulhouse, 141, avenue de Colmar. Création d'établissement à dater du 1^{er} janvier 1969 (régularisation).

R. C. **EWIG** (Charles). Station d'essence, achat et vente de cycles, motos, à Moosch, 2, Grand-Rue. Création d'établissement à dater du 1^{er} février 1959 (régularisation).

VENTES ET CESSIONS

R. C. **BECK** (Henri). Acquiert par achat, prix stipulé 5.000 F, fonds vente cycles, cyclomoteurs, réparations, sis à Colmar, 13, place Saint-Joseph, exploité à dater du 2 septembre 1970. Vendeur : **KROMMENACKER** (Xavier), R. C.

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES

R. C. **EWIG** (Charles). Station essence, achat, vente cycles, motos, à Moosch, 2, Grand-Rue. Le fonds de commerce d'achat et vente de cycles et motos est donné en location-gérance, à **EHLINGER** (Maurice), à compter du 1^{er} juillet 1970. Continuation de l'exploitation personnelle de la station essence,

Le gérant : René Geslin.

NOS INFORMATIONS PROFESSIONNELLES

R. C. **SOCIETE ALSACIENNE DE VENTE DE VOITURES ET D'ACCESSOIRES**, S. A. capital 125.000 F. Garage automobiles, vente voitures, cycles, motocycles, pièces détachées, accessoires. Siège social : Colmar, 31, rue Saint-Léon. Siège social transféré de Colmar, 31, rue Saint-Léon, à Colmar, 42, route d'Ingersheim, à dater du 21 mai 1970.

R. C. **ETABLISSEMENTS A. TSCHUMPERLIN ET Cie**, S. A. capital 105.000 F. Motos et cycles en gros. Siège social : à Mulhouse, 23 et 25, rue Franklin. Capital porté de 105.000 F à 210.000 F. Nouvelle dénomination : **ETABLISSEMENTS A. TSCHUMPERLIN** (délibération du 20 juillet 1970).

R. C. **MIELLET** (Jean). Atelier de réparation cycles, motos, à Mulhouse, 141, avenue de Colmar. Depuis le 1^{er} janvier 1969, exploitation de ce fonds en association de fait avec **PEQUIGNOT** (Raymond).

69 RHONE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES

R. C. Mme veuve **CHARVOLIN**, née **BOUCHUT** (Marie). Bonneterie, réparation machines à coudre, marchand cycles machines agricoles, 16, place Neuve, à Saint-Martin-en-Haut. Suppression de la branche : réparations de machines à coudre, marchand de cycles et machines agricoles. Précision du commerce : bonneterie, mercerie, vente de petites pièces de rechange pour machines agricoles.

70 SAONE (HAUTE)

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES

R. C. **BRINGOUX** (Xavier). Carburants, cycles, articles funéraires, agricoles, etc., à l'enseigne : Bringoux (Alfred) et son Fils, à Faucoigny. Etablissement secondaire : à Luxeuil-les-Bains, 18, rue Carnot. Par suite du décès de M. Alfred **BRINGOUX**, survenu à Faucoigny, le 29 juin 1959, fin de l'association de fait. Continue l'exploitation du fonds dans l'indivision et pour compte de l'indivision existant entre Mme veuve **BRINGOUX**, née **HENRY**, et Mlle Geneviève **BRINGOUX** sous la rai-

son sociale : Xavier **BRINGOUX**.

R. C. **BRINGOUX** (Xavier-Georges). Cycles, motos, accessoires, carburants, articles funéraires. Raison sociale : **BRINGOUX** (Xavier), à Faucoigny, place de Gaulle. Etablissement secondaire : Luxeuil-les-Bains, 18, rue Carnot. A compter du 25 mai 1959, adjonction : location automobiles.

71 SAONE-ET-LOIRE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES

R. C. **ANNECY MOTOS SPORT**, S. A. R. L. capital 20.000 F. Commerce, réparation motocyclettes, vélomoteurs, vélocypèdes, voitures d'occasion. Siège social : Anancy, 18, avenue de Cran. Mise en harmonie des statuts avec la loi du 24 juillet 1966.

76 SEINE-MARITIME

VENTES ET CESSIONS
BACHELET (Daniel). Acquiert par achat, prix stipulé de 77.857,19 F, fonds mécanique, vente cycles, motos, accessoires, sis à Rouen, 82, bd des Belges, exploité à dater du 1^{er} novembre 1970. Vendeur : Georges **SIMON**, R. C.

77 SEINE-ET-MARNE

VENTES ET CESSIONS

R. C. **SOCIETE DES PETROLES SHELL BERRE**, S. A. capital 320 millions de F. Siège social : 29, rue de Berri, à Paris (8^e). Objet : pétrole et produits pétroliers. Acquiert par achat, au prix stipulé de 220.000 F, fonds commerce artisanal de mécanique, cycles, autos, avec vente de carburants, sis 704 et 712, avenue Jean-Jaurès, à Dammarie-les-Lys, exploité à dater du 2 octobre 1970. Vendeurs : **PATRY** (Raymond) et Mme **SALEIX**, son épouse.

SEINE-ET-OISE

VENTES ET CESSIONS

R. C. **PIOLLET** (Marcel-Edmond). Acquiert par achat, prix stipulé 68.812,38 F, fonds cycles, motocycles et prestations de service, sis à Hardricourt, 28, bd Carnot, exploité

à dater du 1^{er} janvier 1970. Vendeur : **GALLOUET** (Louis-Léon).

R. C. **GARAGE INDUSTRIEL**, S. A. R. L. capital 60.000 F. Garage, station-service, vente, réparation d'automobiles, motos, cycles, camions, tracteurs et moteurs industriels. Siège social : Franconville (95), 210, rue du Général-Leclerc. Mise en harmonie des statuts avec la loi du 24 juillet 1966 et le décret du 23 mars 1967 sur les sociétés commerciales.

R. C. **GAGNY MOTOS**, S. A. R. L. capital 50.000 F. Vente cycles, motocycles, accessoires, voitures d'enfants, machines à coudre, armurerie, articles de pêche et de sport, réparation, mécanique générale, montage, création, achat, mise en gérance, etc. Siège social : Gagny (93), 3, av. Jean-Jaurès. Mise en harmonie de la société avec la loi du 24 juillet 1966 et le décret du 23 mars 1967 sur les sociétés commerciales.

R. C. **CYCLES PARETTE**, S. A. capital 52.500 F. Exploitation des établissements industriels et commerciaux de fabrication, achat, vente cycles, accessoires. Siège social : à Mantes-la-Jolie (78), 116, av. Jean-Jaurès. 1^o Capital porté à la somme de 100.000 F ; 2^o mise en harmonie des statuts avec la loi du 24 juillet 1966 et le décret du 23 mars 1967 sur les sociétés commerciales ; 3^o nouvelle dénomination : **CYCLES PARETTE ET Cie**.

80 SOMME

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. **DESCHAMPS** (Yves-Marc-Alfred). Débit de boissons, épicerie, mercerie, achat, vente, réparation de bicyclettes, vélomoteurs, accessoires, station essence et lubrifiants, à Hombleux, hameau de Bacquencourt. D'un contrat de mariage reçu par M^{re} Namuroy, notaire à Nesle, le 21 septembre 1970, **DESCHAMPS** (Yves) et Mme **TASSERIT** (Raymonde), ont adopté le régime de la séparation de biens tel qu'il est établi par les articles 1536 et suivants du code civil. La location-gérance consentie à Mme **LE-ROY**, née **FRONTIN** (Michelle) a pris fin le 30 septembre 1970.

81 TARNE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES
R. C. **CHOLET** (André-Éloi). Commerce en bicyclettes, motos, accessoires, 223, pont de Blaye par Carmaux. Transfert du fonds, du 233, pont de Blaye par Carmaux. au Garric, à dater du 1^{er} octobre 1970. Adjoint à son activité : serrurerie à dater du 1^{er} octobre 1970.

85 VENDEE

MODIFICATIONS ET MUTATIONS DIVERSES

R. C. **GARAGE SIMON**, S. A. R. L. capital 60.000 F. Vente, réparation véhicules autos, négoce pièces, accessoires cycles, autos, pneumatiques, carburants, huiles. Siège social : Saint-Jean-de-Monts. Mise en location-gérance de la partie : garage, réparations, vente véhicules, pièces, à **SIMON** (Jean), à compter du 1^{er} novembre 1970.

R.C. **GARAGE DE L'OCEAN SIMON ET Cie**, S. N. C. capital 18.000 F. Vente, réparations véhicules autos, négoce pièces, accessoires cycles, autos, pneumatiques, car-

burants et huiles. Siège social : Saint-Jean-de-Monts. A compter du 30 septembre 1970 : capital social porté à 60.000 F ; transformation en S. A. R. L. ; nouvelle dénomination sociale : **GARAGE SIMON** ; **SIMON** (Jean), demeurant à St-Jean-de-Monts, a été nommé gérant de la S. A. R. L.

R. C. **GRELLAUD ET GUIL-LON FILS**, S. N. C. capital 36.976,65 F. Commerce gros,

semi-gros, détail machines à coudre, armes, munitions, écrémeuses, voitures d'enfants, machines à laver, articles de sports, de ménage, cycles, vélomoteurs, motos, téléphonie, phonographe, accessoires et pièces détachées de cycles, vélomoteurs, motos et autos. Siège social : Fontenay-le-Comte, 48, rue de la République. Mise en harmonie des statuts de la société avec les dispositions de la loi du

24 juillet 1966 et du décret du 23 mars 1967. La durée de la société a été fixée jusqu'au 30 novembre 2000.

R. C. **SIMON** (Jean). Vente autos, pièces, accessoires cycles, autos, mécanique générale. Enseigne : Garage de l'Océan, à Saint-Jean-de-Monts. Fonds reçu en location-gérance, avec effet du 1^{er} novembre 1970, de la S. A. R. L. **GARAGE SIMON**. R. C.

PETITES ANNONCES

3 francs la ligne

Pour nos abonnés, 6 lignes gratuites dans l'année

Annonce n° 115

Fabricant de remorques désire vendre modèle de Remorque **MONO-ROUE**, pour vélo, cyclomoteur et moto. Modèle très connu et très coté qui permettrait à Industriel d'augmenter sa production.

Annonce n° 116

Recherche des documents, revues sportives traitant sport pendant période occupation 40-44, écrire au Journal.

Annonce n° 117

Recherche cartes postales sur champions cyclistes. S'adresser au journal qui transmettra.

Annonce n° 118

A VENDRE : bicyclettes anciennes de collection, à restaurer, de 1885 à 1900, à partir de 200 F pièce. Ecrire : BUISSET, 78 - Maule.

Annonce n° 119

Recherche maillot course « Genial Lucifer » taille 4. Vente ou échange. Ecrire au « **CYCLE** » qui transmettra.

Annonce n° 120

Gennevilliers. A vendre toute propriété : usine et bureau 380 m², deux entrées cochères, force 25 kVA. Chauffage air pulsé. TEL. 793-21-47 libre de suite.

Annonce n° 121

Lambretta avec sidecar. Voiturette 125 cm³ 3 ou 4 roues. S'adresser M. Georges **CORBEC**, 17, rue du Dr-Ténine, 94-Gentilly.

Annonce n° 122

Recherche travail à temps perdu partie cycle si possible ou divers. Paris ou banlieue. Ecrire au journal.

Annonce n° 123

AUCUN PERMIS CONDUIRE TRIPORTEUR 49 cc fourgon 110 x 135 cabine fermée état neuf vendu 3.300 F. **ECRIRE THEBAUD**, Les Fougères, allée Grives Castelnau Médoc 33.

SOYEZ PREVOYANTS...

Pour tous vos problèmes d'Assurance, le Cabinet **GAUTIER G.**, Assureur-Conseil, 50, rue Magenta, 92-Asnières. Tél. : 793-24-11, est à votre disposition.

COURTIER travaillant avec plusieurs Compagnies, il vous guidera en toute liberté vers celles pouvant vous accorder aux meilleures conditions les garanties les plus larges. Tous contrats résiliables annuellement.

Pépinières et Vergers **LE BLEVENEC**, 163, rue Victor-Hugo, 92 - BOIS-COLOMBES. Catalogue en couleurs franco. Cultures : Domaine de l'Abbaye d'Asnières par Montreuil-Bellay (Maine-et-Loire).



Une collection qui vous permettra de vous tenir au courant de la technique mondiale des 2 roues.

Reportages, comptes rendus de tous les Salons, expositions, nouvelles corporatives. Nombreuses photos et illustrations.

- Adressez ce bon au **CYCLE** Boite Postale 24 92 - BOIS-COLOMBES

La collection complète du **CYCLE** 1970 reliée

(6 numéros, dont le « **SPECIAL SALON** » et les deux principaux comptes rendus)

50 F taxes et port compris

C.C.P. PARIS 6134-56

Une documentation unique!

I'homme tranquille un Neiman

NEIMAN assure aussi la sécurité de votre DEUX ROUES NEIMAN le seul antivol de direction avec serrure amovible de précision à multiples combinaisons. HONDA PEUGEOT MOTOBECANE et de nombreuses autres marques françaises et étrangères

antivols
NEIMAN
sécurité

Neiman SA 49 avenue de Neuilly 92 Neuilly tel 01 61 51

CYCLISME

La revue mondiale du cyclisme

Chaque mois :

- Toute l'activité sportive
- Tous les résultats
- Des textes inédits
- Des photos sensationnelles en noir et en couleur

Prix du numéro : 4 F
Prix de l'abonnement : 25 F en se recommandant de la revue « **LE CYCLE** »

— Éditions **J-MIROIR** —
10, rue des Pyramides - 75 - Paris-1^{er}
C.C.P. PARIS 4208-39

BULLETIN D'ABONNEMENT

Nom : _____ Prénoms : _____

Adresse : _____

déclare souscrire un abonnement d'un an à la revue **LE CYCLE** à dater du N° _____

Versement ci-joint :

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> France : 30 F | <input type="checkbox"/> Mandat lettre |
| <input type="checkbox"/> Etranger : 40 F | <input type="checkbox"/> Chèque postal |
| | <input type="checkbox"/> Chèque bancaire |

LE CYCLE Boite Postale 24 R. C. 70 A 5566
92 - BOIS-COLOMBES C.C.P. Paris 6134-56



en toute
tranquillité

ou à toute
vitesse

GENÈVE



... toujours
en toute
sécurité



BP-ZOOM