

L'OFFICIEL DU CYCLE & DU MOTOCYCLE

61, Grande-Armée - PARIS

L'UNION... OUI!

c'est précisément l'UNION qui fait la force du



Nord-France

SAINT OMER
LENS
LILLE

E^{ts} Gottfried

MULHOUSE
METZ

E^{ts} Lambert

CAEN

Moto- accessoires

NANTES

E^{ts} Griffon

BOURGES

Rova Celeritas

DIJON

E^{ts} Baron

POITIERS TOURS
LA ROCHELLE

E^{ts} Juppet

VALENCE
ROMANS
GRENOBLE

Vélocistes,
Motocistes,

cette force n'a pour but
que de mieux vous servir.

Réservez-nous vos
commandes et travaux en :

- ★ Pièces détachées adaptables en toutes marques.
- ★ Accessoires, chaînes, casques, sièges, lampes, bougies, compteurs, carburateurs, etc...
- ★ Outillage et matériel de Station-service.
- ★ Réalésage, embielage, rectification, etc...

CONSULTEZ-NOUS!

ORGANE D'INFORMATION ET DE DOCUMENTATION
DES PROFESSIONS DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE



3 L. MC 52 A & B

4 & 6 L. GR

3 L. MC 51 A

5 L. 1/4 MC 56

7 L. MC 53

bouchons cyclomot. & vélomot.

des lignes une qualité

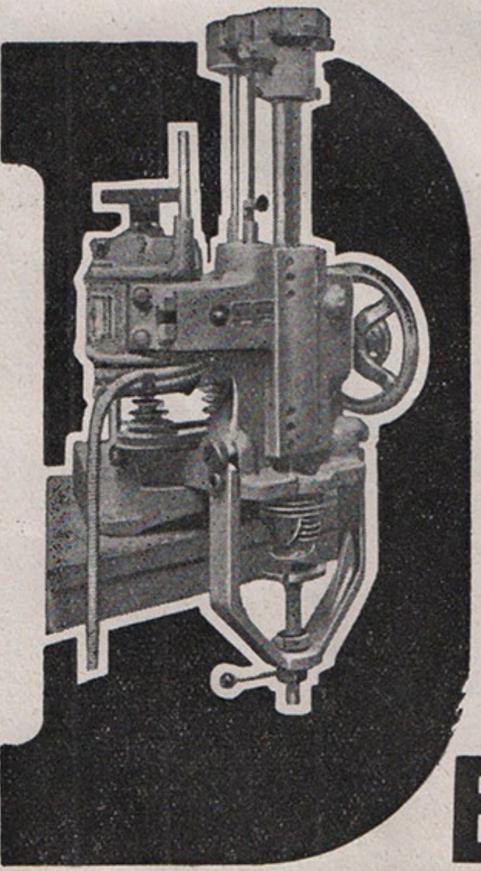
ETS EDOUARD MOTTAZ

RÉSERVOIRS pour Cyclomoteurs, Véломoteurs, Motos
307, rue de la Garenne, NANTERRE - MAL. 29-77

La **RÉALÈSEUSE
GLACEUSE**

CYCLOMO

est à votre portée



Pour cylindres de Motos,
Scooters, Véломoteurs et
:: Cyclomoteurs ::
Caractéristiques

Capacité	34,5 à 56 $\frac{m}{m}$
Course.....	170 $\frac{m}{m}$
Vitesses (4) ...	230-700 t.
Coupe max. ...	1 $\frac{m}{m}$
Puissance.....	1/4 CV
Poids.....	50 kg.

Alésage en position **verticale**.
Glaçage en position **horizontale**.

Sur demande spéciale, cette machine peut être livrée avec accessoires supplémentaires portant la capacité à 60 %.

Toutes Maisons d'Outillage

ERAGNE

:-: 128, rue Dedieu, Villeurbanne :-:



36, rue de Bagnolet
PARIS (20°)

BIPLEX

PARE-BRISE n° 115 "Grand Large".

Modèle très élégant, bordé sur le pourtour par un profil en matière plastique qui assure une rigidité absolue. Partie supérieure en rhodoïd vert formant pare-soleil. Ce pare-brise s'adapte instantanément sur toutes les machines, vélomoteurs, motos, scooters et cyclomoteurs et permet de ce fait de réduire le stock.

L'OFFICIEL

Édition "Motoeycle et Cycle"
N° 1 (67^e Année)
5 Janvier 1957

DU CYCLE DU MOTOCYCLE ET DU CAMPING

ORGANE D'INFORMATION ET DE DOCUMENTATION DES PROFESSIONS
DU CYCLE, DU MOTOCYCLE ET CONNEXES

Dans ce Numéro

La question du jour.....	3
Les Échos de l'Officiel.....	4
La Bicyclette.....	5
Conceptions anglaises et allemandes en moto.....	7
Où en sont les records ?.....	9
Pour que vos clients « aient du frein » !	11 à 15
Notes et croquis.....	17
L'avis d'un dirigeant corporatif sur la situation commerciale	19
Précisions officielles sur le blocage des prix des produits et services	20
Enfin l'allocation de la « mère au foyer » pour les Artisans et Indépendants !.....	21
La Vie syndicale.....	21
Les difficultés en matière d'expertises après accident.....	22
Les Tables de l'année 1956	23 et 24
La Vie de l'Entreprise.....	25
Les Petites Annonces de l'Officiel	26

D'UN MAL A UN BIEN POUR LES "2-ROUES"

L'ANNÉE 1957 débute, pour le ravitaillement des « 2 Roues », sous de tristes auspices : contrairement à toute attente, la ration de base de ces populaires machines vient d'être sensiblement réduite pour janvier : les motocyclettes et vélomoteurs subissent une diminution de 2 l. (8 au lieu de 10), tandis que les cyclomoteurs retombent à 4 l. par suppression des 2 l. obtenus en décembre grâce à l'action de la F.N.V.M. Toutefois, 2 l. supplémentaires par 9 km d'éloignement du domicile seront alloués aux propriétaires de cyclos par l'intermédiaire des employeurs : ironie amère, cette mesure avait bien été réclamée par la Fédération Nationale des Vélocistes-Motocistes, mais pour permettre de porter au minimum indispensable de 8 l. l'allocation des travailleurs !

L'OFFICIEL
DU CYCLE, DU MOTOCYCLE
ET DU CAMPING
présente à tous ses Lecteurs et Amis
ARTISANS, COMMERÇANTS, INDUSTRIELS
Ses vœux chaleureux pour 1957 :
EXPANSION DES "2-ROUES"
ET LIBERTÉ DU CARBURANT !

On peut être assuré que la F.N.V.M. va tout mettre en œuvre pour que cette décision soit reconsidérée et que sa suggestion soit reprise dès février. En revanche, une bonne nouvelle mérite d'être signalée, et d'autant plus que son caractère négatif risque de la faire passer inaperçue : La loi de finances pour 1957, publiée au « J. O. » du 30 décembre, ne contient aucune trace des funestes « recettes de poche » anti-2 Roues. Ainsi, momentanément, sont écartées les lourdes taxes suivantes : 300 fr. (au lieu de 115) sur les vélos ; 500 fr. par place sur les cyclomoteurs, vélomoteurs, tricycles et quadricycles à moteur ; 1.000 fr. par place sur les motos et tricycles de plus de 125 cm³. C'est là une belle victoire à l'actif de la F.N.V.M. !

J. CATINAT.

ABONNEMENT ANNUEL :

Série Motocycle	600 fr.
Série Automobile	600 fr.
Les deux séries.....	900 fr.
Le numéro	20 fr.
Compte Chèque Postal : Paris 1481-96	

Direction-Administration : 61, Av. de la Grande-Armée, Paris-16^e — Tél. : KLE 86-15 +
Directeur-Rédacteur en chef : Jacques CATINAT ★ Directeur Adjoint : Ch. TANTET
Secrétaire de la Rédaction : R.-L. COTTARD. — Revue hebdomadaire comportant deux
éditions spécialisées, alternant chaque samedi : L'OFFICIEL du CYCLE, du MOTOCYCLE
et du CAMPING et L'OFFICIEL de l'AUTOMOBILE

Société à responsabilité limitée au capital de 1.200.000 fr. S. L. O. C. A. M. — R. O. Seine 55 B 724

LES ÉCHOS

Répartition d'essence aux Vélocistes et Motocistes.

Les Vélocistes et Motocistes de Paris et du département de la Seine, syndiqués ou non, n'ayant perçu aucune attribution d'essence pour le mois de janvier au titre de la Chambre de Commerce ou de la Chambre des Métiers et qui n'ont reçu aucune convocation individuelle sont invités à se présenter au siège du Syndicat des Agents en Cycles et Motos de la région parisienne, 59, avenue de la Grande-Armée, Paris (16^e), de 8 h. 30 à 12 heures, en vue d'une allocation d'essence pour le mois de janvier.

Prière de communiquer les numéros d'inscription au registre du commerce et au registre des métiers, ainsi que les numéros d'immatriculation des ouvriers inscrits à la Sécurité sociale.

Tourisme et pneus de motos.

Le tourisme est devenu l'un des plus agréables délassements car il procure de grandes distractions en faisant découvrir à ses adeptes les horizons les plus variés. Il est incontestable que le motocycle est le plus sûr moyen de l'apprécier pleinement et d'en tirer les plus grandes joies, puisqu'il permet d'être en complet contact avec la nature et de jouir dans leur totalité des sites mêmes les plus grandioses.

Il est bien évident que ce tourisme doit être pratiqué avec un maximum de sécurité et de confort. Ces deux éléments indispensables dépendent pour beaucoup des pneumatiques qui sont la liaison entre la machine et la route. Ils ne doivent avoir aucune défaillance, car c'est sur eux que le conducteur doit pouvoir compter.

Les résultats très brillants obtenus dans les plus importantes compétitions démontrent que le pneu moto « Avon » est une production parfaite, car il réunit toutes les qualités exigées par les plus difficiles.

Le représentant exclusif pour la France du pneu « Avon » est Crunelle-Pneus, 65 à 71, rue de Charenton, à Alfortville (Seine) qui fournira immédiatement aux Motocistes, grâce à ses stocks considérables, tous les modèles en toutes quantités.

Assurance obligatoire pour les motocycles et les automobiles en Belgique.

Un décret royal, publié le 28 décembre 1956 au Moniteur belge, rend l'assurance obligatoire pour les automobiles, les motos et les scooters belges et étrangers, à dater du 1^{er} janvier 1957. Pour les cyclomoteurs de moins de 50 cm³ l'assurance obligatoire n'entrera en vigueur que le 1^{er} janvier 1958.

Maurice Chevalier, officier du Mérite cycliste.

Maurice Chevalier connaissait déjà Louison Bobet et Toto Gérardin parmi les champions cyclistes. A la récente « Grande Nuit du Cyclisme » à Médrano, après avoir été décoré par M. Joinard, président de la F.F.C., de la croix d'officier du Mérite cycliste, notre vedette nationale a fait plus ample connaissance, dans les coulisses du cirque, avec les as du cyclisme. Et le champion du monde et olympique Michel Rousseau fut heureux de prêter son vélo à Maurice Chevalier pour... la photographie traditionnelle.

Vedettes cyclistes sur la piste ronde.

A l'occasion de cette même « Grande Nuit du Cyclisme », Hassendorfer, le joyeux champion, s'est distingué dans un numéro de clown parfaitement réussi. On assure qu'il a été engagé par Jean Nohain pour son émission télévisée « Trente-six Chandelles ».

De son côté, Louison Bobet a rempli à merveille le rôle de... radio-reporter.

Un cycliste précautionneux.

D'après notre confrère quotidien France-Soir, une Société qui va lancer en France l'assurance automatique a tout dernièrement reçu un coup de téléphone d'un monsieur qui désirait s'assurer sur-le-champ pour 10 millions, avant de partir en voyage. On lui expliqua que les appareils n'étaient pas encore à la disposition du public. Le client insista et vint au siège de la compagnie. Son voyage consistait en une promenade de 35 kilomètres à bicyclette!

Le savant Cosinus, de joyeuse mémoire, n'eût pas fait mieux.

Nouvelle voiturette bicylindre anglaise.

Une nouvelle voiturette va être lancée sur le marché britannique. Il s'agit de la « Unicar » qui, selon ses constructeurs, aura une vitesse maximum de 90 km/h pour une consommation de 5 litres environ aux 100 kilomètres. Le moteur à deux temps sera un bicylindre de 322 cm³ pourvu d'un système de refroidissement par air. Sa puissance réelle sera de 15 C.V.

L'« Unicar », conçu pour le transport de deux adultes et de deux enfants, sera doté d'une carrosserie en matière plastique.

3 et 4 Roues à Genève.

Devant les requêtes sans cesse accrues des exposants de voitures particulières, les organisateurs du Salon international de l'Automobile — qui aura lieu à Genève du 14 au 24 mars 1957 — ont dû modifier les plans du passé.

Au traditionnel hall central sera ajoutée dans le même cadre le hall voisin. Le visiteur pénétrant par l'entrée principale des voitures particulières aura l'impression de se trouver dans un palais de double surface. En effet, une décoration inédite corsée par une installation lumineuse particulièrement originale modifiera radicalement l'aspect des locaux. Au lieu de se présenter en direction Est-Ouest, comme les années précédentes, cette section du Salon 1957 sera axée du Nord au Sud. D'autre part, cette décoration permettra de délimiter nettement l'espace réservé aux voitures particulières.

Immédiatement à côté seront installés les stands exclusivement réservés aux voiturettes, c'est-à-dire aux véhicules de faible cylindrée, à trois et quatre roues. Ils présenteront pour le public un grand attrait, étant donné les nouveautés qu'on nous y annonce.

Aux utilisateurs de nos Petites Annonces.

Le service des Petites Annonces de l'Officiel demande très instamment aux nombreux utilisateurs de cette rubrique de bien vouloir observer, dans l'intérêt général, les indications suivantes :

1. — Annonces sous numéro : Inutile de solliciter du service le nom et l'adresse de l'annonceur, et encore moins des renseignements sur l'objet de son annonce. S'il a désiré faire paraître celle-ci sous un numéro, c'est qu'il désire garder l'anonymat. Pour correspondre avec lui, prière de placer la lettre qu'on lui destine sous une enveloppe affranchie et portant seulement, dans un coin, le numéro de l'annonce. Mettre ce pli sous une seconde enveloppe à l'adresse du journal et dûment affranchie, bien entendu. Le service transmettra dès réception.

2. — Réponse aux correspondants : En contre-partie, chaque auteur d'une petite annonce a le devoir moral de répondre à toute correspondance faisant suite à ladite annonce, et surtout si l'intéressé lui a adressé un timbre pour la réponse.

Bibliographie

Nous recommandons vivement à nos Lecteurs qui se rendent acquéreurs des ouvrages analysés sous cette rubrique de signaler aux Éditeurs, dans leurs lettres de commande, que c'est par « l'Officiel du Cycle et du Motocycle » qu'ils en ont eu connaissance.

« LA RETRAITE VIEILLESSE DES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS »

Il n'est pas nécessaire de souligner l'utilité de la mise en vente sur le marché libraire d'un opuscule traitant du régime de la vieillesse des commerçants et industriels.

Le problème pécuniaire posé par le spectre de la vieillesse à des dizaines de milliers de commerçants et industriels, et la solution y apportée par le législateur, revêt en effet une telle importance que les Éditions sociales Mercure ont pensé à juste raison devoir consacrer l'un des numéros de leur nouvelle collection **Le Conseiller juridique pour tous** à ce délicat problème.

Cette brochure qui tient déjà compte des dispositions législatives des 25 et 28 septembre 1956, expose d'une façon simple et compréhensible pour tous, la législation passablement compliquée qui régit cette matière, tout en répondant aux multiples problèmes, souvent fort délicats, qui se posent aux postulants et aux bénéficiaires de cette retraite de vieillesse. Une subdivision très poussée du sujet en facilite la compréhension immédiate, chaque question étant placée dans son cadre logique. Un index alphabétique extrêmement développé permet de trouver immédiatement la solution à toute question précisée recherchée.

La brochure en question, de très belle présentation sous couverture cartonnée, est en vente dans les librairies techniques ; elle est également expédiée directement sous enveloppe par les « Éditions sociales Mercure », 80, rue Taitbout, Paris (9^e) contre paiement préalable de la somme de 150 fr. (virement C.C.P. Paris 5854-04, chèque ou timbres poste).

LA BICYCLETTE A DES ATOUTS DANS SON JEU EN 1957...

Mais il faut coordonner la propagande en sa faveur

Le compte rendu du récent Congrès de la Fédération Française de Cyclo-Tourisme, publié sous cette rubrique dans notre dernier numéro, aura certainement fait saisir à tout Lecteur ami de la bicyclette — et chacun de nos Abonnés Vélocistes en est nécessairement un — que les amateurs de vélo et de tourisme se regroupent, après les coupes sombres opérées dans leurs rangs par l'irrésistible attrait du cyclomoteur. Il y a d'ailleurs longtemps que des spécialistes qualifiés tels que notre excellent collaborateur Daniel Gousseau ont proclamé et soutenu que la bicyclette est l'idéal instrument du tourisme, combinée si l'on veut avec le train. Mais on est peut-être sur le point de prendre pleinement conscience de cette vérité en ces temps où le carburant manifeste une temporaire rareté. Ce n'est pas à dire que le cyclomoteur ne soit pas un bon instrument pour la même destination : simplement, nous pensons que le vélo simple est plus conforme aux besoins particuliers de très nombreux citadins recherchant tout à la fois l'évasion et le sain effort physique. En somme, on peut conclure : A chacun son domaine ou plutôt sa clientèle, mais il est faux que la bicyclette soit une machine à reléguer au magasin des antiquités, comme trop l'ont cru. Elle demeure la plus merveilleuse création de l'homme pour multiplier les possibilités. Parfaitement au point, elle est là, modeste et silencieuse, prête à nous rendre mille services et à nous donner mille joies.

★

Il nous est agréable, à ce propos, de féliciter tous ceux qui n'ont jamais douté de la pérennité du vélo, qui se sont faits les « permanents » de sa défense dans le public, qui n'ont pas été rebutés par les reculs d'effectifs et qui, selon leurs moyens, mais toujours en payant beaucoup de leur personne, ont continué contre vents et marées la propagande cycliste. Au premier rang, il faut citer les dirigeants de la F.F.C.T., et particulièrement MM. ARNAUD, Président, et ASTEIX, Secrétaire général de cette organisation, sans oublier leurs collègues, MM. BURES, GAUTHEY, BAUDOUIN... Leurs efforts seront sûrement récompensés en 1957, et le Congrès de Décembre dernier a été l'un des plus encourageants depuis plusieurs années.

★

Au programme des travaux de cette manifestation, on aura noté la création d'une Commission de propagande et de presse et l'organisation d'un calendrier des concentrations 1957, toutes choses excellentes pour redonner au mouvement pro-cycliste, sur un plan

Ci-dessous, une vue de la salle du Congrès de la Fédération Française de Cyclo-Tourisme. On reconnaît, parmi l'assistance, plusieurs personnalités venues témoigner leur foi dans le cyclotourisme et la bicyclette et participer activement aux travaux.



Ci-dessus, de gauche à droite, à la tribune du Congrès : MM. ARNAUD, Président ; OUTREQUIN, Président de la Ligue de l'Ile-de-France et Président de séance ; ASTEIX, Secrétaire général ; BURES, l'un des deux Vice-Présidents ; GAUTHEY, Trésorier adjoint ; BAUDOUIN, Secrétaire adjoint.

différent de celui du sport, une impulsion qui profitera à l'ensemble des activités vélocipédiques. Mais une idée qui nous est chère et que nous avons à diverses reprises exprimée dans ces colonnes est qu'il serait indispensable de coordonner les efforts de tous ceux qui, à des titres différents, « bataillent » pour le vélo.

Pourquoi, en effet, ne pas créer une sorte de comité où seraient représentés les organismes de toute nature qui ont pour commun dénominateur la bicyclette ? Nous voyons très bien figurer dans ce comité (et nous citons volontairement par ordre alphabétique) des délégués de la Chambre Syndicale Nationale du Cycle, de la Fédération Française de Cyclisme, de la Fédération Française de Cyclo-Tourisme, de la Fédération Nationale des Vélocistes et Moto-cistes, du Touring-Club de France... Quelle puissance ne posséderait pas cette sorte de « table ronde » de la bicyclette, autour de laquelle viendraient s'asseoir les représentants qualifiés des Constructeurs, des Sportifs amateurs et professionnels, des Cyclo-touristes, des Commerçants et Artisans du vélo, des Touristes proprement dits, etc. (car notre énumération n'est nullement limitative).

Une propagande parfaitement raisonnée et harmonisée serait pour les uns la meilleure des sources de recrutement, pour les autres mieux qu'une publicité collective : une véritable assurance de reprise et d'expansion économique.

Nous ne nous dissimulons pas que des difficultés seraient à vaincre pour mettre sur pied un tel Comité, mais rien n'est facile en ce monde, surtout lorsqu'il faut s'unir, avec des tempéraments et des conceptions différentes, pour atteindre un but commun. Le fait essentiel est de constater que ce but commun existe, et, dans le cas qui nous intéresse, cette constatation est d'évidence !

★

Propagande, venons nous de dire ; mais il faut ajouter défense de la bicyclette, et un exemple tout récent nous a démontré que cette défense peut être efficace, à condition qu'il y ait unité de tactique — ce qui est le premier pas vers l'alliance. En effet, nos Lecteurs ont été tenus ici au courant de l'incroyable projet gouvernemental tendant à rien de moins qu'une majoration de 160 % de la « taxe sur les vélocipèdes », laquelle serait ainsi passée de 115 fr. à 300 fr. ! Or, les protestations unanimes — et dans des termes sensiblement analogues — de la F.N.V.M., de la F.F.C.T., de la F.F.C. et du T.C.F. ont eu un plein succès : la funeste mesure, bien de nature à dégoûter du vélo nombre d'usagers modestes, n'a pas été reprise à la loi de finances pour 1957 et c'est là une belle victoire dont plus de dix millions d'usagers peuvent savoir gré aux groupements qui ont su les défendre et leur épargner... un milliard huit cent cinquante millions d'augmentation d'impôts.

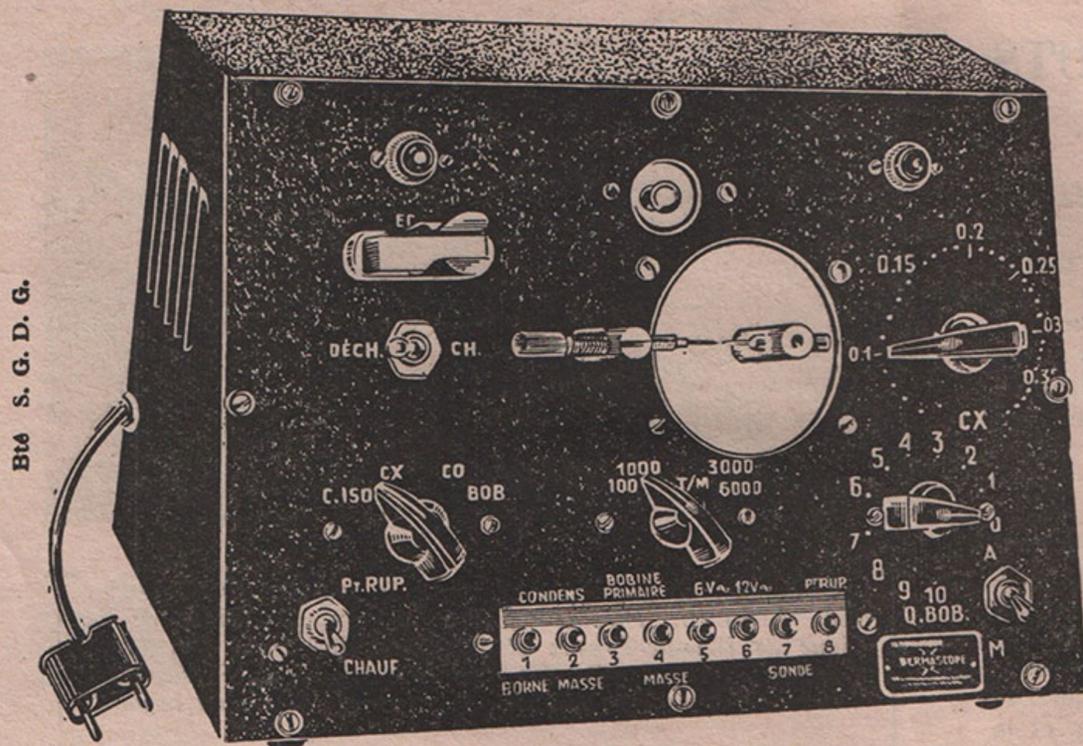
Voilà qui est encourageant et, nous semble-t-il, de nature à venir à l'appui de notre suggestion.

R. DUCOUDRAY.

LE BERMASCOPE D53 M

LES DERNIERS PERFECTIONNEMENTS
DE L'ELECTRONIQUE AU SERVICE
DES MOTOCISTES-GARAGISTES

FONCTIONNE SUR SECTEUR



Bté S. G. D. G.

Pour les condensateurs, mesure :

La fuite à partir de 100 mégohms sous 500 volts.

La capacité par pont de mesure.

La résistance de contact (résistance série, système inédit).

Pour les bobines :

Permet les essais à vitesse réglable par relaxateur électronique (ni vibreur, ni rupteur) très sensible.

Mesure la qualité à l'aide d'un réducteur étalonné.

Réglage du point de rupture.

Deux sondes, grande et petite résistance.

Chauffage des condensateurs et bobines.

L'appareil complet et précis pour la vérification des circuits d'allumage.

L'AIMANT'ÉCLAIR 2AB55

Réaimantation de tous les types de volants sans réglage ni pièces adaptables.

Fonctionne sur batteries motos 6 v. 7 a.

Voltmètre incorporé pour la mesure du voltage des éclairages permettant avant démontage le dépistage de la désaimantation.

SHUNT ACCU pour le contrôle des batteries motos.

80 % des volants magnétiques sont à réaimanter.

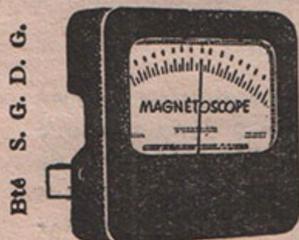
Avec l'Aimant' Eclair, en 5 minutes, démontage et remontage compris, le client repart satisfait.

LE MAGNÉTOSCOPE

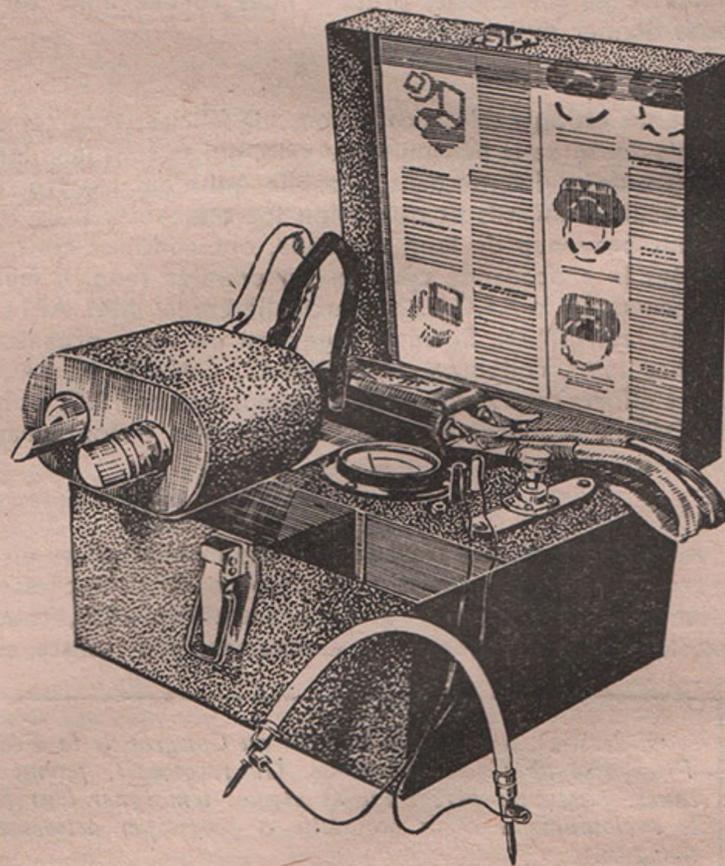
Mesure la valeur et indique le sens de l'aimantation.

Sa déviation est linéaire et sa mesure exacte grâce à ses pôles s'adaptant au diamètre du volant.

Supprime l'usage de la boussole.



Bté S. G. D. G.



Bté S. G. D. G.

SOCIÉTÉ FRANÇAISE DU

BERMASCOPE

ANCt S.O.F.R.E.X.

151, RUE DE BAGNOLET • PARIS (20^e) • MEN. 44-58

DOCUMENTATION SUR DEMANDE

CEPA 1020

Henri Jones

CONCEPTIONS ANGLAISES ET ALLEMANDES

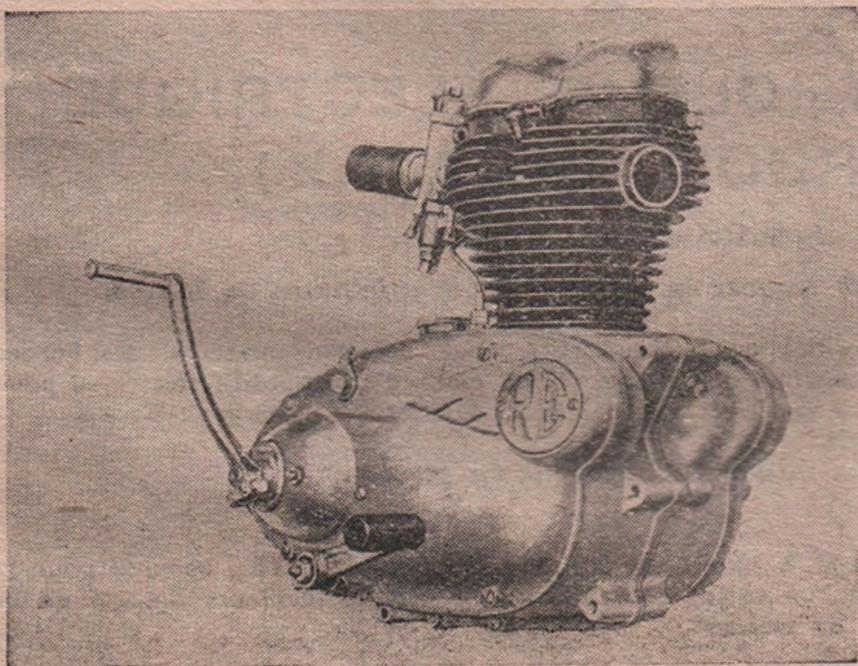
LES Anglais ! Ils ont été longtemps imbattables en course, grâce à des montures qui avaient noms : Rudge, New-Impérial, Excelsior, Vélocette, Norton, guidées par des as tels que Pope, Hunt, Stanley Woods, « Ginger » Wood, Guthrie, etc. Vers 1935 les Italiens Guzzi parvinrent à vaincre, sur quelques circuits, les motos Norton et Vélocette, puis de 1937 à 1939 ce furent les B.M.W. allemandes qui menèrent le combat. Sitôt la guerre finie les Firmes anglaises reprirent la lutte (pacifique) des courses mais Rudge, New-Impérial et Excelsior manquèrent à l'appel et à la fin de 1949, Vélocette déclarait forfait... Deux marques tinrent bon, avec certaines promesses : A.J.S. et Norton. De A.J.S. surtout nous pouvions beaucoup espérer dès que fut sortie une « twin » à cylindres horizontaux connue sous le nom de « Porc-Épic »... Cette machine « brilla » peu de temps et laissa place à l'actuelle Matchless, beaucoup plus proche des types « série ».

Norton, par ailleurs, parvint à gagner de nombreuses courses — dont plusieurs « Tourist Trophées » — en lançant des machines à deux arbres à cames en tête qui eurent bientôt, sur deux années environ de recul, leur réplique commercialisée (la « Manx »). Ce stade des victoires paraît être révolu depuis trois ans, et il ne faut pas oublier que les succès d'après guerre remportés par Norton devaient beaucoup à la virtuosité des pilotes Duke, Armstrong, Kavanagh, McIntyre et Ray Amm, tous passés aux écuries italiennes, l'un d'entre eux étant décédé. L'Angleterre, momentanément du moins, a cessé de rayonner en vitesse pure mais ses pilotes s'affirment sur des motos étrangères bien plus que les nôtres, à une exception près ! Ce sera désormais dans le domaine du motocross que les constructeurs d'outre-Manche s'orienteront. Les débouchés commerciaux, pour eux, seront considérables, vu que les Italiens boudent le cross pour la vitesse et que les Allemands se partagent...

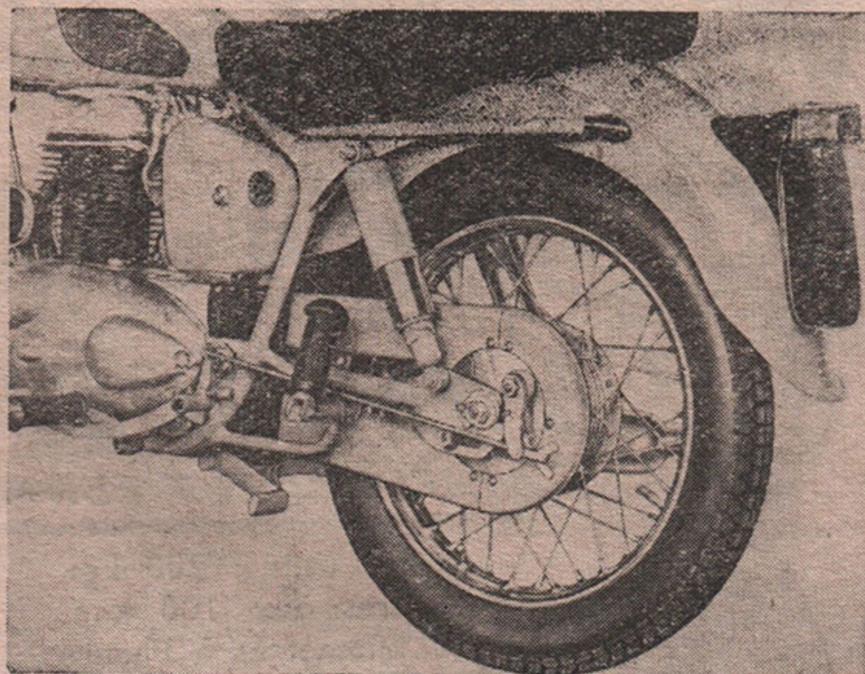


Side-car : Passion commune aux Germaniques et aux Anglo-Saxons.

Ne quittons pas le cross, sans mentionner les réalisations devenues classiques d'A.J.S.-Matchless, de Norton, de B.S.A. et, depuis



Bloc-moteur culbuté de 250 cm³, conçu par Royal-Enfield pour équiper le cadre « Crusader ».



Partie arrière du cadre de la « Crusader » R.E., qui fut une révélation, depuis sa sortie, en Angleterre.

quelque temps, de Vélocette... Ces machines « trials », monocylindriques dans la plupart des cas, ont orienté les recherches de Gillet et F.N. en Belgique, voire celles d'Horex en Allemagne... Réservons une place encore aux « compétitions-vitesse », machines onçues bientôt sur commande chez Vincent, plus abordables chez Norton et Triumph. Pour les épreuves d'endurance de nombreux amateurs ont recours à ces types. Mais ces formes nouvelles du sport ne doivent pas nous faire perdre de vue un véhicule qui séduit aussi bien les Anglais que les Germaniques : le side-car. Ce side est fréquent sur toutes les routes d'Allemagne et d'Angleterre alors qu'il a pour ainsi dire disparu des routes de France et d'Italie. On le rencontre aussi en Belgique, en Suisse, en Autriche, même attelé à des 250 cm³ dans ce dernier pays ; il n'en reste pas moins vrai que là où le side-car pullule sur les routes il règne en maître dans le sport !...

La marque Watsonian, outre-Manche, a préparé pour Norton des sides profilés que Smith et Oliver ont souvent conduit à la victoire. Alors que les Norton ne pouvaient plus résister en solo, le side Watsonian leur donnait encore le moyen de sauver la face et, chose curieuse, c'est exactement le contraire qui semble devoir se préparer en Allemagne, vis-à-vis des attelages B.M.W.-Précision. La B.M.W. à injection s'est révélée d'abord dans les courses de side-cars, pour se distinguer au bout de trois ans comme championne du Monde, et c'est maintenant qu'elle menace la Gilera en solo, pouvant fort bien viser, pour 57 le championnat des 500 cm³... Il est vrai que les Allemands ont leurs spécialistes du side-car, comme les Anglais ont eu les leurs ; ces as germaniques se nomment Schneider, Noll et Hillebrand. C'est peut-être une connaissance et une pratique parfaites du side qui a permis aux Allemands de s'orienter vers le véhicule hybride du genre Messerschmitt...



Motos de sport de fortes cylindrées.

I. EN ALLEMAGNE. — Les marques B.M.W. et Zündapp demeurent les grandes spécialistes, en Allemagne, des motos de plus de 500 cm³. Leurs montures, initialement réservées aux side-cars, sont devenues des « engins de sport » par excellence pour ceux qui désirent rouler à plus de 135 km/h. Une caractéristique commune doit être relevée à ce propos : le montage d'un bloc-moteur « flat-twin » dans le cadre, entraînant une transmission acaténe. A celle-ci nous avons fait précédemment allusion ; aussi bien chez B.M.W. que chez Zündapp cette technique fondamentale remonte à une trentaine d'années !... D'ailleurs une émule en 250 se rencontre chez Hoffmann (type « Gouverneur »). En monocylindre Zündapp revient à la transmission par chaîne et B.M.W. reste seul

La Morte-Saison
CAUCHEMAR
du MOTORISTE...

Que Vendre en plein HIVER?

NEW-MAP Vous propose

le TRI-"SOLYTO"
COMPLÈTEMENT FERMÉ

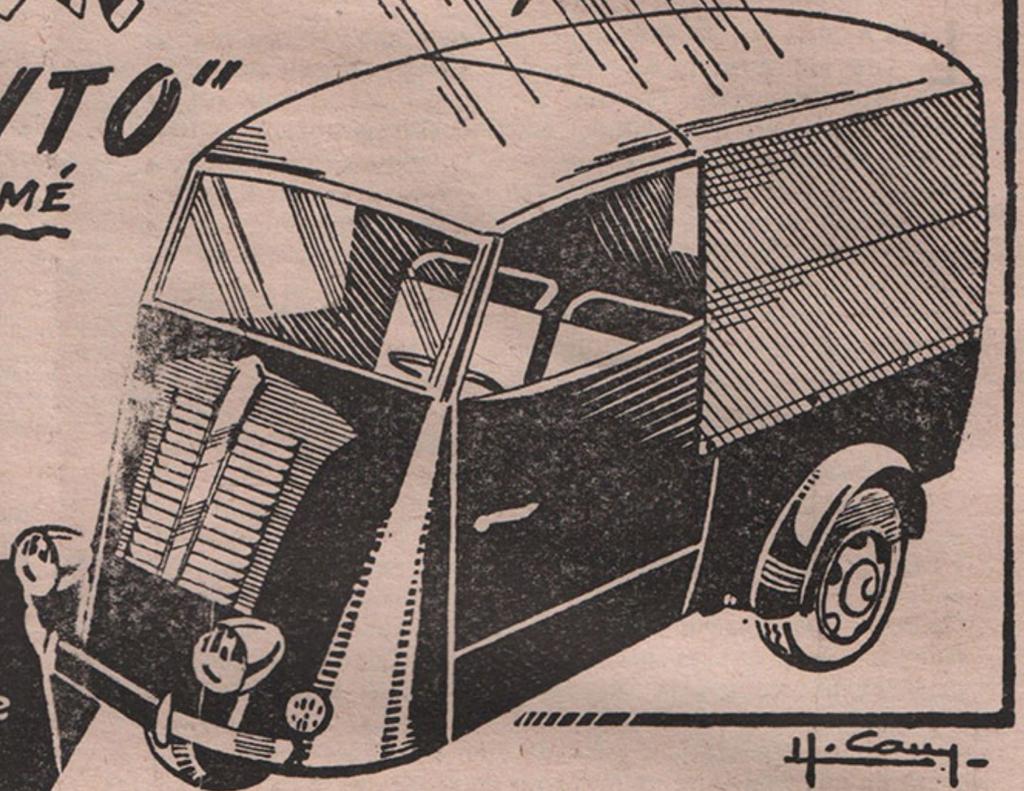
charge utile : 200 kgs.
4 litres aux 100 kms.
50 kilomètres à l'heure
décapotable pour l'été
sans permis de conduire

245.000 Frs départ
usine

MOTOCYCLETTES

NEW-MAP

124, Avenue Lacassagne
LYON (Rhône)



H. Cayrol

PLUS de PROBLÈME pour DÉPANNER
les VOLANTS MAGNÉTIQUES

*

LE CONTROLEUR ÉLECTRIQUE
MARBON (type A.M.B.)

Robuste et facile à utiliser.

Vous permettra de trouver la panne dans le minimum de temps.

Il permet la vérification des bobines à chaud et à froid, des condensateurs, des bornes de sorties, des lampes, des circuits d'éclairage. Il est muni d'un dispositif électrique pour le calage de l'avance. Il est livré, à la demande, avec ou sans chargeur d'accus

Des milliers d'appareils en service.

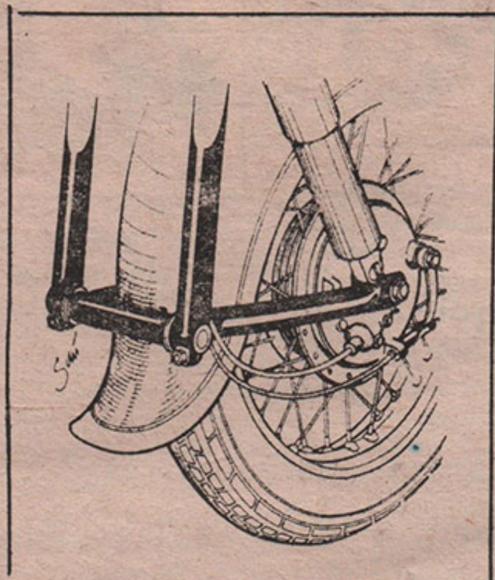
En complément au CONTROLEUR ÉLECTRIQUE MARBON TYPE A.M.B., nous construisons L'AIMANTOR, appareil pour la réaimantation instantanée des volants magnétiques. (En hiver surtout, un volant bien aimanté assure de meilleurs départs et un meilleur rendement du moteur).

CONSTRUCTIONS ÉLECTRIQUES MARBON

26, rue Poncelet, PARIS (17^e)

Téléphone : Wagram 78-60

à maintenir l'unité du cardan. Mais faut-il, ici, rappeler que beaucoup d'adeptes de cette transmission, qui rapproche le motocycle de l'automobile, ont limité leur tentative sur tel ou tel modèle, sans suite le plus souvent ? Contentons-nous d'évoquer les noms de Guzzi et M.V.-Agusta pour les machines de course, ceux de Gnome et Rhône (jadis) et de Wooler (naguère) pour les motos de série...



Détail de la fourche Earles adoptée par Zündapp sur la 250 cm³.

Si nous considérons en core les 500 cm³ comme les motos de « forte cylindrée » du moment nous voyons à côté des B.M.W. « twin » les monocylindres Horex, très populaires en Allemagne et les « flat-twin » Universal qui représentent, en Suisse, la machine la plus aristocratique et la plus germanisée. De Horex nous retiendrons, dans cet article, un cadre très orthodoxe à fourche télescopique et suspension arrière coulissante précédent numéro dans lequel « trône » un bloc à carter relativement restreint, portant un cylindre vertical, en fonte, avec culasse d'alliage léger, à double tube. Sa distribution est assurée par culbuteurs et longues tiges, sous carter étanche, accessible. Vu côté distribution, ce moteur ressemble aux anciens « International » Norton munis d'un arbre à cames en tête. La seule hardiesse de cette 500 réside dans un carter émaillé qui enferme totalement la chaîne secondaire de transmission. A l'opposé se situe l'Universal, à suspension oscillante, plus impeccable peut-être dans sa présentation — si la chose est possible ! — que la B.M.W. de sport... L'Universal se présente, avant tout, comme la reine du grand tourisme.

II. EN ANGLETERRE. — Plus de marques encore en Angleterre qu'en Allemagne pour les fortes cylindrées, en sport ! En dehors des sporadiques Vincent que nous citons au début en parlant des records, nous pouvons aligner bientôt une demi-douzaine de noms qui ne craignent pas de construire « au-dessus » de 500 cm³. Tels sont : B.S.A., Royal-Enfield, Triumph, P.M., Ariel, Norton. Les Motocistes se souviennent de l'année (1956 pensons-nous) où sortit la première « Square-four » d'Ariel ; une 4-cylindres « en carré » de 1.000 cm³. Comme cette machine a su évoluer sans vieillir ! — et sans s'altérer, pour autant, dans ses spécifications ! Et à quelle date faut-il faire remonter le cadre interrompu de la 600 Panther ? La Triumph elle-même, apparemment plus récente de conception, est issue d'un modèle de 600 cm³ qui, avant-guerre déjà, appartenait au « vertical-twin ». Il faut arriver à Norton, B.S.A. et Royal-Enfield pour rencontrer des 600, 650 et 700 cm³ qui dérivent d'un bicylindre expérimenté déjà en 500 cm³ depuis plusieurs années.

Mais l'éventail des moteurs d'un demi-litre suffit à lui seul, outre-Manche, pour répondre aux exigences des sportifs britanniques comme à ceux du monde entier. A l'exception de Phelon et Moore (P.M.-Panther) mentionnée plus haut, toutes les autres marques sortent un ou plusieurs 500 cm³ à côté de leurs machines aux cylindres plus fortes ; à leurs noms il convient d'ajouter ceux de Sunbeam, A.J.S.-Matchless, Vélocette, etc., ce qui porte à plus de dix le nombre des marques livrant des culbutées susceptibles de hautes performances, sans leur adjoindre d'étonnantes 350 cm³ « flat-twin » signées Douglas... L'Angleterre, avec toutes ces machines, peut favorablement concurrencer l'Allemagne sur le marché d'exportation, quoique ses excellents modèles fassent souvent un peu vieillot par rapport aux rivales germaniques, moins nombreuses. Il est difficile, ici, de parler d'une lutte sur le plan de la qualité ; il s'agit, en fait, d'une lutte entre techniques « consommées » et techniques d'avant-garde, et surtout, d'un combat acharné entre les prix.

Henri JONES

Prochain article :

DES TECHNIQUES ET DES PRIX

OU EN SONT LES RECORDS ?

Avant de faire le bilan de l'année motocycliste — et cela d'une manière résumée pour l'ensemble du monde — il convient de citer quels records sont actuellement debout. Records sur un kilomètre, d'abord en départ lancé, puis en départ arrêté.

★

Un kilomètre lancé.

Catégories 50 et 75 cm³, Muller, sur 49 cm³ N.S.U., moyenne, 196 km/h ; catégorie 100 cm³, Muller, sur 98 cm³ N.S.U., moyenne, 222 km/h ; catégories 125, 175 et 250 cm³, Muller, sur 125 cm³ N.S.U., moyenne, 242 km/h.

Catégorie 350 cm³, Herz, sur 347 cm³ N.S.U., moyenne, 304 km/h ; catégorie 500 cm³, Herz, sur 499 cm³ N.S.U., moyenne, 338 km/h ; catégories 750 et 1.000 cm³, John Allen, sur 650 cm³ Triumph, 344 km/h. Le même pilote, sur la même machine, a atteint 345 km/h sur un mile lancé. Ces deux dernières performances représentent les actuels records absolus en vitesse pure.

Si nous considérons les side-cars, nous trouvons : catégories 250 et 350 cm³, Cavanna, sur 248 cm³ Guzzi, moyenne, 221 km/h ; catégories 500 et 750 cm³, Noll, sur 491 cm³ B.M.W., moyenne, 280 km/h ; catégorie 1.200 cm³, Robert Burns, sur 998 cm³ Vincent, moyenne, 283 km/h. Cette dernière performance représente l'actuel record de vitesse absolu pour les side-cars.

★

Un kilomètre arrêté.

Catégorie 50 cm³, Meo, sur 49 cm³ Alpino, moyenne, 76 km/h ; catégories 75 et 100 cm³, Ghio, sur 74 cm³ Ceccato, moyenne, 93 km/h ; catégorie 125 cm³, Ferri, sur 123 cm³ Lambretta, moyenne, 105 km/h ; catégorie 175 cm³, Winkler, sur 172 cm³ D.K.W., moyenne, 122 km/h ; catégorie 250 cm³, Landri, sur 247 cm³ Guzzi, moyenne, 142 km/h ; catégorie 350 cm³, Lorenzetto, sur 349 cm³ Guzzi, moyenne, 148 km/h. Le même pilote, sur la même machine, a porté le record du mile arrêté à 166 km/h.

Catégories 500, 750 et 1.000 cm³, D. Dale, sur V.8 Guzzi de 499 cm³, moyenne, 164 km/h. Le même pilote, sur la même machine, a porté le record du mile arrêté à 186 km/h. Ces deux dernières performances représentent les actuels records absolus, départ arrêté.

★

Les Side-cars.

Dans le domaine des side-cars, nous trouvons : catégories 250 et 350 cm³, Cavanna, sur 248 cm³ Guzzi, moyenne, 117 km/h ; catégories 500, 750 et 1.200 cm³, Noll, sur 491 cm³ B.M.W., moyenne, 139 km/h. Cette dernière performance représente l'actuel record de vitesse absolu pour les side-cars, départ arrêté.

H. J.

L'ACTUALITÉ MOTOCYCLISTE

* INTERNATIONALE *

Pannonia arrêtée.

A la suite des événements de Hongrie les usines Pannonia pourront, pour un temps, stopper leur construction de motocycles.

Nouvelles lignes Steib.

Pour le Salon de Berlin, les side-cars Steib ont fait « peau neuve », ce qui sera apprécié des agents germaniques.

Les Pères Noël et la moto.

La mode américaine vient de gagner l'Angleterre et la France où des « Pères Noël publicitaires » chevauchent allègrement moto ou scooters pour la grande joie des enfants.

LES
CYCLOMOTEURS DE CLASSE

sont montés

avec

MOYEUX

“ PRIOR - MONOBLOC ”

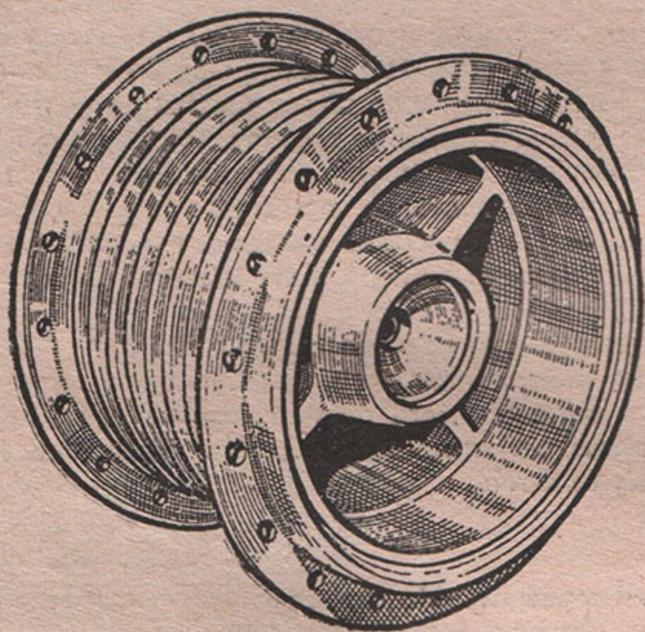
ONDULÉS

BREVETÉS

EN ALLIAGE LÉGER A TRÈS

-- HAUTE RÉSISTANCE --

(A.P.M. trempé)



FREINAGE INCOMPARABLE

ÉVACUATION TOTALE DE LA CHALEUR



Exigez nos **TAMBOURS** pour

65 cmc et 98 cmc

A ROUEMENTS ANNULAIRES

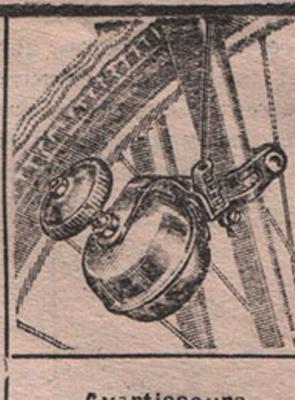


MAILLARD — INCHEVILLE

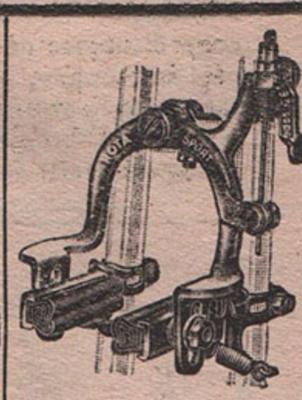
(Seine-Maritime)



Guidons
double frein
ROTA



Avertisseurs
automatiques
CYCLONE
LIBERATOR
TOURBILLON
ROTAPHONE

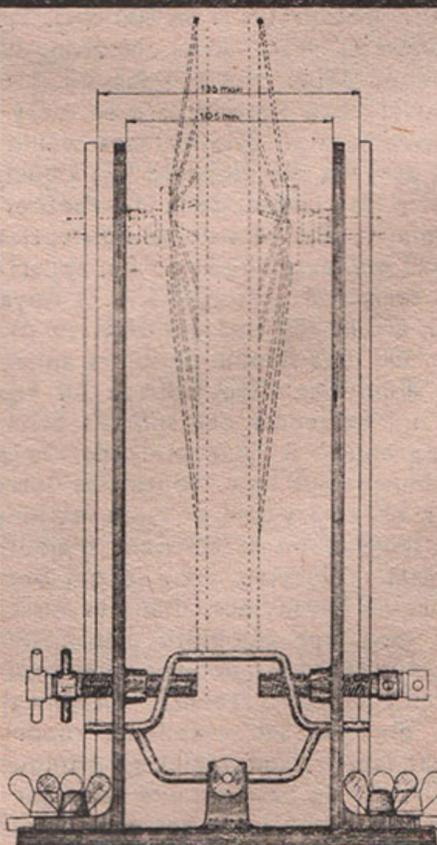


Freins
tous genres
ROTA et **LUG**

Porte-lanternes, catadioptres
 Freins acier chrome brillant, alliage léger
 ou acier inoxydable, ressort central ou à colliers
 Poignées de freins

L'EMBOUTISSAGE INDUSTRIEL

22, rue Olivier-de-Serres
VILLEURBANNE (Rhône) —:— France



CHOLAIN Brev. S.G.D.G.
 APPAREIL à centrer à bras mobiles
 pour roues **VÉLO** et **CYCLE**

← **APPAREIL A CENTRER**

NOUVEAU MODÈLE

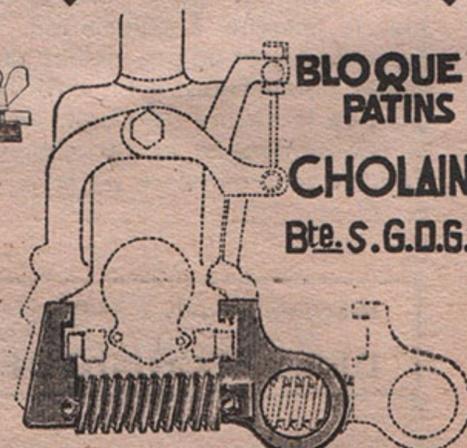
A BRAS MOBILES

permettant de prendre les largeurs

MINIMA VÉLO

← Les largeurs **MAXIMA CYCLO**

↓ **RÉGLEZ VOS
 FREINS EN UN
 CLIN D'ŒIL** ↓



**BLOQUE
 PATINS**

CHOLAIN
 Bte. S.G.D.G.

CHOLAIN

111, rue des Fauvelles
 COURBEVOIE (Seine)
 Tél. : DEF. 47-25

POUR QUE VOS CLIENTS CYCLISTES « AIENT DU FREIN »

Petite étude sur les différents modèles de freins et leur utilisation

Il part tranquille, il a « du frein ». C'est une phrase relevée sur l'affiche de l'Institut National de Sécurité qui nous a donné l'idée de faire aujourd'hui un article sur les différents modèles de freins de cycles et leur utilisation.

Il n'y a pas à proprement parler de « problème du freinage », car depuis longtemps celui-ci est résolu sur une bicyclette.

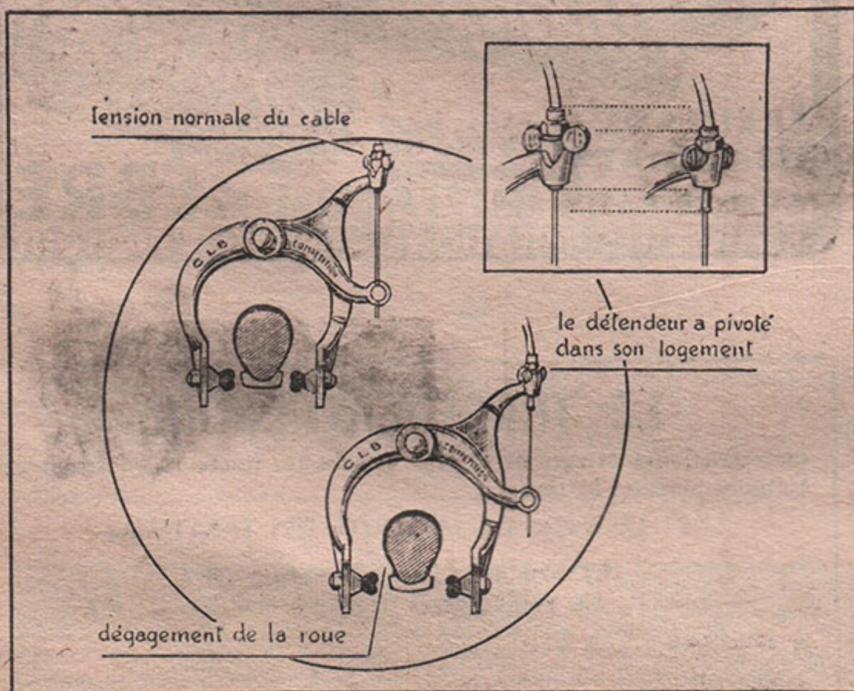
1° Les freins sur jantes ont atteint un rendement tel qu'il est difficile, sinon impossible de l'améliorer ;

2° Si l'on peut encore modifier un système, rendre plus pratique son adaptation à la machine, simplifier son réglage, le résultat, quant à la puissance, d'où découle la sécurité du cycliste, reste le même. Il paraît donc inutile de rechercher un nouveau frein, et spécialement le frein sur jante dans son principe actuel, pour une problématique réduction des distances d'arrêt.

Il faut enfin se pénétrer de cette vérité : **Tous les freins ou presque assurent un bien meilleur freinage s'ils sont bien réglés.**

Les nombreux modèles de freins existants se sont, au cours des dernières années, sinon transformés, du moins modifiés, et ce, toujours dans le sens d'une nette amélioration.

L'apparition des pneumatiques ballon et demi-ballon avait tout d'abord fait un peu négliger la question. Nous voulons dire que le frein pour une machine à bandages de grosses sections était le même que celui utilisé sur un engin à pneumatiques de 30 ou 32 mm. On observa alors que l'allongement des branches était la cause d'une flexion trop accentuée, d'où résultait une diminution de l'efficacité des freins. On a alors compris le besoin d'un perfectionnement et notamment le système à fixation centrale et à tirage sur le côté (le plus courant) a subi — les métaux légers aidant — de sensibles améliorations. Épaississement des branches pour plus de rigidité et réduction notable du renvoi à l'endroit du support porte-patin, ce qui diminue les possibilités d'arrachement et assure en même temps une attaque plus directe du patin sur la jante.



Citons dans ce modèle le **C.L.B.**, un frein en alliage léger, très robuste et avec un système pratique qui permet de détendre le câble sans le recours d'aucun outil. Poignées route et course très bien étudiées (figure ci-dessus).

L'EMBOUITISSAGE INDUSTRIEL offre la gamme complète de ses freins **Rota** et **Lug**, freins sur jantes en acier, freins en alliage léger et freins à tirage central en acier inoxydable. Ces freins établis pour les différents types de cycles, du « Course » au « Demi-ballon », sont munis du fameux « détendeur breveté ».

Le frein **Lam**, en duralumin forgé, utilisé par de nombreux coureurs est excellent dans les modèles course et classique. Sa poignée course bien étudiée ; les patins rose **Lam** sont justement renommés. Un nouveau **Lam**, système Cantilever est bien conçu.

Notons maintenant les modèles à bras de leviers agissant par le centre et qui, avec les tasseaux soudés, donnent un freinage efficace. Leurs avantages ont été maintes fois démontrés et ces freins ont toujours été appréciés par de nombreux cyclistes.

Les freins **Sider** sont de ce système et leurs modèles à tasseaux acier chromé sont parfaits, tant en finition (fig. ci-contre) que comme puissance de freinage. Notez le **Cantilsider**, un Cantilever standard d'une grande souplesse pour un freinage très bon.

Le **Sova**, modèle **Ryg**, des Établissements **JOLLY** et Cie, de Thonon-les-Bains, est à classer dans les très bons modèles de ces freins à bras de levier agissant par le centre. Réalisé en alliage léger, il est robuste et inoxydable.

Différents modèles « à cisailles » et à longs porte-patins créés par **TERROT** et **MAGNAT-DEBON**, de même qu'un modèle lancé par **HIRONDELLE**, eurent longtemps leur succès. Les longs patins procurent un bon freinage du fait de la grande surface d'appui sur la jante. Au chapitre des « presque abandonnés » le frein à transmissions rigides (par tringles) dont on voit encore des exemplaires sur les machines de ville italiennes et anglaises. La transmission est moins souple qu'avec le câble et la difficulté de son réglage l'ont fait délaisser par les Constructeurs français.

Les freins dits « à tambour » peu utilisés avant guerre en raison de leur poids, ont vu ce facteur prohibitif s'estomper du fait de l'emploi des alliages légers. Notamment, sur les cyclomoteurs il est de nos jours utilisé avec succès. On obtient un bon freinage par temps humide, chose plus difficile à réaliser avec un frein sur jante.

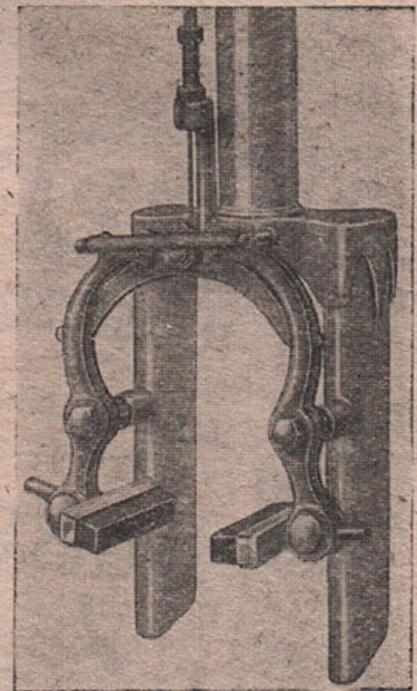
Citons les Établissements **DEPALLE**, de Saint-Étienne, Fabricants des moyeux **Maxi** qui, bien avant guerre, présentèrent les premiers freins sur moyeux réalisés en métal léger. Leurs modèles « vélo » et « cyclomoteur » sont d'un fini et d'une fabrication absolument irréprochables.

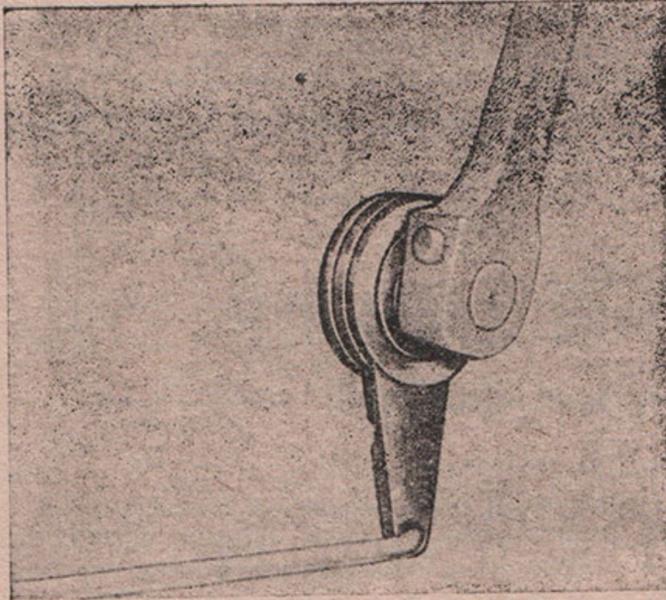
Au chapitre des réalisations stéphanoises, citons aussi les moyeux-freins **Exceltoo**, production des Usines de Lardy.

Également, une très ancienne Maison spécialisée dans les moyeux-freins pour cycles et motos, nous avons nommé les Établissements **C. JACQUEMARD**, Fabricants des bons moyeux **Idéal**.

Les Établissements **MAILLARD**, d'Incheville, ont réalisé de très bons freins tambour alliage léger coulé pour cycles et cyclomoteurs sur lesquels le refroidissement (c'est un point important pour le frein sur moyeu) a été particulièrement bien étudié.

Nous ne voudrions pas terminer le chapitre des freins sur moyeux





LEVIER DE FREINAGE SPÉCIAL

(BREVETÉ)

NOMBREUX AVANTAGES :

- LIBERTÉ de MOUVEMENT ;
- PUISSANCE de FREINAGE ACCRUE ;
- AUCUNE RUPTURE de CABLE ;
- MONTAGE FACILE sur TOUS CYCLES et CYCLOMOTEURS.

GRANDE SÉCURITÉ de FREINAGE pour un PRIX MODIQUE !

DISTRIBUTEUR EXCLUSIF POUR LA FRANCE et UNION FRANÇAISE (GROS) :

Arthur HÉROLD Père, 3^{bis} et 5, rue Jean-Fallay - VILLEMONTBLE (Seine)
(Maison fondée en 1898). Tél. : 546 LE RAINCY.

Le câble Indécabla

INDÉCA

R 250/300 KGS

CABLE DE FREIN INOXYDABLE
CABLES DE DÉBRAYAGE
CYCLES ET MOTOS

double protection

Qualité super indétachable
fil trempé haute résistance
goupille inarrachable brevetée
sans soudure.

E^{TS} LAUNAY-VANCÉ - SARTHE - Tél. : 5

COMME LES CHAMPIONS
en sécurité

LAM
RENOMMÉE MONDIALE

Frein qui STOPPE ! Patin qui ACCROCHE !

Plus de jantes rayées

FREINAGE IMMÉDIAT assuré

AVEC LE PATIN GUTTACOLL ZÉBRÉ

REFUSEZ LES IMITATIONS - EN VENTE PARTOUT

Ils partent tranquilles

ils ont du frein C.L.B

Documentation gratuite à C.L.B. ST-ETIENNE LOIRE
ou chez tous les mécaniciens sérieux

Les motos, BIMA
et scooters
Geugeot
sont équipés
en série

de
**L'ANTIVOL
NEIMAN**

Avez-vous lu nos
PETITES ANNONCES ?
l'une d'elles vous
intéresse certainement

LE TRACTOCATALOGUE

caractéristiques et cote de réglage de tous les tracteurs, motoculteurs
et moissonneuses-batteuses,
ET LE CODE DE LA ROUTE DES TRACTEURS

BON à détacher et à retourner à
S.O.S.P., 59, avenue de la Grande-Armée, Paris (16^e),

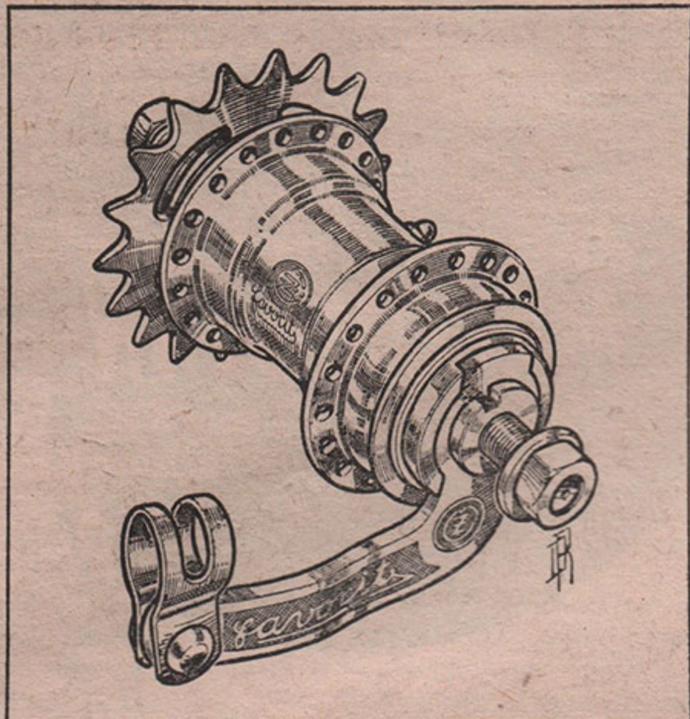
Je soussigné.....
demeurant.....

Adresse ce jour le montant de ma commande au « Tractocatalogue »,
soit 800 + 125 francs pour frais d'envoi au C.C.P. S.O.S.P., Paris,
n° 7336-22 ou par chèque ci-inclus.

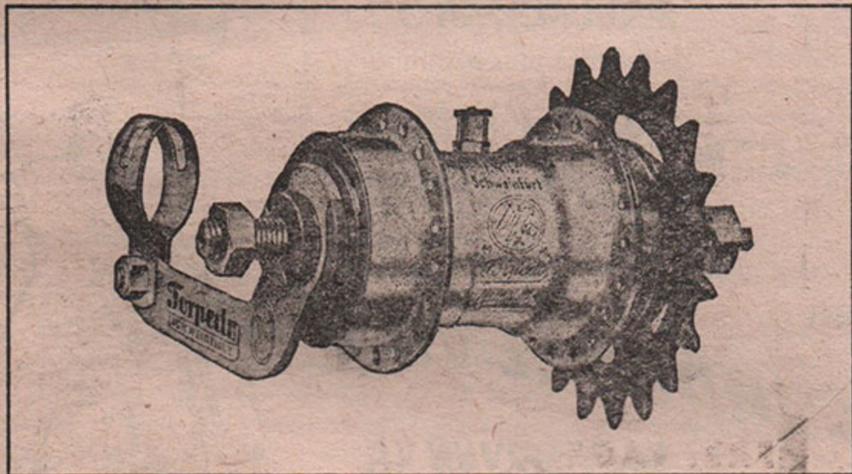
Cachet et signature.

sans parler du frein par rétro-pédalage dont le système agit également sur le moyeu arrière. C'est un frein très efficace lorsqu'on en a l'habitude. Surtout sur la machine de ville il complète utilement un frein avant sur jante. Il est sûr, presque indérégla-ble. Il laisse la machine libre de toute transmission. Nous signalerons le **Durex**, des Établissements Arthur HEROLD (voir page suivante).

Le frein rétro **Favorit** présenté en France par les Établissements CANETTI est un moyeu-frein excellent. Sa fabrication très soignée le fait apprécier des connaisseurs. (figure ci-dessous).



Quant au moyeu-frein à rétro **Torpédo** représenté par les Établissements NAUDER, il est déjà bien connu et son éloge n'est plus à faire (figure ci-dessous). Citons un modèle spécial pour Vélo-



solex (très appréciable comme frein complémentaire en raison de sa commande par rétro-pédalage) de même qu'un autre modèle à deux et trois vitesses.

La période qui précéda la guerre 39-45 avait vu réapparaître le système Cantilever ; nous disons réapparaître, car l'invention de ce frein remonte à déjà bon nombre d'années plus en arrière.

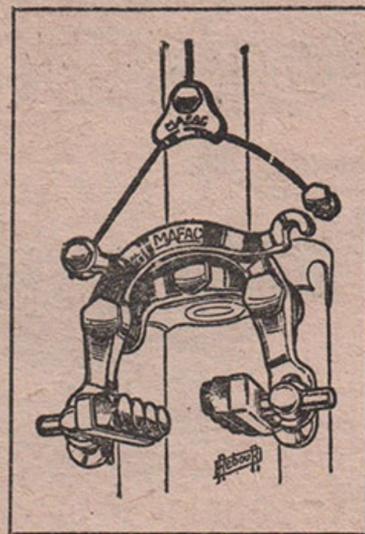
Utilisé d'abord par les cyclotouristes, et réalisé surtout en version artisanale par de petits Constructeurs, le Cantilever a vraiment été lancé par les Établissements MAFAC qui lui ont donné ses « lettres de noblesse » (figure ci-contre).

Le système Cantilever allie à une douceur appréciable un freinage puissant. La branche porte-patin se trouvant par construction vouée à un minimum de longueur assez constant, il ne restait de solution pour augmenter la force « patin » que d'écartier le plus possible de l'axe d'articulation, l'effort transmis par la commande. Le Cantilever réalise ce perfectionnement.

Le **Cantilever** est presque toujours monté avec tasseaux soudés. Ceux-ci sont à conseiller surtout sur une machine à pneumatiques d'assez forte section (ballon ou demi-ballon) où la hauteur nécessaire au passage des roues oblige à un allongement et à un écartement plus grand des freins à fixation centrale du modèle courant.

Beaucoup de coureurs utilisent encore le frein à fixation centrale, mais leurs machines sont montées avec des boyaux de 28 millimètres ce qui rapproche la jante de la tête de fourche à l'avant et de l'entretoise à l'arrière (points de fixation) et permet donc un frein aux branches peu écartées et assez courtes d'où un meilleur freinage.

Notons chez les coureurs français et même étrangers que nous avons vu lors du dernier Tour de France, la faveur du frein **Mafac**, type « racer » qui est un frein de pose facile (fixation centrale par un seul boulon) de système « à cisailles » pour les branches porte-patins et qui allie la puissance à la douceur du fait de sa commande supérieure tirant au sommet des branches et dérivée du système Cantilever. Il est utilisable avec des pneumatiques de 28 à 34 millimètres de section.



QUELQUES CONSEILS

Nous avons à déplorer, très souvent, des chutes de cyclistes soit dans une descente, soit devant un obstacle (voiture, moto et même piéton), chutes assez graves quelquefois mortelles.

En beaucoup de cas ces chutes proviennent d'un mauvais état de la machine et plus particulièrement des freins. Souvent le cycliste néglige l'état de ses freins, le frein est mou (patins trop éloignés de la jante et en partie usés) ; il ne répond pas assez rapidement (le câble détendu rend le frein sans effet).

Certes, nous ne saurions prétendre exiger de chaque cycliste un brevet de mécanicien ès-cycles, mais tout de même, qu'il ait un peu plus de précautions pour sa machine ! Et c'est là au Vélociste à intervenir auprès des clients par trop négligents partant du principe qu'une bicyclette est un véhicule relativement lent et dont les freins sont de peu d'importance.

Nous tenons ces propos pour avoir vu, trop souvent hélas ! des cyclistes dévaler des routes plutôt réputées mauvaises que bonnes, à des allures vertigineuses et sans s'inquiéter si les machines qu'ils montaient étaient aptes à supporter une grande vitesse, si, au moment opportun, les freins fonctionneraient bien.

Un câble de frein qui s'effrite vers la poignée doit être remplacé

Plus de 800 sortes d'OUTILS et de CLÉS spéciaux en magasin

TOUT VOTRE OUTILLAGE MOTO ET CYCLE...

Envoi gratuit du Catalogue complet

VAR

6, RUE PASTEUR - PARIS XI^e

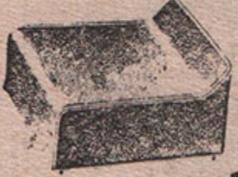
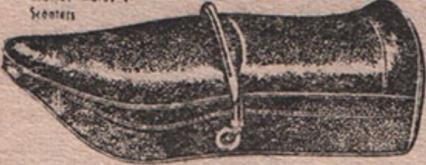
ROQ. 03-88 - Métro St-Ambroise

MOTOCARNE - PEUGEOT
FERROT STANDARD
Grecos Motor et
Scoters

HENRI GAUTHIER

Nos marques de renommée mondiale

**WHITE-STAR
LIONRHONE**



TYPE CONFORT
Coussins mousse
avec ou sans poignée
Tous coloris

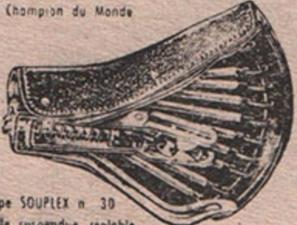
La nouvelle
CYCLO
est une garantie



à ressorts n° 38
à sandows n° 138



SELLE G 17
La selle
Champion du Monde



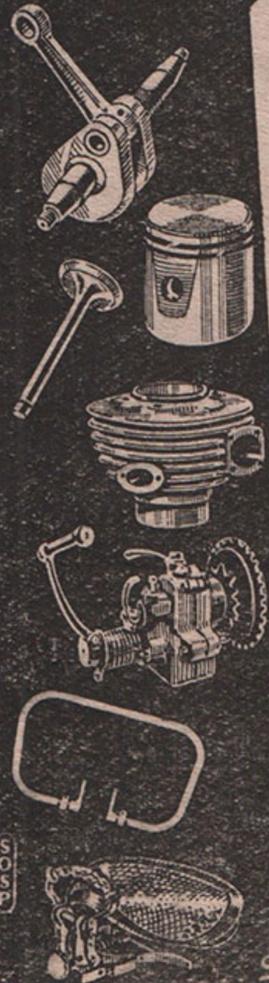
Type SOUPLIX n° 30
Selle suspendue, réglable
dessus caoutchouc au simili

*Qualité
Souplesse
Confort*

LA MARQUE DE QUALITÉ

141, Cours EMILE ZOLA - LYON (Rhône)

TOUT POUR LA MOTO



**RÉFECTION
D'EMBIELLAGES
RÉALÉSAGE
TOUS CYLINDRES**
PISTONS, SOUPAPES, SEGMENTS, etc...

Travaux exécutés sur place dans
nos ateliers par ouvriers qualifiés

*Qualité Garantie!
Délais rapides!*

PIÈCES DÉTACHÉES & ACCESSOIRES
TOUTES MARQUES

Distributeurs officiels
A. M. C. — VAP — STAUB

VOLANTS MAGNÉTIQUES
CARBURATEURS

Pièces détachées toutes marques
disponibles en magasins

ÉTABLISSEMENTS
PERTUISOT

23, Rue des Acacias, PARIS-17^E
Tél.: ÉTO. 12-46

Devis gratuits pour remise en état des moteurs complets

ILS SONT TRÈS RECHERCHÉS

N'attendez pas

que vos clients
les demandent

Faites-leur savoir que vous
vendez les survêtements

des productions
MACOMBYNN

La publicité que nous vous
fournissons vous aidera
utilement



en

CURDUUAL SPORT

MACOMBYNN 55

tellement plus pratique

les 2 pièces
séparables

SURJAMB

MONMANTO

en

CURDUUAL VILLE

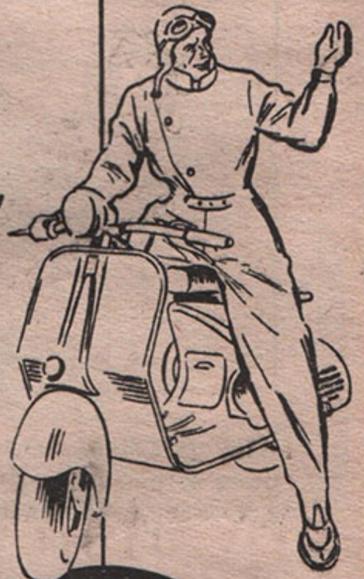
MACOMBYNN 56

toujours aussi pratique

les 2 pièces
séparables

PANTALON ALSACE

VESTE ALSACE



N'attendez pas

que votre stock
soit épuisé pour
nous passer vos
commandes

GARANTI
sur réclamation
justifiée

MACOMBYNN

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

RENSEIGNEMENTS
AU
SEUL FABRICANT

CHANTELUNE

sans tarder, sa rupture brutale (usure, rouille) peut être la cause d'un grave accident.

Malgré sa simplicité, sa robustesse, l'allongement, aussi léger soit-il, du câble et l'usure des patins font toujours qu'au bout d'un certain temps d'utilisation l'appareil aura besoin d'un réglage.

Signalons à l'attention des agents du cycle de bonnes fabrications. Les câbles de freins, débrayage, changements de vitesse des Établissements S.B.A.F.M., de Cusset (Allier) offrent toute garantie.

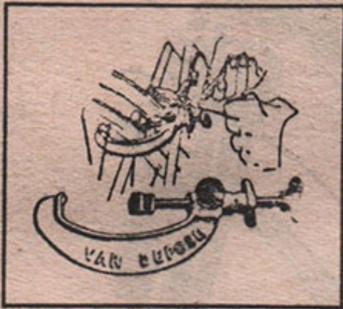
A l'attention des Vélocistes comme des usagers, les câbles de frein inoxydables **Indéca** qui sont un progrès incontestable tant l'on sait que la rouille attaque souvent le câble vers les parties où il est à nu. Toujours réalisé par les Établissements LAUNAY, de Vancé, le modèle super indétoronnable, fil trempé, haute résistance, goupille inarrachable brevetée.

De bons patins sont aussi nécessaires pour assurer un freinage parfait. Différentes firmes ont étudié des modèles de composition et formes variables qui, aujourd'hui, donnent les meilleurs résultats.

Des patins mi-dur à rainures comme le **Guttacol** zébré sont bons sur jante acier et duralumin. Les patins **Vipère** à bossages sont excellents sur jantes acier et donnent un bon freinage, même par temps de pluie. Citons encore le **Felt** rose à rayures noires peut-être un peu dur pour l'alliage léger, mais bon sur l'acier. N'omettons pas les excellents patins **Fougerat** remarquables par leur mordant. Nous citons des marques connues et que nous avons utilisées ; il en est d'autres dont les noms nous échappent, elles voudront bien nous excuser.

Le patin liège est bon sur la jante alliage léger, néanmoins il s'use par trop vite, c'est ce qui fait que de nos jours il n'est presque plus employé.

Il faut savoir qu'il n'est pas nécessaire que le patin grince au contact de la jante pour obtenir un bon freinage. C'est même un bruit fort désagréable ; il peut être provoqué par l'humidité ou une jante grasse (huile en excès, graisse).



Enfin, pour faciliter aux Vélocistes le bon réglage des freins, signalons la pince **Var** qui maintient le frein à l'écartement désiré et laisse les deux mains libres (figure ci-contre) pour le parfait réglage du câble vers la poignée ou à l'endroit du tendeur (serrage). Autre appareil d'excellente conception, le **Cholain** permet aussi le réglage aisé des freins.

Une bonne poignée est aussi nécessaire pour une bonne utilisation et partant un bon freinage. Pas de poignée course avec un guidon route relevé ou plat genre trials. La main n'a pas la prise suffisante pour actionner convenablement le frein. De même que des leviers route ne conviennent pas à un cintre course.

Et voici terminée cette petite étude des différents modèles de freins cycles. Un peu plus qu'une autre pièce de la machine, le frein demande un parfait réglage car de celui-ci dépend la sécurité du pilote. Freins bien réglés, vous pourrez partir tranquille, car vous aurez « du frein ».

Marcel VACHER.

LES PATINS DE FREINS " GUTTACOLL "

Tous les patins ne se ressemblent pas, car il y a patin et patin. En fait, les patins se vendent à des prix très différents. Cette dissemblance de prix est justifiée par la valeur des produits utilisés pour la fabrication.



Ces derniers sont de qualité supérieure pour le patin **GUTTACOLL**, qui n'a plus à faire ses preuves quand il s'agit de « freiner par tous temps ».

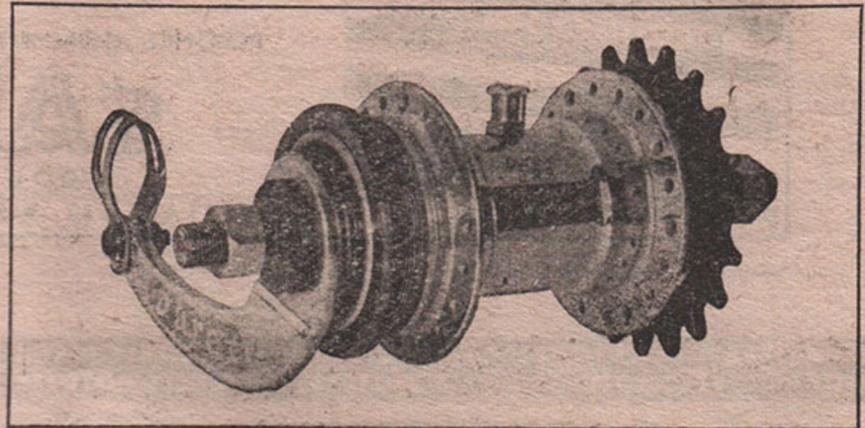
Ce patin est adopté par d'innombrables coureurs et cyclotouristes dans le monde entier. Sa puissance de freinage est maxima.

GUTTACOLL, la marque plus que cinquantenaire, possède son usine personnelle pour le travail du caoutchouc manufacturé.

Mais il n'y a qu'un seul patin « **Zèbre** » **GUTTACOLL**, et il y a lieu de bien préciser la marque.

LES MOYEUX-FREINS " ARTHUR HÉROLD "

HÉROLD présente son manchon de frein en deux parties. Cette fabrication apporte un nouvel élément à la sécurité de la circulation, car la régularité de la pression ainsi obtenue sur le corps du moyeu assure un freinage très puissant, facilement contrôlable au moindre effort.



Le manchon de frein en deux parties est donc d'une utilité inappréciable dans certaines situations critiques de la circulation et dans les descentes de montagne. Il vient s'ajouter aux autres avantages de ce frein qui a toujours fait ses preuves dans les cas les plus difficiles et a contribué par excellence à la réalisation du moyeu de sécurité. C'est l'idéal moyeu rétro de vélo et de cyclo-moteur pour la circulation moderne.

LES CABLES DE LA S^{te} " INDÉCA "

La Société **Indéca** exploite plusieurs brevets pour la fabrication des câbles de frein et d'embrayage à haute résistance.

Ses câbles se caractérisent par une résistance à la goupille ou au tambour égale à celle du câble lui-même.

Câblés par des procédés spéciaux, ses câbles, d'une grande souplesse, sont pratiquement inextensibles. Et la course du câble à la poignée est intégralement transmise au frein, sans perte provenant de l'allongement.

Les « **Indéca** » sont indétoronnables en quelque point qu'on les coupe. Et la protection des fils qui les composent, au cadmium électrolytique, pur sur cuivrage électrolytique favorise leur glissement dans la gaine.

Poursuivant ses recherches, cette Maison présentait au Salon des câbles dont la résistance à la tête est encore augmentée.

Une nouvelle série désignée **Indéca T.H.S.** (très haute sécurité), permet des résistances de 320 kg à la tête pour les câbles cycles et scooters et 400 kg pour les câbles motos.

Le diamètre de ces nouveaux câbles reste le même que celui de la série « **Indéca haute sécurité** » qui a fait le renom de cette Maison.

Ces **Indéca T.H.S.** ont une résistance à l'usure augmentée, et conservent la souplesse remarquable des câbles de la marque.

LE " MOTOCYCLOCATALOGUE "

1956-57

est le meilleur outil de travail de tout
Motociste-Vélociste digne de ce nom !

**VOUS POUVEZ ENCORE VOUS
EN ASSURER UN EXEMPLAIRE**

(Contenant les caractéristiques et cotes de réglage de toute la production française actuellement en circulation)
en utilisant le bon spécial, IV^e couv. de ce numéro.

**DOUBLE ALIMENTATION
PAR BATTERIE ET
VOLANT MAGNETIQUE**

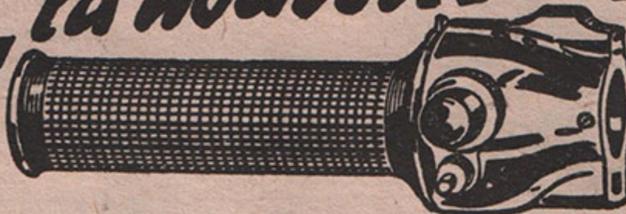
ROBUSTE ET ELEGANTE

SIMPLE ET SURE

DEMONTAGE FACILE

AVEC FILS ET COSSES

la nouvelle



POIGNÉE COMMUTATRICE ELECTRIQUE

SAKER *Universelle*

COURBEVOIE

QUALITE SAKER

TOUTES LES COMMANDES

ELECTRIQUES

REUNIES

DEMANDEZ LA NOTICE

COMPLETE ET DETAILLEE

CHEZ VOTRE FOURNISSEUR

DEPOSITAIRE OFFICIEL: 516 KERSA, 43, RUE VOLTAIRE - LEVALLOIS - Métro: Anatole-France

SPECIALITES MECANIKES DE PRECISION ADAPTABLES AUX
MOTOS - VELOMOTEURS - SCOOTERS - CYCLOMOTEURS



GALETS

AIGUILLES

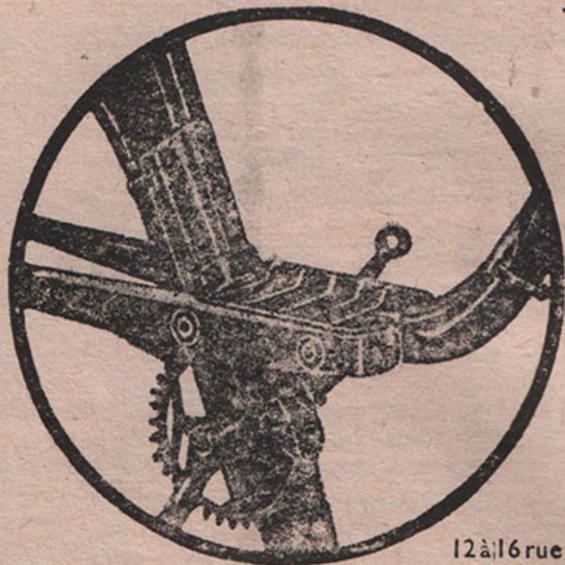
ROULEMENTS A BILLES

AXES DE PISTON



VARAY ET MAGNENANT

8 RUE ANTONIN RAYNAUD - LEVALLOIS - PER. 51-90



ENJOLIVEUR-PROTECTEUR

de Cadre pour
Vélosolex

modèles dépo és



12 à 16 rue Ramus Paris 20 Tél. Roq 72-26

POUR VOS..

DÉCALCOMANIE
GLISSANTE

bandeaux
décoratifs

fausse vis
Parker

ÉCUSSON
MÉTAL

queue de billard

ET/ E. MULIN

MAISON FONDÉE EN 1923

169 AV. THIERS - LYON - 6^e

TÉL. LAL. 48.23

DOCUMENTATION SUR DEMANDE

REDRESSEUR POUR VOLANT MAGNÉTIQUE



*Le seul redresseur
à régulateur de tension
breveté S.G.D.G.
pouvant se brancher
sur un volant*

à 1 SEULE BORNE ISOLEE
NE PEUT PAS
DÉMAGNETISER
LE VOLANT

Fournisseur des plus grandes marques françaises

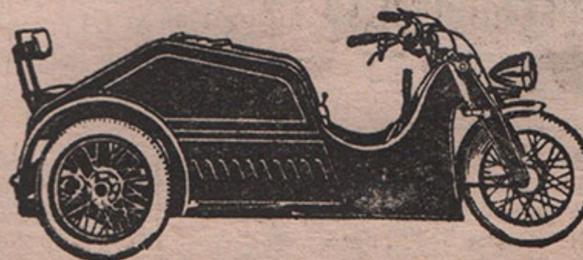
Éts A. VERDIER

2^{ter}, rue Félix-Chopin, CACHAN (Seine) Tél. ALÉ 57-22

ORIPA-PUB

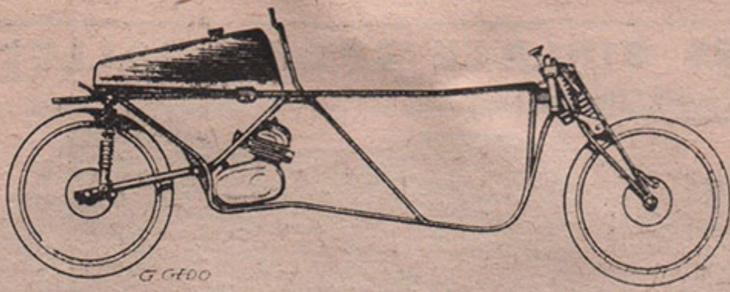
"MONOTO" La Voiturette utilitaire

2 places en tandem — 3 lit. aux 100 km.

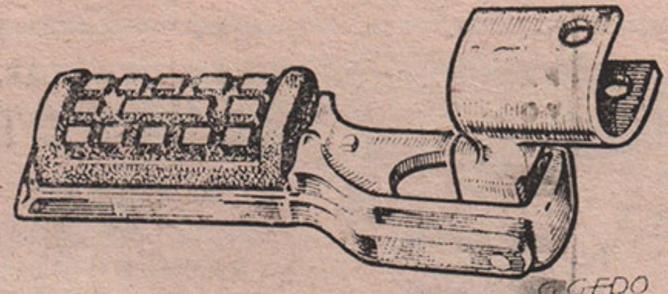


Pas de permis
de
conduire

**ÉTS POIRIER, 61, Chemin des Roches
FONDETTES (Indre-et-Loire)**



DEMM. — La position du pilote et le carénage ont nécessité la fabrication d'un cadre très spécial, allongé sur l'avant. On notera le retour à la fourche à parallélogramme sur les machines de records.



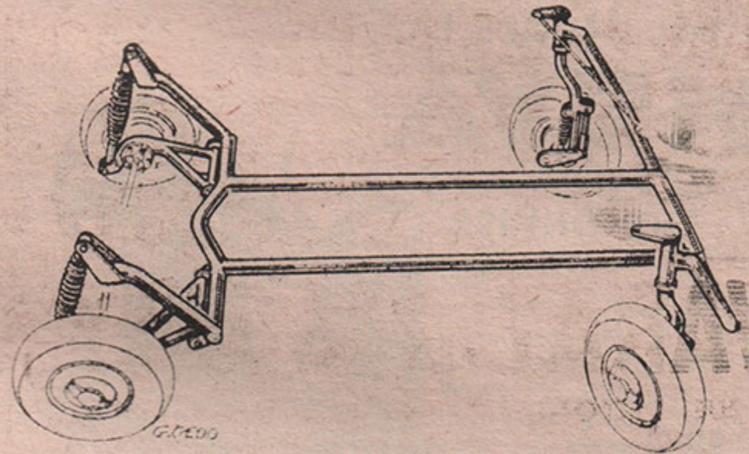
VAR. — Pour dégager le repose-pied des carters montés sur les cyclomoteurs à manivelles très décalées, la fixation a été allongée.

*

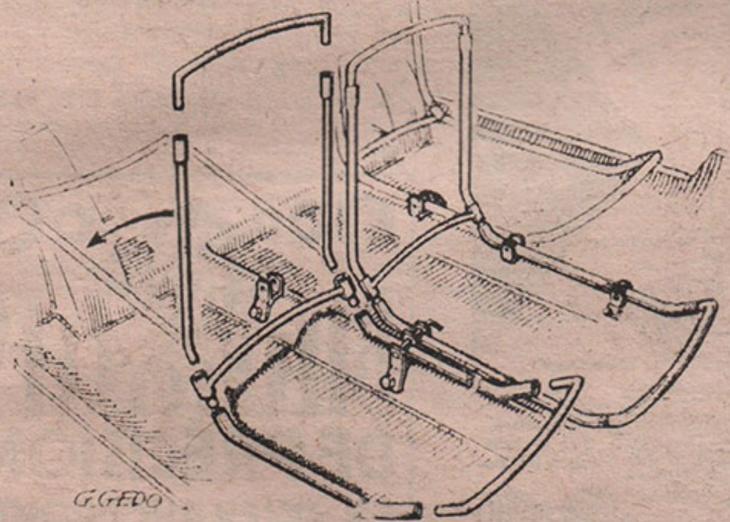
PÊLE

*

MORALY. — Voici le châssis de ce prototype à moteur A.M.C. La suspension fait un large appel aux solutions courantes sur les scooters. Les deux traverses en U permettent l'articulation des ressorts arrière et des douilles de direction.



Par Géo

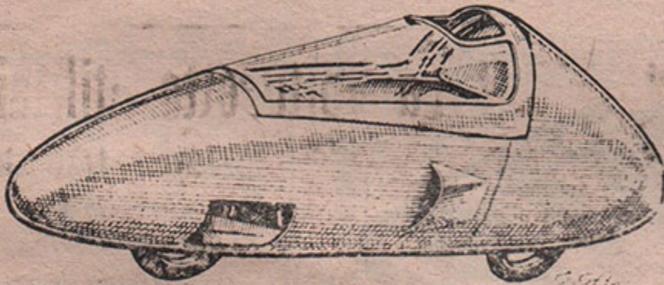


MORALY. — Les sièges sont en plusieurs éléments tubulaires, d'un démontage et assemblage aisés. Les dossiers se transforment en couchettes et des étriers de fixation permettent des changements de position.

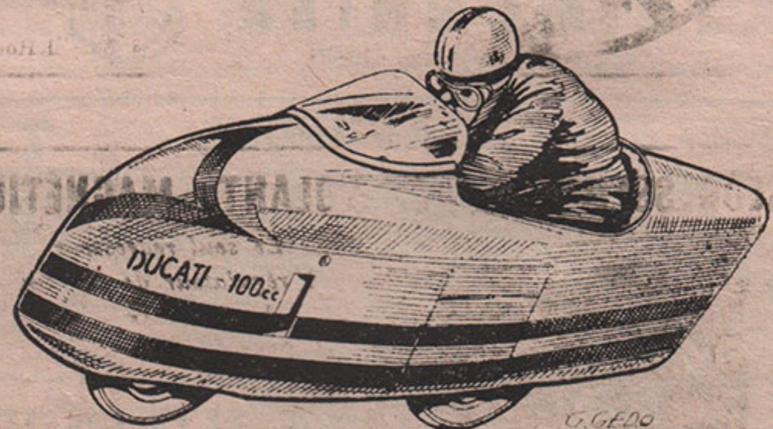
*

MÊLE

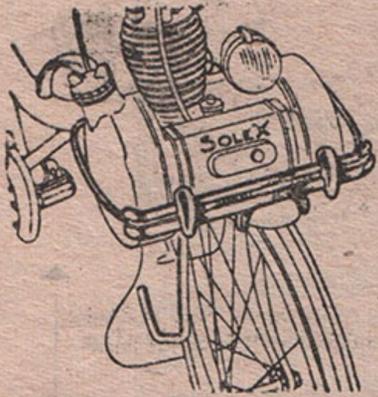
*



DEMM. — Ce 49 cm³ a bouclé l'heure à 142 km/h 629 et a parcouru 135 km/h 237 dans les deux heures. Le carénage a été entièrement redessiné pour une position en « chaise longue » du pilote.



DUCATI. — En décembre 1956 la 98 cm³ s'est approprié 46 records. Le carénage s'inspire de celui de la machine de circuit mais, tout en étant fermé, laisse le pilote à l'air et dans une position normale.



4 accessoires pour VÉLOSOLEX

Le **FIXE-BAVETTE**

Le **SABOT** enjoliveur de cadre.

Le **PARE-CHOCS** amovible (Breveté S.G.D.G.), d'une efficacité extraordinaire, qui donne un cachet très élégant à votre Vélosolex.

La **POIGNÉE** pour porter très facilement votre Vélosolex d'une main.

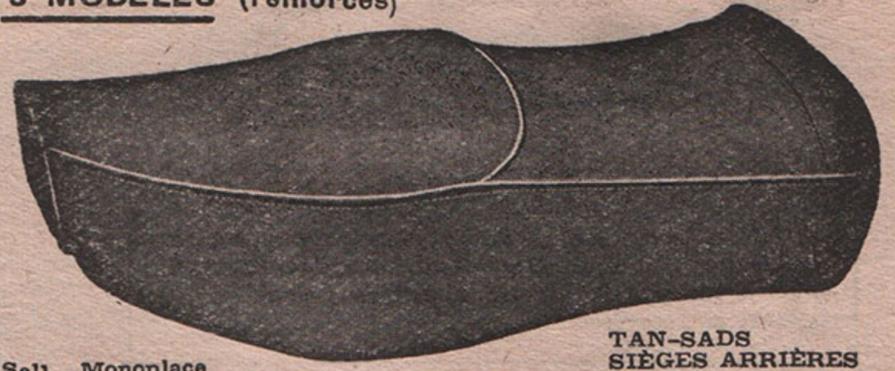
Renseignements auprès du fabricant

Établissements H. JEANNERET & C^{ie}

14 bis, rue Reine-Jeanne NICE (A.-M.) — Tél. : 821-97
2, rue Croix-de-Marbre 733-33

SELLES BIPLACE SPORT GALLET

3 MODÈLES (renforcés)



Selle Monoplace

TAN-SADS
SIÈGES ARRIÈRES

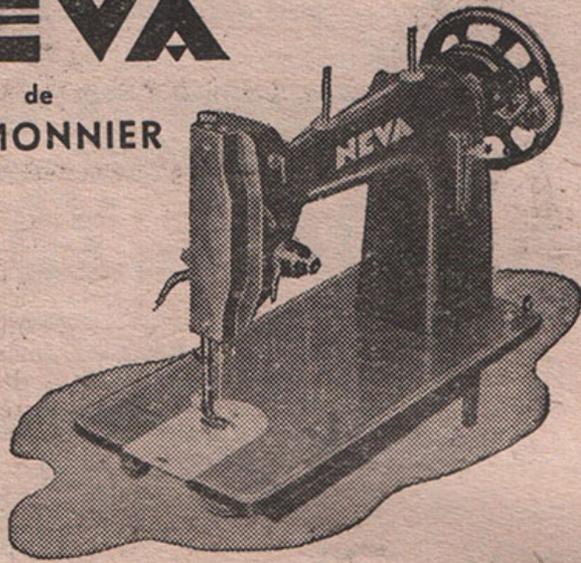
Selles cyclés, cyclomoteurs ADGA - VERYBEST - OLUB
QUALITÉ - PRÉSENTATION - CONFORT

— Éts GALLET — Châtillon-sur-Chalaronne (AIN) —

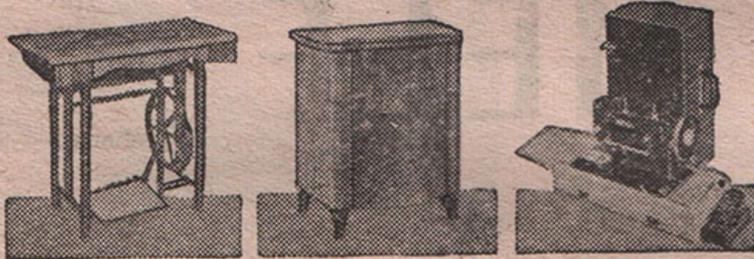
CELLE QUI COUD LE MIEUX...
C'EST ENCORE LA

NEVA

de
THIMONNIER



COUD
BRODE
REPRISE



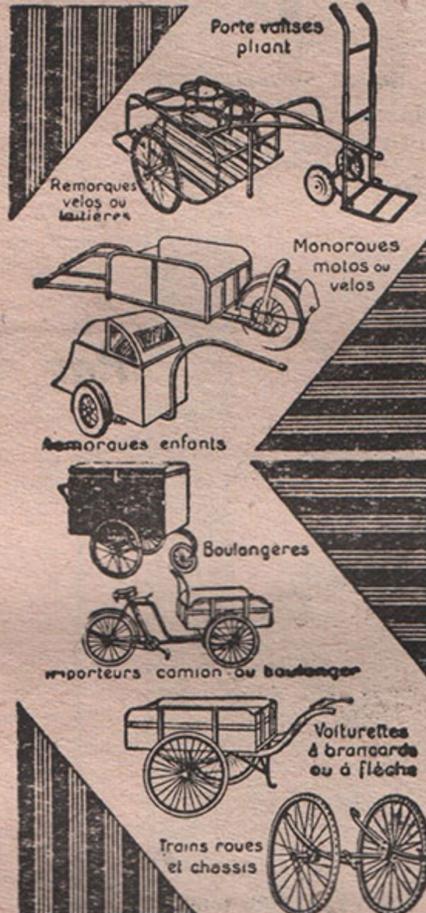
Catalogue gratis et franco

THIMONNIER

N°7 Rue de Bourgogne, - LYON



FABRIQUE DE REMORQUES, VOITURETTES ET TRIPORTEURS, TOUS MODÈLES.



ETAB^{TS} E. PAQUET
constructeurs-mécaniciens
134 à 138, Ch. St Pierre, AMIENS

W. LEWY'S

TOUS MODÈLES DE
RUPTEURS
ET
CONDENSATEURS
A HUILE
pour
MOTOS
SCOOTERS
VÉLOMOTEURS

S. E. P. E. M.
8, rue d'Alençon, PARIS LIT. 49-58

IRM
BILLES CYCLES
DE PRÉCISION
EN ACIER AUCHROME
TOUTES DIMENSIONS

6, RUE DE LA SABLONNIÈRE
PARIS - XV^e
TEL. SÉGUR. 96-66

PLAQUES DE POLICE ET LANTERNES



HARTAUD

FABRICANTS
D'ACCESSOIRES
AUTO MOTO
VÉLO

Pour
motos et vélos

12 à 16, rue RAMUS - PARIS (20^e) - Téléphone : ROQ. 76-26



Les
VRAIES POINTES
INÉBRANLABLES
brevetées et
* **LES MEILLEURES**
CHAUSSURES
CYCLISTES

sont fabriquées par

MERCIER & C^{ie} PARIS

L'AVIS D'UN DIRIGEANT CORPORATIF SUR LE COMMERCE DES " 2 ROUES "

M. A. Kranner, Président de la « Corporation Obligatoire des Vélocistes et Motoristes du Bas-Rhin » (affiliée à la F.N.V.M.) a bien voulu nous communiquer l'étude suivante sur la situation des Professionnels au regard des divers articles dont ils assurent la diffusion dans le public. Nos Lecteurs seront assurément intéressés par les réflexions de cet animateur syndical de premier ordre :

Calcul et compensation des marges.

Depuis dix ans, la Direction des Prix et les Constructeurs nous imposent une remise cycles de 20 % avec la charge de garantie de un à deux ans. La remise cyclomoteurs est de 14 % dont il faut déduire la main-d'œuvre garantie, la révision gratuite et le service après-vente en général à la charge exclusive du professionnel.

En raison de l'ignorance de la clientèle cyclomoteur du maniement de ces moteurs, et des imprudences et maladresses qui en résultent, cette charge représente une perte de temps de quatre à six heures au moins pendant lesquelles en plus aucun autre travail rémunéré ne peut être fait ; la perte effective de main-d'œuvre est donc de huit à douze heures à francs : 500 l'heure. Vous voyez donc ce qui reste de la remise de 14 % sur 50.000 fr. en moyenne.

De même pour les pneumatiques et de nombreux accessoires et pièces détachées de marque, les remises imposées varient entre 15 et 27 % au maximum. Pratiquement nous n'avons plus d'articles importants ou de grande consommation dont nous pouvons nous-même déterminer le prix et la marge.

Prévision chiffre d'affaires et stocks

Notre chiffre d'affaires dépend pour une grande part du succès ou de l'échec des modèles de machines présentés par les constructeurs, auxquels nous sommes liés par le réseau créé par nous sur la marque, contrat tacite que le constructeur peut d'ail-

leurs rompre unilatéralement quand il lui plaît et sans aucun dédommagement pour nous.

Avec la multiplicité des modèles et les lenteurs souvent inouïes du réapprovisionnement, les constructeurs eux, se refusant de stocker tant les machines que les éléments les composant pour ne pas immobiliser de capitaux, nous sommes obligés de prévoir comme approvisionnement au moins la moitié d'un chiffre d'affaires éventuel avec tous les risques de surestimation qui en découlent pour nous par cette immobilisation considérable de capital.

Il y a encore le stock des pièces détachées qui se déprécie très rapidement par suite des modifications continuelles des machines et de leurs organes, sans possibilité de récupérer même le capital par des soldes comme dans les tissus ou les nouveautés. Et les remises maximum imposées sont de 15 à 25 %.

Enfin, il nous faut employer un personnel technique très cher et des locaux étendus en raison de l'encombrement de nos articles.

Aussi vos prévisions de chiffre d'affaires, de variations de stocks mensuels, des investissements, du calcul des marges et leur graphique nous paraissent d'aimables jeux de l'esprit.

Bien entendu, nous essayons depuis toujours, de faire des prévisions d'après les exercices précédents, mais surtout depuis l'apparition du cyclomoteur et de ses charges absolument imprévisibles, toutes les prévisions sont constamment bousculées.

Les trois ou quatre concessionnaires régionaux ou départementaux des marques bénéficiant actuellement de l'engouement du public et réalisant de ce fait un grand chiffre de vente sans stock étant donné que la demande dépasse encore l'offre, peuvent avoir des résultats à peu près satisfaisants. Encore sont-ils aléatoires ; car les charges de personnel technique et de main-d'œuvre du service après-vente croissent en proportions géométriques avec l'augmentation du chiffre d'affaires. Le moindre contre-coup dans la faveur du public risque de renverser

rapidement la situation avec toutes les conséquences qui en découlent.

Autres considérations.

Autre information. — Nos articles principaux les plus intéressants : les vélos grand luxe, sont à peu près au coefficient 13 par rapport à 1939. Les modèles courants aux environs de 15. Le taux de marque ayant été abaissé de 28-25 à 20% soit du quart environ, notre bénéfice par rapport à 1939 est réduit du part et se trouve donc au coefficient 10 environ.

En plus sommes-nous privés de la vente des équipements et gros accessoires comme éclairages, dérailleurs, porte-bagages, dont en général les machines neuves n'étaient pas équipées avant 1939. Pour ces articles, nous pouvions conclure des marchés avec remises jusqu'à 40 %, et pousser la vente des articles les plus intéressants pour nous.

Depuis le dirigisme économique, ce marché a été pratiquement considéré à leur profit par les Constructeurs avec tous les bénéfices qui en découlent pour eux, et nous sommes obligés de nous contenter de la remise de 20% sur ces équipements incorporés d'office aux machines neuves.

Il y a encore la prise de possession de réseaux commerciaux créés par de nombreux professionnels après des dizaines d'années d'efforts et de sacrifices. Les Constructeurs ont implanté de multiples nouveaux agents et oublié purement et simplement leurs engagements d'avant-guerre à l'égard des créateurs de ces réseaux (pourcentages sur les ventes sous-agents, etc.).

Il faut reconnaître que les Constructeurs ont habilement tiré parti du niveau de formation commerciale souvent assez faible d'un grand nombre de nos professionnels sortis du rang et acceptant de travailler dans des conditions d'installation infiniment précaires, faute de n'être jamais sortis de leur coin.

Nos Constructeurs, s'obstinant dans des errements absolument incompréhensibles et à l'opposé de leurs collègues d'outre-Rhin, s'obstinent à imposer à leurs agents des charges toujours croissantes avec des bénéfices insuffisants au lieu d'essayer de les guider et de les aider à se moderniser et à progresser. Pas de conseils, pas de facilités, pas d'aide, rien que des exigences, toujours des exigences.

(suite page 21).

POUR NOEL Les Machines à Coudre

EXCELSIOR

Maison fondée en 1877

Vous apporteront des VENTES !!

Organisation de Crédit
Sécurité d'Emploi
Garantie illimitée

DOCUMENTATION
TARIF REVENDEUR
SUR DEMANDE

Ets H. HACHÉE 104, Boulevard Sébastopol, 104
PARIS 3^e ARO. 5424



Demandez catalogue
et condition sur :

E^{ts} CHOILLOT 87-89, rue de Chenove
CONSTRUCTEURS - DIJON (Côte-d'Or)

REMORQUES POUR CYCLES, MOTOS, SCOOTERS

TOUS MODÈLES pour
Transport marchandises
Tourisme
Camping

Specialistes
depuis 1930



MOTOS D'OCCASION

Peugeot - Motobécane - Terrot
Toutes les pièces détachées
pour moto, en neuf ou occasion.
RÉALÉSAGES - EMBIELLAGES
RÉPARATIONS

BEAUSOLEIL 9, rue St-Sabin
Paris (11^e)

BROSSE A BOUGIES

Pratic
Brevetée

GRATTE, NETTOIE, CONTROLE
SALZA, 4, r. Robert-Estienne
Paris (8^e) Tél. BAL. 18-26

CHEZ LES GROSSISTES

PRÉCISIONS SUR LE BLOCAGE DES PRIX DES PRODUITS ET SERVICES

Une instruction conjointe du ministre des Affaires économiques et financières et du secrétaire d'Etat aux Affaires économiques en date du 29 octobre, a précisé les conditions d'application des dispositions de l'arrêté n° 23-396, du 19 juillet 1956, qui a bloqué, toutes taxes comprises :

— Au 8 février 1954 les prix et les marges commerciales de tous les produits et services qui n'ont pas fait l'objet de dérogations ;

— Au 15 juin 1956 ceux des produits et services qui ont bénéficié de dérogations (ministérielles ou préfectorales).

Nous donnons ci-après ce document, à l'exception, toutefois, des parties évidemment sans intérêt pour nos Lecteurs (produits agricoles, piscicoles, importés, viandes, etc.).

Introduction.

« L'arrêté n° 23396 du 19 juillet 1956 pose en principe que les prix et les marges commerciales de tous les produits et services ne peuvent être supérieurs, toutes taxes comprises :

— Soit à ceux pratiqués le 8 février 1954, s'il s'agit de produits et de services qui n'ont pas fait l'objet de dérogations au précédent arrêté de blocage général des prix n° 22666 du 17 février 1954 ;

— Soit à ceux pratiqués le 15 juin 1956, s'il s'agit de produits ou de services ayant bénéficié d'une dérogation aux dispositions de l'arrêté précité.

En ce qui concerne les dérogations apportées au précédent blocage, il convient de préciser, dès l'abord, que les deux possibilités accordées aux entreprises, en 1954 et 1955, de répercuter les hausses dues à l'incidence de la réforme fiscale ne sauraient être considérées, tant en raison de leur nature que de leur très faible importance, comme des dérogations proprement dites au blocage de 1954, mais bien comme la correction du niveau des prix au 8 février 1954, taxes comprises ; il y a donc lieu de les tenir comme inopérantes pour l'interprétation des dispositions du nouveau blocage.

De ce fait, et dès lors qu'ils n'ont pas fait l'objet de dérogations à d'autres titres, les produits et services qui ont été admis à bénéficier de ces possibilités se trouvent soumis aux dispositions de l'article premier de l'arrêté n° 23396, les hausses permises au titre de la réforme fiscale demeurant acquises aux entreprises intéressées.

Le texte de l'arrêté du 19 juillet 1956, d'une rédaction nécessairement abstraite, appelle, du point de vue de son application pratique, les commentaires suivants (nous supprimons ici tout ce qui est sans intérêt pour nos Lecteurs).

I. — Principes généraux.

Les dispositions des deux premiers articles visent l'ensemble des produits et des services qui rentrent dans le champ d'application de la législation sur les prix, indépendamment du régime auquel ils se trouvent soumis : régime de taxation, régime de la liberté contrôlée des prix ou liberté des prix.

Si le terme « produits » ne prête à aucune difficulté particulière d'interprétation, par contre le terme « services » doit, en raison de la portée générale du texte, être interprété

comme concernant non seulement les prestations de service proprement dites mais encore toutes opérations qui, ne pouvant être assimilées à des ventes de produits, donnent lieu, soit à une rémunération susceptible d'être incorporée dans les prix de revient ou de vente, soit à une rétribution indépendante réclamée au bénéficiaire.

Par ailleurs, en ce qui concerne les marges commerciales, l'arrêté mentionne explicitement qu'elles sont bloquées, en valeur absolue, aux niveaux atteints, suivant le cas, soit le 8 février 1954, soit le 15 juin dernier ; c'est dire qu'elles font l'objet d'un plafonnement en valeur absolue à ces dates, même si elles étaient antérieurement déterminées en pourcentage.

En pratique, donc, les commerçants ne sont pas tenus d'apprécier les variations qu'ils subissent dans leurs prix d'achat ; il leur suffit, pour être en règle avec l'arrêté, de ne pas prélever, en valeur absolue, des marges supérieures à celles pratiquées à la date du blocage, toutes taxes comprises.

Il va sans dire que ce plafonnement des marges ne constitue qu'une limite maxima. D'une part, en effet, la marge du commerçant revendeur ne peut augmenter en cas de hausse de son prix d'achat, d'autre part, le jeu normal de la concurrence doit amener une diminution spontanée des marges lorsque le prix d'achat est lui-même en baisse.

De toute manière, dans cette dernière éventualité, la baisse du prix d'achat doit se répercuter aux différents stades de la distribution.

Remarque faite que le niveau des prix et des marges aux dates de blocage comprend toutes les taxes acquittées à ces dates par les entreprises (quel que soit le mode de facturation utilisé), il convient de préciser que le blocage doit s'apprécier par rapport aux prix pratiqués individuellement par chaque entreprise, indépendamment de toute référence à des notions de prix professionnels, de barèmes ou de tarifs syndicaux, etc., et compte tenu de la politique commerciale suivie par l'entreprise à la date considérée. Sur ce point, il importe de se reporter aux principes généraux posés par l'ordonnance n° 45-1483 du 30 juin 1945 dans ses articles 16, 17 et 18 aux termes desquels le niveau d'un prix bloqué s'entend non seulement du prix lui-même, mais aussi de toutes les conditions de vente et de tous les avantages « habituellement » consentis aux acheteurs. Il résulte de ces dispositions que les avantages faits de façon inhabituelle à la clientèle (ventes publicitaires, mises en solde, remises exceptionnelles, conditions particulières à l'occasion d'une opération commerciale, etc.) peuvent ne pas être maintenus.

En outre, il y a lieu de noter que les deux premiers articles de l'arrêté ne permettent pas aux producteurs ni aux distributeurs qui pratiquaient à la date du blocage des prix non conformes aux dispositions de blocage ou de fixation antérieures, de considérer ces prix comme validés par le nouvel arrêté. De tels prix demeurent illicites et ne sauraient être « couverts » par le texte du 19 juillet 1956. D'autre part, les entreprises visées à l'article 2 de ce texte comme ayant bénéficié de dérogations au précédent blocage et qui, au 15 juin 1956, pratiquaient des prix inférieurs à ceux qu'elles auraient été en droit d'appliquer, doivent maintenir ces

prix pour l'avenir, le blocage comportant, ainsi qu'il a été rappelé plus haut, une notion de subjectivité propre à chaque entreprise.

Il y a lieu d'indiquer, enfin, qu'à défaut de ventes ou de prestations effectuées le jour même du blocage, il convient de se reporter, dans le temps, aux dernières ventes ou prestations de l'espèce auxquelles il aura été procédé antérieurement ; si de telles ventes ou prestations se trouvent par trop éloignées de la date du blocage pour constituer une référence valable, il conviendrait (en cas d'impossibilité de justification par l'intéressé) de faire application de la règle posée par l'article 17 de l'ordonnance du 30 juin 1945 susvisée, c'est-à-dire de se référer aux prix pratiqués par les entreprises concurrentes pour des produits ou services similaires. Cette dernière règle est également applicable au cas où l'entreprise ne disposerait pas de référence antérieure à laquelle elle puisse se reporter.

Enfin, en ce qui concerne les produits modifiés et les produits nouveaux, il y a lieu de s'en tenir aux principes posés par les articles 18, 24 et 25, 26, 27 et 28 de l'ordonnance précitée.

.....

IV. — Prix départementaux.

L'article 5 de l'arrêté n° 23396 laisse subsister les pouvoirs que détiennent les préfets en vertu des délégations de compétence qui leur ont été antérieurement accordées. Il en résulte qu'ils conservent juridiquement — et bien entendu après consultation du comité départemental des prix — la faculté d'agir sur les prix qui relèvent de leur autorité dans le sens qui leur paraîtrait le mieux approprié à l'évolution de la conjoncture, mais en demeurant, toutefois, dans le cadre des directives, générales ou particulières, qui leur sont adressées. Il est rappelé, à cet égard que des instructions impératives, de portée générale, leur ont déjà été transmises pour leur signaler qu'il serait inopportun, dans les circonstances actuelles, que des hausses de prix, même portant sur des produits ou services secondaires, puissent intervenir à l'échelon départemental.

V. Abrogation de textes.

Les dispositions de l'article 6 de l'arrêté n° 23396 laissent subsister, dans le temps, les effets des arrêtés de blocage antérieurs et, notamment, ceux de l'arrêté du 17 février 1954. Les infractions à ces textes demeurent donc passibles de poursuites éventuelles...

.....

VII. — Dérogations antérieures.

Les dérogations antérieures accordées sous l'empire des dispositions de l'arrêté n° 22666 du 17 février 1954 sont caduques à compter de la date d'entrée en vigueur de l'arrêté n° 23396, que ces dérogations aient été accordées par arrêté ministériel ou préfectoral. Les entreprises qui ont bénéficié de ces dérogations et qui sont spécialement visées par l'article 2 de l'arrêté du 19 juillet 1956 ne peuvent pratiquer des prix ou des marges supérieurs, en valeur absolue, à ceux du 15 juin 1956, toutes taxes comprises. Autrement dit, non seulement les dérogations précitées ne sont plus valables pour l'avenir, mais encore les entreprises qui n'en ont fait application que postérieurement au 15 juin 1956 doivent ramener leurs prix ou leurs marges au niveau atteint à cette dernière date, toutes taxes comprises..... ».

LES ARTISANS ET INDÉPENDANTS VONT ENFIN BÉNÉFICIER DE L'ALLOCATION " MÈRE AU FOYER " !

**L'action de la F. N. V. M. a été couronnée de succès,
mais l'égalité complète des droits demeure l'objectif n° 1.**

Le Conseil de la République, en sa séance du 4 décembre 1956, a adopté, dans un texte conforme à celui précédemment voté par l'Assemblée Nationale le 3 août 1956, l'attribution de l'allocation de la mère au foyer pour les Artisans et Travailleurs indépendants, avec application au 1^{er} octobre 1956.

Bien que nous nous réjouissons de cette nouvelle mesure venant atténuer la disparité dont nos familles sont victimes à travers leurs enfants, nous sommes obligés de déclarer que pour nous la lutte n'est pas terminée. J'ai déjà déclaré qu'elle n'aurait de cesse que lorsque tous les enfants de France seraient traités sur la même base en ce qui concerne les lois sociales, l'égalité dans le sacrifice leur étant demandée (et ici je suis bien placé pour le savoir, un des miens venant de mourir pour la France le 12 novembre 1956, en Afrique du Nord).

**

Pour illustrer ce qu'il manque encore à nos familles d'Artisans et de Travailleurs indépendants, je prendrai comme exemple une famille de trois enfants, habitant en zone 0, c'est-à-dire sans abattement de zone et après la mise en place de l'allocation de la mère au foyer :

Salarié :

Allocations familiales : 12.275 + allocations de salaire unique : 8.625 = 20.900 et indemnité compensatrice d'impôt cédulaire.

Artisan et Travailleur indépendant :

Allocations familiales : 9.900 + allocation de la mère au foyer + 2.590 arrondi = 12.490, soit, en moins, par mois, 8.410 fr., et 100.920 fr. par an !

J'ai dit : égalité dans le sacrifice demandé ; par contre, pénalité dans l'application des lois sociales pour nos familles !

Pour compléter cette illustration, je ferai la comparaison entre l'apport direct de chacun des deux chefs de la famille prise en exemple et nous le calculerons sur le plafond de la cotisation due à la Sécurité sociale, soit 528.000 francs.

Salarié :

Prélèvement sur salaire : $6\% \times 528.000 = 31.680$ francs.

Ceci est ce que j'appellerai la cotisation directe puisqu'elle est retenue sur le salaire et figure en soustraction sur le bulletin de paie, le reste réglé par l'employeur, incorporé au même titre du reste que le salaire dans les prix de revient et absorbé par l'ensemble des consommateurs.

J'ajoute que cette cotisation directe de 6 % couvre l'ensemble des risques garantis au salarié.

Artisan et Travailleur indépendant :

Cotisation due à la Caisse d'allocations familiales pour un revenu de 480.000 francs à 600.000 francs : 19.200 francs ; la mise en application de la mère au foyer entraîne une augmentation de 0,2 % de la cotisation, soit 384 francs ; donc, au total, cotisation à la Caisse d'allocations familiales : 19.584 francs, à quoi il faut ajouter, la cotisation à la Caisse vieillesse, soit 15.600 fr., ce qui représente la somme globale de 35.184 francs.

Autrement dit, à revenu égal, avec les mêmes charges de familles et pour une garantie de beaucoup inférieure à celle des salariés, l'Artisan ou le Travailleur indépendant sort de sa poche ce que j'ai appelé la cotisation sans anesthésie : trois mille cinq cent quatre francs de plus que le salarié.

Dans un pays où la Constitution déclare : « Tous les hommes naissent et demeurent libres et égaux devant la loi », la démonstration que je viens de faire se passe de commentaire !

Cela ne doit pas me faire oublier que ce qui vient de nous être accordé l'a été après plus de dix années de luttes, de démarches et d'entrevues, tant auprès des parlementaires que des différents Ministères intéressés, et comme la stabilité ministérielle n'est pas garantie, nos interlocuteurs ont été plus ou moins compréhensifs à notre problème. Néanmoins, nous devons remercier le Gouvernement actuel qui a su concrétiser, par le dépôt du projet qui vient d'être voté, la promesse qui m'avait été faite par M. le Ministre du Travail et de la Sécurité sociale lors d'une entrevue avec le bureau de l'Union Nationale des Caisses d'Allocations Familiales.

Nos remerciements vont aussi à tous ceux qui nous ont aidés et appuyés dans cette lutte, et je suis certain qu'ils continueront à nous apporter leur concours pour que cesse toute disparité et que l'ensemble des enfants de France soient traités en égaux devant les lois sociales.

Un projet déposé par M. Pfmiln, ancien Ministre des Finances, invitant le Gouvernement à déposer un projet portant réforme et permettant l'égalisation des prestations familiales pour tous, ne peut que recevoir notre approbation entière. Vigilant, je reste pour apporter à nos familles l'aide qu'elles sont en droit de bénéficier au même titre que les autres familles françaises.

Marcel GUIGNEBOURG,
Membre de la Commission supérieure
des Allocations Familiales,
Vice-Président de la F. N. V. M.

LA CHAMBRE SYNDICALE DES VÉLOCISTES ET MOTOCISTES DE LYON REDÉMARRE !

Nous donnerons dans un de nos prochains numéros un compte rendu de l'importante réunion qui vient de se tenir à Lyon, le lundi 17 décembre 1956, mais disons tout de suite qu'un nouveau Conseil d'administration et bureau se sont constitués de la manière suivante :

Président : M. ROCHAIX ;
Vice-Présidents : MM. SOUCHON, PETIT-JEAN, FERRAND ;
Trésorier : M. MONCHIRAUD ;
Trésorier adjoint : M. MARCHAND ;
Secrétaire : M. HUZEL ;
Secrétaire adjoint : M. MORGAN ;
Assesseurs : MM. BOLLACHE, MANSARD ;
Commissaires : MM. RHUYSEN, FISTER, SIGMANIAN ;
Autres membres du Conseil d'administration : MM. PITHIUD, BERZOGNAUD, ROCH, CIRIUD.

**AUX RÉCENTES ÉLECTIONS
POUR LES CHAMBRES DE
MÉTIER, les listes de l'U.D.C.A.
(Mouvement Poujade) ont, dans
la Seine et l'ensemble du pays,
remporté un notable succès.**

**Dans la Loire-Inférieure, notre
excellent ami L. REBOUD,
Vice-président du " Syndicat des
Vélocistes - Motocistes ", a été
élu pour 6 ans.**

L'AVIS D'UN DIRIGEANT CORPORATIF

(Suite de la page 19)

Nous sommes devenus vis-à-vis de certains Constructeurs, avec notre capital et notre travail des vassaux totalement soumis à la loi de la marque.

Il y aurait là, matière très intéressante à étude dans une branche d'importance vitale et sociale comme la nôtre, car elle assure la fourniture et l'entretien, donc la sécurité d'un parc d'au moins 15 millions de véhicules de transport individuel des classes laborieuses et modestes.

**

Je pense qu'une étude approfondie de cette situation devrait montrer aux Constructeurs, à certains Constructeurs particulièrement dans leur véritable rôle et celui de leurs meilleurs auxiliaires, leurs agents, grâce aux efforts desquels ils diffusent leur production. Ce serait également aider quelque trente mille professionnels à prendre ou à reprendre leur rang de commerçant digne de ce nom.

Ce serait bien mériter du commerce en général... »

COMMENT AGIR EN CAS DE DIFFICULTÉS SUR LES EXPERTISES APRÈS ACCIDENT

Sil vous rencontrez avec l'Expert des difficultés, et qu'aucun accord ne peut réellement être pris, vous devez en aviser votre client, c'est alors que doit intervenir l'Assureur de celui-ci. (voir précédent n°).

Son rôle ne consiste pas seulement à établir des contrats et à encaisser les quittances. Il doit aussi guider son client lors d'un sinistre. Dans quel sens l'Assureur peut-il intervenir ?

Tout d'abord dans les cas peu importants, il peut intervenir personnellement auprès de sa Direction pour faire converger les points de vue en présence et, au besoin, obtenir un règlement à titre commercial pour satisfaire son client.

Dans les cas plus graves, il doit alors conseiller à son client de confier son affaire à un Expert libre dont le rôle sera de rechercher un terrain d'entente entre les parties en cause, c'est-à-dire entre le Réparateur, d'une part, et l'Expert de la Compagnie, d'autre part. Il est bien rare que, s'agissant de techniciens, un accord ne puisse être pris, si le devis présenté ne comporte aucune exagération.

A ce sujet, rappelons qu'un devis de réparations d'accident ne peut comporter que les travaux s'y rapportant et, en aucun cas, des réparations d'entretien.

Dans certains démontages importants, il est compréhensible de ne pas remonter les pièces usagées et de les remplacer par des neuves ; mais elles ne peuvent être comptées à l'Assurance, puisque ce n'est pas un dommage direct de l'accident. Elles devront rester à la charge du propriétaire de la machine.

Enfin, dans les cas très sérieux, si l'on pressent que, malgré l'intervention d'un Expert libre, aucune entente ne pourra intervenir, et pour gagner du temps, il faut conseiller d'avoir recours à une expertise judiciaire, par nomination d'un Expert par voie de référé. Cette procédure est la seule qui soit de droit. Toutes les autres interventions restent du domaine du règlement amiable et de la transaction.

DÉLAIS DE VÉRIFICATION. — Ceci nous amène à parler des délais dans lesquels l'expertise doit être faite. Ainsi que nous vous le disions plus haut, il n'y a pas de délais puisqu'il n'y a pas d'obligation. Normalement, une expertise devrait être faite dans les 8 ou 10 jours, ou 15 jours au grand maximum, de l'accident. Passé ce délai, il apparaît que la Compagnie en cause semble se désintéresser de l'examen des dommages et que l'on peut donc procéder à la remise en état. Toutefois, la pratique de la mise en cause, par lettre recommandée, au tiers responsable de l'accident, indiquant le lieu où la voiture peut être visitée et la date à laquelle les réparations seront effectuées, est très fortement à conseiller.

Il est également à conseiller, si l'on a pas recours à une expertise libre ou judiciaire, de faire procéder à un constat par Ministère d'huissier avec photographie des parties accidentées.

CE QUE VOUS DEVEZ SAVOIR : ENTENTE ENTRE CERTAINES COMPAGNIES D'ASSURANCE.

Nous devons porter à votre connaissance les dispositions que viennent de prendre un certain nombre des plus importantes Compagnies pour accélérer les expertises.

Jusqu'à ces derniers mois, lorsqu'il n'y avait pas assurance en TOUS RISQUES, il fallait, pour obtenir une expertise de la Compagnie du tiers, non seulement la connaître, mais la mettre en cause en lui intimant d'avoir à examiner telle machine, à tel endroit dans tel délai.

Outre qu'on ne connaissait pas toujours exactement la Compagnie à saisir, en raison souvent d'homonymie ou de titres prêtant à confusion, il fallait tout un circuit (assuré à assureur, assureur à tiers responsable, tiers responsable à agent, agent à Compagnie) pour que la demande aboutisse au bureau chargé de donner mission à un Expert. D'où retards anormaux.

Pour éviter une telle perte de temps, certaines compagnies signataires de l'accord ont convenu de prendre immédiatement en charge l'expertise de la machine de leur assuré (même si elle n'est pas assurée en TOUS RISQUES) si les dommages n'excèdent pas 100.000 francs. Ces expertises, qui ne seront en aucun cas contestées entre elles, doivent être pratiquées par des experts spécialement agréés.

Le service OFFICIEL ASSURANCES, sur simple demande de votre part, vous indiquera la liste des Compagnies adhérentes à cette convention ainsi que les experts de votre région accrédités par elles, ce qui sera pour vous très utile et, dans certains cas, abrègera les délais et difficultés d'expertise.

Cette nouvelle manière de procéder devrait théoriquement entraîner des expertises relativement rapides. Nous savons que les Agents d'assurance n'ont pas toujours des instructions très précises à ce sujet, et cette formule ne fonctionne pas encore d'une façon absolue. Il faut remarquer d'ailleurs que cette convention d'expertise ne concerne que les Compagnies qui y ont adhéré. Pour les autres, la question reste entière.

CONCLUSIONS PRATIQUES

Pour conclure, nous dirons qu'il est opportun de recevoir les experts chargés d'examiner les machines de vos clients et de tenter de prendre accord avec eux (résultats favorables dans la plupart des cas).

En cas d'impossibilité, c'est l'Agent d'assurance qui doit conseiller son client pour lui donner les directives à suivre pour la défense de ses intérêts. L'expérience nous a montré :

1° Que, dans ce cas, il fallait faire procéder à une expertise amiable contradictoire par un expert libre (ne se rencontre ordinairement que dans 20 % des cas environ et pour les accidents importants) ;

2° En cas d'impossibilité d'accord, avoir recours à la nomination d'un expert judiciaire par voie de référé (ce cas étant rare).

SIMPLIFIEZ VOS ASSURANCES !

Groupez tous vos risques **ACCIDENTS** **INCENDIE** en souscrivant la "BLOCK-POLICE"

LES 15 RISQUES COUVERTS PAR LA "BLOCK-POLICE" MOTOCISTES-VÉLOCISTES 1957

1. Responsabilité civile Motocyclettes, VéloMOTEURS, Cyclomoteurs, Vélocars, Bicyclettes, etc., avec ou sans remorque ou véhicule remorqué, sans aucune désignation, appartenant à l'assuré ou à des tiers, sans limitation de nombre en circulation, pouvant comprendre un véhicule automobile quelconque, appartenant à l'assuré ou à un tiers, à usage des promenades, affaires commerciales et dépannages.

Location de bicyclettes. — Responsabilité : du client et de l'Assuré pour vice de construction et/ou défaut d'entretien.

ÉCONOMIE ET SIMPLICITÉ

Responsabilités civiles diverses :

2. Incendie au cours travaux chez clients ;

3. Exploitation ;

4. Malfaçon ;

5. Vice caché ;

6. Chef de famille ;

7. Incendie de tous vos risques.

8. Incendie.

Véhicules indéterminés en circulation et garage.

9. Perte fonds de commerce à la suite d'incendie.

10. Dommages aux véhicules indéterminés.

11. Sécurité des personnes transportées.

12. Insolvabilité de tiers responsables d'un accident.

13. Contre-assurance spéciale Garagiste, procès, contraventions.

14. Assurances distributeurs.

15. Assurance individuelle.

FACULTÉ DE SOUSCRIRE CES ASSURANCES EN TOUT OU PARTIE

VÉRIFICATION GRATUITE DE VOS POLICES D'ASSURANCES (Nous les adresser)

DEMANDE GRATUITE DE RENSEIGNEMENTS

à adresser à

L'OFFICIEL ASSURANCES, 59, av. Gde-Armée, Paris (16^e).

M.

Motociste-Vélociste

à

Départ.

LU DANS L'OFFICIEL EN 1956

N° Page	N° Page	N° Page	N° Page
<i>(Suite et fin. - Voir le précédent numéro.)</i>			
★			
INFORMATIONS			
Exploits à la « Côte Lapize »	6 35	Et ces motos « Tour de France »	9 15
Printemps = Camping ...	7 3	Informations motocyclistes internationales	9 17
A bas le permis pour les motorisés	7 37	Absurde système fiscal en vigueur	9 25
Réponse de M. Guy Mollet	7 37	Les Artisans se refusent à demeurer des collecteurs d'impôts	9 25
— de M. Pinton	7 37	A propos de l'activité des « Polyvalents »	9 27
— de M. Faure	7 37	Chronique du Vélociste	9 27
— de M. Chaban-Delmas	7 37	Impressions d'un Motociste en G.-B.	9 35
— de M. Joly	7 37	Construisons des pistes	Pr. 7
— de M. C. Rousseau	7 37	De la supertaxe au permis	10 3
Le petit crédit	7 41	Le Prix du Cyclo-Club Forézien	10 4
A quand la réforme fiscale	7 41	Bicyclettes japonaises	10 4
La loi « anti-primés » sera appliquée	7 43	Nouveaux progrès dans la signalisation	10 4
Gilera à Genève	7 49	Exploits de Conrad Dubé	10 7
Au Comité technique consultatif d'Import.	7 49	Les conseils d'Allessandro Sidécars français d'hier et d'aujourd'hui	10 15
Nouvelle adresse « Sofinco »	7 49	Informations motocyclistes internationales	10 15
Bientôt le Grand Prix de France moto	7 49	La croisière sécurité de Monet et Goyon	10 17
Le concours scolaire de la P. R.	7 49	Le transport des personnes sur 2-roues	10 23
Le Challenge Yellow 56	7 49	Les épreuves sur cylindres < 125	10 23
Belle affiche Dilecta	7 49	En 55, l'U.N.A.T. a délivré 580.000 permis	10 23
Les Motocistes s'alarment	8 3	M. Velmot et les voitures	10 31
A travers le monde... sur 2 roues	8 4	A propos du Fonds vieillesse	10 47
Chasse à courre à moto	8 4	Faisons le point sur les 2-Roues	11 3
Nouvelles de chez Gilera	8 4	En Angleterre, Syndicat contre automation	11 4
Un concours pour la Foire de Paris	8 4	Féd. Royale Cyclisme au Maroc	11 4
Concours de rédactions de la Chambre du Cycle	8 7	U.S.A., routes en caoutchouc	11 4
Informations motocyclistes internationales	8 10	Informations motocyclistes internationales	11 15
Quid des prochaines motos de course	8 15	Les 213 articles ?	11 31
Tour printanier en Ile-de-France	8 15	Chez les V.-M. suisses	11 35
Tarifs indemnité des fonctionnaires pour l'emploi de leurs « 2-roues » motorisés	8 15	Pistes cyclables d'urgence	12 3
Le tube-adresse pour clés	8 21	L'U.R.S.S. aurait construit la moto de l'air	12 4
Les productions Monblason	8 21	Véhicules à 2 roues en Suisse	12 4
Cartes grises dans les Commissariats	8 23	La bicyclette se maintient	12 4
Le freinage et le crédit, par Rossi	8 31	Records de Monneret	12 17
Accidents du travail des jeunes suivant les cours professionnels	8 33	Attention aux lampes « jaunes »	12 17
Défaut de paiement de salaire en temps voulu	8 33	Choix du boyau de course	12 17
A la Caisse mutuelle du Cycle et du Motocycle	8 35	Production moto 1955, Allemagne-Ouest	13 21
Cession d'un brevet à une société	8 35	Vers la licence de conduite	13 21
Problèmes de printemps	Pr. 5	Les sénateurs et la taxe sur les 2-roues	13 29
Construisons des pistes cyclables	Pr. 7	Un vieux du métier vous parle	13 29
Polyvalence du motocycle français	Pr. 9	La loi anti-primés	13 31
Où en est notre industrie des équipements cycle	Pr. 17	La parole est à nos Lecteurs	14 23
Vérité sur l'apprentissage V.-M.	Pr. 23	Fermetures et permanences 56	14 29
Campagne de vente au printemps	Pr. 33	Jacques Anquetil à l'honneur	15 3
Un représentant parle aux M.-V.	Pr. 35	28° Bol d'Or	15 4
Aventure de M. Velmot	Pr. 43	Saïgon-Paris en 44 jours sur Vespa	15 4
Une turbine à gaz de 50 CV	Pr. 47	Main-d'œuvre de l'industrie du Cycle	15 4
Premier bilan 1956 (Production)	9 3	Les démarreurs élec.	15 17
Publicité du Tour de France	9 4	Le Groupe « Frexa » a 7 ans	15 17
Le concours technique aura lieu les 5 et 6 mai	9 4	Permis de conduire et licence de conduite	15 21
Burgraf recommence à courir	9 4	La France à la Madone des Centaures	16 4
Vélos hollandais aux U.S.A.	9 4	La F.F.C. offre un vélo à Ike	16 4
		Au Congrès de la F.I.M.	16 4
		Résultats Peugeot 1955	16 4
		Sécurité des 2-roues motorisés ?	12 29
		Fermetures annuelles, Cycle	12 37
		Le Motociste et les événements	13 3
		Un guide international de Campeur	13 4
		Au Salon de Francfort 56	13 7
		Fermetures, congés 1956	13 39
		Informations motocyclistes internationales	14 10
		Un Centre national d'études de l'Artisanat	14 23
		Chronique du Vélociste-Motociste	14 25
		Le Raid Paris-Pékin-Paris	16 4
		Quelques notions militaires à connaître	16 19
		Médailles du travail chez Guiller S.A.	17 4
		Après le concours des silencieux	17 4
		La production continue chez Velam	17 4
		Journée Vélocio (31°)	17 5
		Une nouvelle Horex	17 9
		Le chapitre des casques	17 9
		Où en sont vélo et cyclo	18 3
		Les dispositifs de fabrication des freins tambour	18 19
		L'avis d'un professionnel sur la situation	19 23
		Le problème des modèles « périmés »	19 23
		Nos Lecteurs nous écrivent	19 25
		La législation des dommages de guerre	19 27
		Les statistiques des 2-Roues	20 12
		Une Journée B.S.A. à Monthléry	21 13
		Economat S.N.C.F.	21 19
		Récompenses Vélocio	22 77
		Actualités motocyclistes internationales	24 13
		Second C. R. de Salon	23 7
		Production motocy. fr. 1946-1956	23 12
		Les revendications en garantie	23 53
		JURISPRUDENCE	
		Proposition de loi Daladier	1 19
		Feux jaunes pour les 2-roues	2 13
		Nouveaux avertisseurs	2 13
		Signification du délai-congé	3 28
		Reçu pour solde de tout compte	3 28
		Nouvelle procédure, mesures conserv.	4 19
		Accidents du travail	6 27
		Responsabilité lors d'une compétition	6 31
		Retour des effets impayés	6 31
		Accident de trajet	6 31
		Licenciement d'un représentant	6 31
		La contrefaçon est sanctionnée	8 37
		La pension allouée à un tiers est déductible des bénéfices	8 41
		La vitesse doit être fonction de la visibilité	8 41
		Le Conseil des Prud'hommes est compétent en matière de logement accessoire du contrat de travail	8 41
		L'employeur peut contester le caractère professionnel d'un accident	8 41
		La notification du délai-congé est valable à tout moment	8 41
		La Convention collective est applicable au membre démissionnaire	
		de l'organisation signaltaire	8 41
		Les heures supplémentaires peuvent être rémunérées forfaitairement	8 41
		Le vice de consentement entraîne nullité	8 41
		Le chef d'entreprise seul juge de choix de ses collaborateurs	8 41
		L'associé peut avoir un contrat de travail avec la société dont il est membre	8 41
		Le passager gratuit en cas d'accident	9 44
		Deux associés ne sont pas de simples employés	9 44
		Fautes de gestion des gérants	9 44
		L'indemnité de délai-congé n'est pas due en cas d'incurie grave	9 44
		Le travail du 1 ^{er} mai	9 44
		Qui est responsable des conventions au Code du travail ?	9 44
		Délais de déclaration de changement de statut fiscal pour les sociétés	9 44
		Contrat à l'essai	10 44
		Faute du préposé	10 44
		Rupture de contrat	10 44
		Anomalies du conjoint salarié de son époux	11 27
		L'employé et l'incapacité temporaire	12 29
		Cotisations S.S. des gérants S.A.R.L.	12 29
		★	
		Table 56	
			★
		Statut des V.R.P.	12 29
		Baux commerciaux	13 37
		Indication de changement de direction	13 37
		Délai-congé du congédié	13 37
		Bénéfice imposable	14 29
		Le commissionnaire et les prestations de service	14 29
		Droit de rétention	21 25
		L'acompte n'est pas remboursable si...	24 24
		Bifurcations et intersections	24 24
		LOYERS D'HABITATION	
		Prélèvement sur loyers en 1956	6 28
		MACHINISME AGRICOLE	
		Motoculteurs importés par S.O.T.E.C.	12 15
		MACHINE A COUDRE	
		Travaux d'agrément	1 27
		—	2 23
		Du nouveau à la Foire de Paris	2 23
		Rendement et évolution technique	4 33
		La nouvelle machine Stella « S.56 »	8 51
		Entretien et réparation	9 51
		—	11 49
		A la Foire de Paris 56	13 51
		Entretien et réparations des machines à coudre	15 33
		<i>(Suite page 24)</i>	

LU DANS L'OFFICIEL EN 1956

	N°	Page		N°	Page		N°	Page
<i>(Suite de la page 23.)</i>			La 500 Guzzi, 8 cylindres	12	9	SCOOTERS		
Machines à tricoter.....	18	23	Sur la ligne du side anglais.....	12	9	T.W.N. va sortir un nouveau scooter.....	1	4
Mach. à coudre des Ets Cosson.....	21	29	Informations motocyclistes internationales.....	12	13	Echos.....	1	7
Entretien et réparation (G. Fort).....	23	63	Où en est la question de Dynastart.....	12	13	Le Scooterrot.....	1	13
MAIN-D'ŒUVRE			Eléments tubulaires dans une suspension.....	13	13	La 200.000 ^e Vespa.....	6	13
Salariés, maintenus et rappelés sous les drapeaux..	3	26	Nouvelle boîte Norton, nouveau 650 Triumph...	14	9	La station-service Moto-Scooter.....	Pr.	67
Congés payés (détails sur la loi).....	9	37	Records Monneret.....	14	9	Scooter « Manurhin ».....	16	11
Rappelés sous les drapeaux.	9	39	Un vélomoteur caréné	15	9	SÉCURITÉ SOCIALE		
Les jours fériés en 1956....	9	39	Remorques et fourgons moto en Italie.....	16	9	Païement du 2 janvier 56..	1	17
Après l'écrasement des zones de salaires.....	9	41	Sur les enseignements de T. T.....	17	7	La mère au foyer.....	3	28
Conciliation entre employeurs et ouvriers.....	9	43	Moto légère La Ravat 175 cm3.....	18	7	Modifications apportées aux garanties.....	8	35
En finir avec le travail noir.....	11	21	La 200 cm3 Pullman.....	19	7	La cotisation personnelle des employeurs.....	8	35
E.V. pour la durée de la guerre.....	11	33	Actualités motocyclistes internationales.....	19	9	Gérants minoritaires de S.A.R.L.....	8	35
Convention collective, R.P. et V.-M.....	12	31	Les carburateurs.....	19	13	Cotisations forfaitaires de S.S.....	9	43
Zones d'abattements a/c du 1 ^{er} avril.....	13	41	Trois solutions techniques « Amac ».....	19	15	Maintenus ou rappelés et la S.S.....	9	43
Classification des ouvriers V.-M.....	15	27	Motocycles en pays latins L'accessoire, facteur majeur.....	20	27	Médecine du travail.....	13	33
Les « maintenus » ont droit aux congés payés.	19	27	La 16 M.S. de A.J.S. Actualités motocyclistes internationales.....	21	7	Allocation « Mère au foyer ».....	13	33
MOTOCULTURE			Les motocyclettes D.K.W. Caractéristiques techniques des motos D.K.W..	22	81	Prestations familiales.....	13	41
Pas de Salon agricole cette année.....	1	4	Un « M.V. » et un « Guzzi »	24	11	S.S. du conjoint d'un assuré.....	16	19
MOTOCYCLES			Amortissement de la valeur effect... ..	23	64	Enfant employé par son père.....	16	19
B.M.W. s'attribue 17 records.....	1	4	Le « Solyto » New-Map... Actualités motocyclistes internationales.....	25	7	VÉLOMOTEUR		
				25	9	Le vélomoteur Monte-Carlo	5	10
			NOTES ET CROQUIS			VÉHICULES VOLÉS		
			Evolutions des lignes	1	14	Vélomoteur 5793 BT 75 ...	4	4
			Souhaits de bonne année	2	7	Attention : motocycles volés	8	49
			Fabricants belges au Salon de Bruxelles	3	5	—	9	52
			Formes et techniques	3	15	—	12	39
			Bruxelles, nouveautés belges et étrangères.....	4	7	—	13	44
			Détails à Bruxelles.....	5	7	VIE SYNDICALE		
			Sidécars.....	5	13	Vœux professionnels 1956 (Girot).....	2	19
			Vespa 150.....	6	10	Le Syndicat des 2-roues de la Marne prend son départ.....	2	21
			Premier regard sur Genève	8	13	Convention collective métallurgie ne s'applique pas aux V.-M.....	2	21
			De Belgique.....	8	17	Intervention de la F.N.V.M. près du préfet.....	3	11
			Revue internationale à Genève.....	Pr.	20	La journée du 2 janvier devant le Conseil d'Etat..	3	23
			Genève, originalités.....	Pr.	30	Assemblée générale des V.-M. du Cantal.....	5	27
			Détails repérés à Genève	Pr.	39	Assemblée générale de la Sarthe.....	5	29
			Esthétique... pratique...	Pr.	40	A la Chambre de Commerce de Paris.....	5	2
			Un forçat de la chaîne	Pr.	53	Quelques précisions à l'attention des V.-M.	5	29
			Jouets pour les petits et les grands.....	10	9	Nouveaux tarifs indicatifs de C. et M.....	5	29
			Cinq Nations.....	10	21	Assemblée générale de la Chambre Syndicale de l'Industrie et du Cycle de Saint-Etienne.....	6	4
			Motos et scooters.....	11	17	Assemblée générale de V.-M. parisiens.....	7	45
			Voitures d'enfants et pour enfants.....	12	7	Assemblée générale de V.-M. girondins.....	7	46
			Pèle-Mêle.....	13	9	Inscriptions sur les listes électorales C.M.....	7	46
			Bol d'Or.....	13	19	Assemblée générale des V.-M. mosellans.....	839	
			Astuces techniques.....	14	7	Historique des Syndicats professionnels.....	Pr.	73
			Détails pour la compétition.....	14	13	Des prêts pourront être consentis.....	9	29
			Carénage.....	16	7	Assemblée générale des V.-M. vendéens.....	9	31
			Détails du Tourist-Trophy	17	7	Assemblée générale des V.-M. de la Charente ..	9	31
			Dérivés de motos.....	18	9	La Chambre Syndicale de Saint-Etienne.....	9	33
			Plastique et tubes.....	19	11	La Chambre Syndicale des Bouches-du-Rhône.....	9	33
			Jeux et jouets.....	21	11			
			Détails vus au Salon	22	49			
			Evolutions.....	22	51			
			Accessoires pour 2 et 3 roues.....	22	69			
			Au goût du jour.....	24	15			
			Voitures à moteurs « moto ».....	24	17			
			Salon 56 « Cyclomoteurs »	23	15			
			Salon 56, sport, course	23	17			
			Au Salon des Matières plastiques.....	25	11			
			PRIX ET TARIFS					
			Nouveaux tarifs indicatifs	5	29			
			réparations C. et M.....	8	29			

Table 56

★ Un nouveau succès

Gnome et Rhône.....	1	4
Echos.....	1	7
Moby-Scooter et Moby-Club.....	1	9
Essai de bilan de 1955.....	1	11
Feux AV et AR du side.....	1	13
Faut-il se spécialiser?.....	1	18
Peut-on sonner le glas du cylindre incliné?.....	2	9
Freins à disques.....	3	4
La Gnome et Rhône R.5....	3	9
Scooterrot, équipé contre le froid.....	4	9
Le Salon de Bruxelles	4	9
Informations motocyclistes internationales.....	4	10
Au Palais de la Moto à Genève.....	4	13
Des monocylindres chez Norton.....	5	9
Informations internationales.....	5	10
Distribution et alimentation.....	6	7
Production des motocycles.....	6	9
La moto légère, du moteur à suspension.....	8	9
Nouveaux modèles « Critérium » Guillet S.A.....	Pr.	71
D'un 100 cm3 à un 125 cm3.....	9	13
Vers la « moto-voiture »..	9	13
Polyvalence du motocycle français.....	Pr.	9
Les motos de cross	10	13
Statistiques motocyclistes françaises.....	10	19
Une 125 pour les promenades.....	11	9
Où en est la saison moto 56	11	13
Croisière de sécurité M.G....	11	13

L'OFFICIEL RELIÉ!

—

NOS RELIURES

(pour une année de notre Revue, soit 26 numéros.)

de très belle présentation, sont à votre disposition à nos bureaux.

Vous pouvez vous les procurer en nous adressant une simple demande accompagnée de la somme de :

550 francs franco

au C. C. P. Paris 1481-96

de l'OFFICIEL de l'A.C.M.

59, av. de la Grande-Armée, Paris

AVIS IMPORTANT

Cette rubrique est établie d'après les publications au Bulletin officiel du Registre du Commerce et du Registre des Métiers. L'Officiel du Cycle et du Motocycle décline la responsabilité des erreurs qui pourraient provenir de cette source légale d'informations. — La lettre C précédant une mention signifie que le fonds visé a pour objet principal le Cycle et le Motocycle ; les lettres AC que le fonds cumule cette activité avec l'Automobile. — Le chiffre suivant ces lettres correspond au numéro du classement de chaque mention parmi les sept rubriques ci-après :

- C 1. — Créations d'établissements ;
- C 2. — Locations, Gérances ;
- C 3. — Ventes, Cessions ;
- C 4. — Cessations d'activité ;
- C 5. — Règlements judiciaires ;
- C 6. — Faillites.

PARIS ET SEINE

C-2. — Mme RECHARD, née BARRERA (Marie), cyc., motos, nrs et d'occas., répar., 111, av. Paul-Vaillant-Couturier, au Kremlin-Bicêtre. Fonds reçu en loc.-gér. de SCHROEDER (Raoul).

C-2. — FERRAND ET Cie, S.A.R.L. vte et ach., constr. de mat. élect. pr autom., motos et cycles. Siég. soc. : 22, rue de la Folie-Méricourt et succ. : 11, rue Oberkampf, à Paris (11^e) S. M. BEVIERRE (Pierre), adm. prov. de la soc., a donné les fds en locat.-gér. à la soc. anon. SCINTEX, dont le siég. soc. est 42 à 50, rue de l'Industrie, à Courbevoie.

C-3. — WILLAME (Henri), cycles, acces., 223, rue Championnet, à Paris (17^e). Fds acq. par achat.

C-4. — Mme veuve LEGER, née MIGEON (Marie-Louise), cycles et motoc., scooters (vte et répar., carburant), 106, av. Paul-Vaillant-Couturier, à Vitry-sur-Seine. Fds donné en loc.-gér. à MORISSE (Henri).

C-4. — BONNAMY (Jacques), ach., vte, répar. cyc. et motoc., 54, bd de Verdun, à Courbevoie. Fin de gérance.

C-4. — MOISDON (Georges), vte, ach., constr. de cycles et acces., 92, rue Colbert, à Colombes. Cause de décès.

C-5. — 22 nov. 1956, jug. homol. le concordat intervenu entre les créanciers : 1^o le sieur DRESSY (Léon), 42, rue Hamelin, à Paris et 2^o la S.A.R.L. COMPTOIR GEN. DU CYCLE, MOTOCYCL., AUTOM. ET TELEPH. SS FIL, siég. soc., 46, rue de l'Abbé-Groult, expl. en comm. un fds de fab. de cadres de bicyc., à Paris, 32, r. Morand et un fds de comm. de cycles, motoc., 46, r. de l'Abbé-Groult, à Paris. Jugem. init., 27 décembre 1955. Adm. : M^e Lenoir, 6, r. Cassini, à Paris.

C-6. — 22 nov. 1956, jug. pron. la faillite du sieur KEYSER (Maurice) expl. un fds de comm. de cycles et d'acces., 86, r. d'Amsterdam, à Paris. Syndic : M. Lallement, 144, r. de Rivoli, à Paris.

AIN

A.C.-1. — LARUE (Marcel), fournitures pr auto, s motos, cycles, à Crépeux-la-Pape.

C-4. — LAURENT (Jean-Claude), cycles, élect., à Fareins. Cause de décès.

AISNE

C-3. — CHAUVIERE (Paul), répar. cycles et motoc., av. de Château-Thierry, à Brasles. Fds acq. par ach. de Mme GUION, née SIMONNET (Jeanne).

C-3. — BIAUDE (Léon) acq. par ach. un fds de vte et répar. de cycles et motoc., carros et peint. autom., sis 48, r. Emile-Morlot, à Charly. Vend. : CARON (Henri).

ARDENNES

C-4. — LARDENNOIS (André), vte d'acces. de cycles, 16, fbg du Ménil, à Sedan. Cause de vte à M. Paul MILLET.

C-5. — 8 nov. 1956, jug. pron. le régl. judic. du sieur : PAPAIZIAN (Yvan) expl. un comm. de cyc. et motos, pl. Lamartine à Arles., Admin. : M. Marc Benoît, 41, r. de la République, à Arles.

DROME

C-4. — GRIZARD (Henri), répar. et vte d'autos, cyc., motos, à Saint-Sorlin-en-Valloire Cessation d'activité.

EURE

C-3. — MARIE (Charles), cycles, motoc. et acces., 54, r. de la République, à Pont-Audemer. Fds acq. par ach.

GERS

C-6. — Régl. judic. de LABBAYE (André), expl. un comm. de cyc., à Lupiac. Adm. : M. A. Beaudran, r. Gambetta, à Mirande.

GIRONDE

C-1. — MONRIBOT (Jacques), mécan. sur cycles, à Saint-Seurin-sur-l'Isle.

C-1. — BRU (Elle), mégoc. en auto et scooters d'occas., 22, r. Planterse, à Bordeaux.

C-4. — BOUTY (Jean), mécan. en cycles, à Ambares. Cause de cess. d'activ. et ferm. du fds.

C-5. — 13 nov. 1956, jug. homolog. le conc. interv. entre les créanc. et le sieur VERDIE (Jean) expl. un fds de vte de cycles, acces. et réparat., 30, r. Morton, à Cauderan. Adm. : M. Istebot, 18, r. Mondenard, à Bordeaux.

ISÈRE

C-1. — PIASENTIN (Bénito), Italien, nat. Français le 30 sept. 1955, mécan. en cycles et motos, 25-6, av. Robert-Huant, à Villard-Bonnot-Brignoud.

C-2. — M^e JOLY, née BELLANGER (Yvonne), cycles et motos, 14, ch. des Arts, à Grenoble. Fin de gérance de ANTRACCOLI (Edmond).

C-2. — BATTOCHIO (Emile), Italien, natur. Français, mécan. en motos et vélos, 14, ch. des Arts, à Grenoble. Fds reçu en loc.-gérance.

C-4. — ALLEGRET-BOURDON (Marcel), montage et répar. de cycles, instal. et répar. élect., à Charnècles. Cause de décès.

JURA

C-1. — QUARROZ (Bernard), Suisse, ach., vte, répar. de cyc. et véhic. à moteur, à Clairvaux-les-Lacs.

LANDES

C-6. — 23 nov. 1956, jug. convertissant le régl. judic. en faillite du sieur PAUTARD (Ernest), expl. un fds de garage, cycles, autos, à Mugron. Syndic : M. Bertrand, 28, r. Victor-Hugo, à Mont-de-Marsan.

LOIRE

C-6. — 13 nov. 1956, jug. pron. la faillite de la soc. CYCLES SUPER LEVRIER, constr. et le comm. de cycles, 8, r. Desjoyaux, à Saint-Etienne. Syndic : M. Montagnon, 10, pl. de l'Hôtel-de-Ville, à Saint-Etienne.

LOIR-ET-CHER

C-1. — FAMN (Arthur), mécan. en cycles et motos, r. du Gué, à la Ferté-Imbault.

LOIRE-INFÉRIEURE

C-3. — MARCHAND (Michel) acq. par ach. un fds de cycles et motos, répar. et vtes, 50, r. du Général-Buat, à Nantes.

C-4. — MARTIN-DUMAGNY (Robert), vte et répar. de cycles et motos, 50, r. du Général-Buat, à Nantes.

C-4. — CHESNEAU (Alexis), bicycl. et mach. à coudre, au bourg de Suce. Cause de décès.

LOT-ET-GARONNE

C-3. — BEUNAC (Raymond), cycles, motos et acces., 105, bd U.-Casse, à Marmande. Fds acquis par ach.

MAINE-ET-LOIRE

C-4. — BARTEAU (Lucien), cycles, motos, acces., vte et répar., 70, r. Bressigny, à Angers. Cess. d'expl. du fonds.

MANCHE

C-2. — GRIFFON (Roger), vte et répar. d'autos, motos et électricité, 49, r. du Maréchal-Bertrand, à Bricquebec. Fonds reçu en loc.-gér. de DOUCET (Jean).

MARNE

C-1. — DEMIERE (Raymond), vte et répar. de vélos, motos, cyclomoteurs, mat. élect., 287, r. de Courlancy, à Reims.

C-3. — DENIS (François) décl. avoir acheté un fds de cyc., mach. à coudre, acces., poste distr. ess., 8, av. Jean-Jaurès, à Magenta.

C-4. — Mme vve MARCELIN, née WEHR (Claire), cyc. et mach. à coudre, 8, av. Jean-Jaurès, à Magenta. Pr ces de vte.

MEURTHE-ET-MOSELLE

C-1. — RAVAUX (Georges), vte de cycles et motos, répar., 28, r. Pasteur, à Pont-à-Mousson.

C-1. — QUIDAULT (Lucien), mécan. sur cycles et motos, 35, Chef-Rue, à Lucey.

MEUSE

C-1. — METTAVANT (Maurice), cyc., motos, autos et acces., ess., huiles et mécan., à Thillot-sous-les-Cotes.

NIÈVRE

C-1. — GENEVOIS (Simon), cyc., cyclom. et répar., 14, rue de Paris, à Saint-Pierre-le-Moutier.

NORD

C-4. — BAYARD (Marcel), cycles et motos, 247, r. de la République, à Saint-Pol-sur-Mer. Pour cause de décès.

C-6. — 16 nov. 1956, jug. pron. la faillite sur résolution de concordat du sieur BAUDUIN (Paul) expl. un comm. de cycles, acces., 97, r. de Tournai, à Tourcoing. Syndic : M^e Playoust, agréé 3, r. de l'Industrie, à Tourcoing.

OISE

C-6. — Faillite : DECORTE (Léonce) expl. un comm. de vte et répar. de cycles, motoc. et cyclom., 40, r. du Général-de-Gaulle, à Noyon. Syndic : M. Charles Lambert, 23, r. Eugène-Jacquet, à Compiègne.

PYRÉNÉES (BASSES-)

C-1. — FERRAN (Théodore), mécan. pr cyc., motos et autos, à Coaraze.

RHIN (BAS-)

C-3. — KLOPFENSTEIN (Albert) acq. par ach. un fds de répar. et vte de cyc., 228, r. du Docteur-Deutsch, à Surbourg. Vend. : Arthur WEBER.

RHONE

C-4. — CLEMENT (Aimé), répar. cycles, r. Pierre-Cacard, bâtiment B 2, à Villeurbanne. Cause de cessat. d'activ.

C-4. — MOUSSY (Jean-Claude), cycles et mach. à coudre, rte Nationale, à Loire. Cause de décès.

C-5. — 29 nov. 1956, jug. pron. le régl. judic. de la S. A. R. L. MURCIA, fabric. et vte d'acces. pour motos, vélomot. et cycles, siég. 39, r. Santos-Dumont, à Lyon. Adm. : M^e Charoussat, 34, r. de l'Hôtel-de-Ville, à Lyon.

SARTHE

C-1. — BODIN (Georges), vte de cycles, motoc., piéc. acces., huiles et pneus, ach. et vte de voit. d'occas., 36, bd Anatole-France, au Mans.

C-4. — HEE (Jules), répar. et vte de cyc. et autom., 18, r. Jean-Bouin, au Mans. Cause de cess. d'activ.

SAVOIE

C-3. — DERRIER (Robert), acq. par ach. un fds de vte et répar. de cycles, motos, armes, mach. à coudre, à Saint-Jean-de-Maurienne. Vend. : les héritiers de Mme vve BILLON-LAROUTE, née ORSET (Marie).

SEINE-MARITIME

C-3. — DUVAL (Albert), répar. d'autos et vélos, mécan. motoriste et cycles, 20 et 22, ch. de Clères, à Boisguillaume. Fds acq. par ach.

C-3. — MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME acq. par suite d'expr. un fds de cycles cyclom. et acces., 1, r. Tous-Vents, à Rouen. Vend. : TASSERIE (Albert).

SEINE-ET-MARNE

C-1. — Mme PICON, née DUMONT (Lucien), vte et répar., cycles, motos, acces., 1, r. du Général-Leclerc, à Mennecey.

C-3. — VILLEPARISIS-AUTO, S. A. R. L. acq. par ach. un fds de garage, répar., acces. autom., motos et cycles, sis 152, av. Ambroise-Croizat, à Villeparisis. Vend. : SALIOU (François).

SEINE-&OISE

C-1. — JACQUARD (André), fabric. d'acces. motos et art. en tubes, foyer des Fonctionnaires, à Eaubonne.

C-3. — Mme SOURDILLAT, née DEFOND (Renée) acq. par ach. un fds de gar. vélos et vélomot., vte de vélos et piéc. dét., ess., 7, r. Molière, à Vigneux-sur-Seine. Vend. : TROCHON (André).

VENDÉE

C-4. — BODIN (Patrice), mécan. en cycles, à Saint-Maurice-le-Girard. Cause de cess. d'activ. et ferm. de l'établ.

VIENNE (HAUTE-)

C-3. — CRAMOIX (Fernand), mécan., cyc., motos, mach. agric., r. de la République, à Eymoutiers.

C-4. — ROBERT (Alcide), cycles et mach. à coudre, à Vayres. Cause de cess. d'activ. et dispar. du fonds.

VOSGES

C-1. — LOUIS (Maxime), mécan. en cycles, motos et autos, r. des Cloîtres, à Mirecourt.

C-3. — VICAN (Pierre), ach., vte et répar. de cycles, motos et acces., 33, r. des Minimes, à Epinal. Fds acq. par achat.

C-3. — GAUTIER (Michel), ach., vte et répar. de cycles, motos et acces., 33 et 35, r. des Minimes, à Epinal. Fonds acq. par ach.

ALGERIE

C-6. — Faillite : SEROUGNE (Pierre), expl. un comm. de pneum., vélos, motos, acces. et pees détach., rue Monseigneur-Affre, à Affreville. Syndic : M. Roux, arbitre de commerce, rue Clauzel, à Blida.

Fonds de Commerce

VENTES

Vds à Toulouse la plus belle aff. de pces dét. Moto. — 1, place Bayard.

Fonds cycles-motos, plein centre, gde ville, S.-et-O. Agce Rochet, Cuzenave, Guiller, en Sté, b. logt, 4 pces, chauff. centr., s. d. b., cause gérant agé. Px int. — Ecr. Bur. Journ. n° 3149.

A V. Nancy cycles-motos, aff. 5 M 5, tenu 10 a. 1 M 5 demandé. — Ecr. Bur. Journ. n° 3154.

Côte-d'Or. — Vespa, 5 pces b. placé. Aff. à remonter. Fds et murs 3 M 5. — Ecr. Bur. Journ. n° 3116.

Paris. — Motobécane. Aff. 15 M. Px et ct à déb. — Ecr. Bur. Journ. n° 3117.

Loire. — Agce diverse, 3 pces. Aff. 2 M 4. Px 1 M 4, ct à déb. — Ecr. Bur. Journ. n° 3118.

Normandie. — Ag. div. Grands locaux, pos. rép. voit., 4 pces. Aff. 5 M. Px 1 M 1. — Ecr. Bur. Journ. n° 3119.

Porte-Paris. Motoconfort, aff. 27 M en 1956, logt 3 pces conf. av. 5 M. — Ecr. Bur. Journ. n° 2000.

Oise. — 60 km Paris, fds cycles-motos agce Peugeot, Motobécane, centre en dévopt, Px int. 1/3 comptant. — Ecr. Bur. Journ. n° 2001.

Normandie. — Vends fds motos cycles empt 1° ordre tr. b. logé, jard. B. chiffre, gdes marques. 1 M 3. — Ecr. Bur. Journ. n° 2002.

Propositions commerciales

Disposant magasin ventes et dépôt libre tr introduit clientèle Nord, PdC, Cher. Agence générale, référence 1° ordre. — Ecr. Bur. Journ. n° 3151.

Disposant local agencé 100 m2. Tél. rech. des fabricants désirant avoir un dépôt sur Paris. Pièces cycles, cyclomoteurs, motos, scooters. — Ecr. Bur. Journ. n° 2005.

Représentations

OFFRES

Fab. casques motos Altus, recher. pr Normandie, Nord et Est, représ. carte multi. tr. actifs, poss. client. sér. Réf. exigées. Début. s'abst. — Ecr. S.A.S., 35, rue Ste-Claire, Clermont-Ferrand.

DEMANDES

270 agents, 29 départs visités, 18 ans de réf., cher. carte fabr. cyclom., vélo. — Ecr. Bur. Journ. n° 2003.

Nous transmettons tous les jours aux annonceurs les réponses reçues sous un numéro d'ordre et les invitons à donner suite. Cependant nous ne pouvons assumer la responsabilité des cas de non-réponse.

LES PETITES ANNONCES

TARIF

Prix à la ligne, de 36 lettres, signes ou espaces, suivant les rubriques.

Les petites annonces sont payables à l'avance. Notre administration décline toute responsabilité quant à la teneur de ces annonces et se réserve le droit de refuser celles qu'elle estimerait contraires à l'esprit de la revue.

Fonds de Commerce	fr. 200
Propositions commerciales	200
Gérances	200
Représentations	150
Emplois	150
Véhicules d'occasion	150
Pièces d'occasion	150
Outillage d'occasion	150
Officiers ministériels	300
Brevets	250

Annonces domiciliées à notre revue ou à transmettre par nos soins 60 fr. de supplément pour la France, 100 fr. pour tous pays étrangers.

— Toute LETTRE A TRANSMETTRE doit être affranchie et porter le numéro de l'annonce, puis mise sous une deuxième enveloppe affranchie adressée au journal.

Autos - Cycles - Motos

Fonds de commerce-Expertises.

« Seule Organisation agréée par la Fédération Nationale des Vélocistes-Motocistes ».

Banlieue. — Ag. div. 4 pces. Aff. 2 M 5 à dev. av. 600.000. Réf. 1302.

Banlieue. — Ag. div. Aff. 3 M 5. Prix 450.000. Réf. 1136.

S.-Est. — Lambretta, mag. 300 m2. Aff. 35 M. Réf. 1256.

Gde-banlieue. — Ag. div., mag. 20 m façade, 4 pces. Aff. 10 M. Réf. 1265.

L.-et-Cher. — Ag. div., 6 pces. Aff. à dev., av. 600.000. Réf. 1297.

Est. — Motobécane, 5 pces. Aff. 30 M. Réf. 1195.

Oise. — Peugeot. Aff. 15 M. Prix 3 M 3. Réf. 1284.

Est. — Solex-Peugeot, 4 pces. Aff. 18 M. Réf. 1153.

S.-Est. — Motoconfort, gds locaux. Aff. 32 M. Réf. 1293.

Paris. — Ag. div. Aff. 18 M, pos. gérance av. 1 M 5. Réf. 631.

Plus de 400 Fonds-Expert. grat.

GIRARD et ARNOULT

21, boul. Poissonnière, PARIS (2°)
GUT. 63-74

Cycles et Motocycles

OCCASION

ACHATS

Achats paiement comptant MOTOS ET SCOOTERS. — Moto Record, 151, rue Marcadet. Métro Lamark.

VENTES

SEINE	Paris.
125 Excelsior 1953 écl. compt. susp. AR et AV	75
250 Excelsior 1955 neuve susp. AV et AR, sel. dble 2 carb. moto bicylindre neuve	175
250 Gillet Herstal sp. culbuteur	75
250 Excelsior 1954 neuve susp. AV et AR 1 car. twin dispo.	140
350 Velocette 1954 roulé 5.000 km tél. sus. coul. sel. dble amor. hydr. roul. à broc. pn. neuf	180
250 Csepel écl. susp. tél. état neuf	70
350 Ariel écl. tan-sad parfait état	50
350 Velocette 1953 tél. susp. AR écl. comp. amort. hydr.	160
350 Norton 1956 Démonstration susp. oscil.	290
350 Norton 1955 Manx course moteur supercarré 185 km/h	490
500 Norton modèle 7 susp. coul. écl. compt. parf. état	190

Chez GARREAU, 22, rue Robert-Lindet.

100 motos c. neuves 53-54-55; 30 vélomot. récents à solder; 20 scooters divers à tous prix; 50 motos à liquider. Chez ALAZARD, 47 bis, avenue de Clichy (17°).

Suresnes.

A.J.S. 500 cm3 dernier modèle, 5.000 km; Ariel 500 cm3 bicylindre neuve; Automoto A.M.C. 175 cm3 comme neuve..... 70
Motobécane 125 cm3 culbuteur..... 55
Mobyscooter..... 45
Mobylette, à partir de 10.
CHERRIER (Pierre), 21, bd Henri-Sellier.

RHIN (BAS-) Koenigshoffen.

Motos-scooters, cyclomoteurs, occasions. SCHNITZLER, 5, rue de la Charmille.

NORD

Lille.

Automoto 1 CV 20
Sidecar, très bon 35
204, rue Solferino.

Armentières.

Scooter triporteur Macquet 125 cm3, b. ét. Ag. MOTOCONFORT, TORREMAN, 58, rue de Dunkerque.

PAS-DE-CALAIS

Calais.

N.S.U. Max mod. 54, 13.000 km ctre Adler 250. MAUPIN, rue Roche.

SEINE-MARITIME

Sotheville.

Puch 115 S.V. mod. 56, état impecc. 64, r. G.-Risler.

VIENNE (HAUTE-)

Limoges.

500 cm3 Gillet-Herstal culb..... 50
500 cm3 Peugeot, bloc-mot. culb., 4 vit., sélect., bien équipée..... 60
500 cm3 Motobécane, bloc-mot., culb., 4 vitesses, sélecteur, bien équipée.... 75
350 cm3 Jawa bi-cylindre, fourche télescopique, susp. arrière..... 150
250 cm3 René Gillet, bloc-mot., 4 vit., sélect., susp. arrière, fourche télescop. 80
175 cm3 Puch, modèle 1955, bi-cylindre, fourche télesc., suspens. arrière, bien équipée 150
Albert POMPON, route du Palais.

Pièces d'occasion

ACHATS

Achat chambres à air vélos rouges sans marques, 50 fr. pce. — Ecr. Bur. Journ. n° 3143.

Achat cpt access. vélos à solder, même déclassés. — Ecr. Bur. Journ. n° 3144.

Achat valves vélos alu. Dural, raccords. — Ecr. Bur. Journ. n° 3145.

Achat pneus vélos tous modèles, mêmes déclassés. — Ecr. Bur. Journ. n° 3146.

Achat garde-boue vélos brut et Dural déclassés. — Ecr. Bur. Journ. n° 3147.

Achat jantes 650 B vélos brut et nickelées. — Ecr. Bur. Journ. n° 3148.

100 tonnes de pièces détachées d'occasion sont à la disposition des motards et des motoristes. Cadres, fourches, roues, moteurs, boîtes, carters, pignons, magdyn, épaves, etc... Expédition province. — Roger Scaux, 4, rue Beaurepaire, Pantin.

Divers

Recherch. exemplaire du livre « Le Pou du Ciel » de Mignet.

Recher. éléments collection revue « Cycle et Automobile Industriels » n° 8 de 1897, n° 14 et 25 de 1899, n° de 1 à 6 de 1900, n° 43 de 1901, n° 49 de 1909, n° 34 de 1910, n° 23 de 1913. — Faire offre Bur. Journ. n° 2894.

Emplois

OFFRES

Fabr. d'outillage pour cycles-motos, recher. magasinier expéditeur, 25/35 ans actif, ordonné, connaissant bien la partie. — Ecr. Bur. Journ. n° 2004.

DEMANDES

Mécanicien Motoriste, 34 a., ancien artisan cherche emploi. — Ecr. Bur. Journ. n° 3150.

Placement Familial

Jeunes gens de moins de 18 ans Insertions gratuites pour les Abonnés de l'Officiel

OFFRES

Pour petite aff. de province, cher. j. collab. ay. déjà qqes notions mécan. motos, vélom. et vélos, sér. réf. — Ecr. Bur. Journ. n° 1800.

Mécan. cycles prendrait pour formation professionnelle, jeune apprenti en cycles motos fils de collaborateur, pourr. assurer logt et nourr. — Ecr. Bur. Journ. n° 1801.

DEMANDES

J. H. 18 ans C. A. P. 4 ans de mécan. motos, vélos, scooters, cher. pl. chez mécan. pouv. ass. logt., nourrit. — Ecr. Bur. Journ. n° 1942.

Ayant déjà un an d'apprentissage motos et scooters, cher. mécanicien, pouv. assurer fin d'apprentissage, ainsi que nourr. et logt. — Ecr. Bur. Journ. n° 1802.

Annonces par Officiers ministériels

VENTE AUX ENCHERES PUBLIQUES

après faillite Sté Cycles Carrara CRÉTEIL (Seine), 3, rue Jean-Jaurès
Le vendredi 11 janvier 1957 à 9 h et à 14 h 15
FOURNITURES GÉNÉRALES
POUR CYCLES

40 bicyclettes d'enfant terminées. Environ 300 cadres en cours de montage.

Important stock de pneus Dunlop et Englebert. Chambres à air, selles, pédales et manivelles. Important lot de pièces détachées, garde-boue, freins, moyeux, potences, dérailleurs, chaînes, guidons, porte-bagages, roues, jantes, boulonnerie.

**RÉPARER UN TRACTEUR
PEU COURANT ?**

C'EST FACILE...

... à condition d'en posséder la notice technique !

Que pensez-vous d'un ouvrage qui cette année vous offre :

* TOUTES les caractéristiques et cotes de réglages pour :

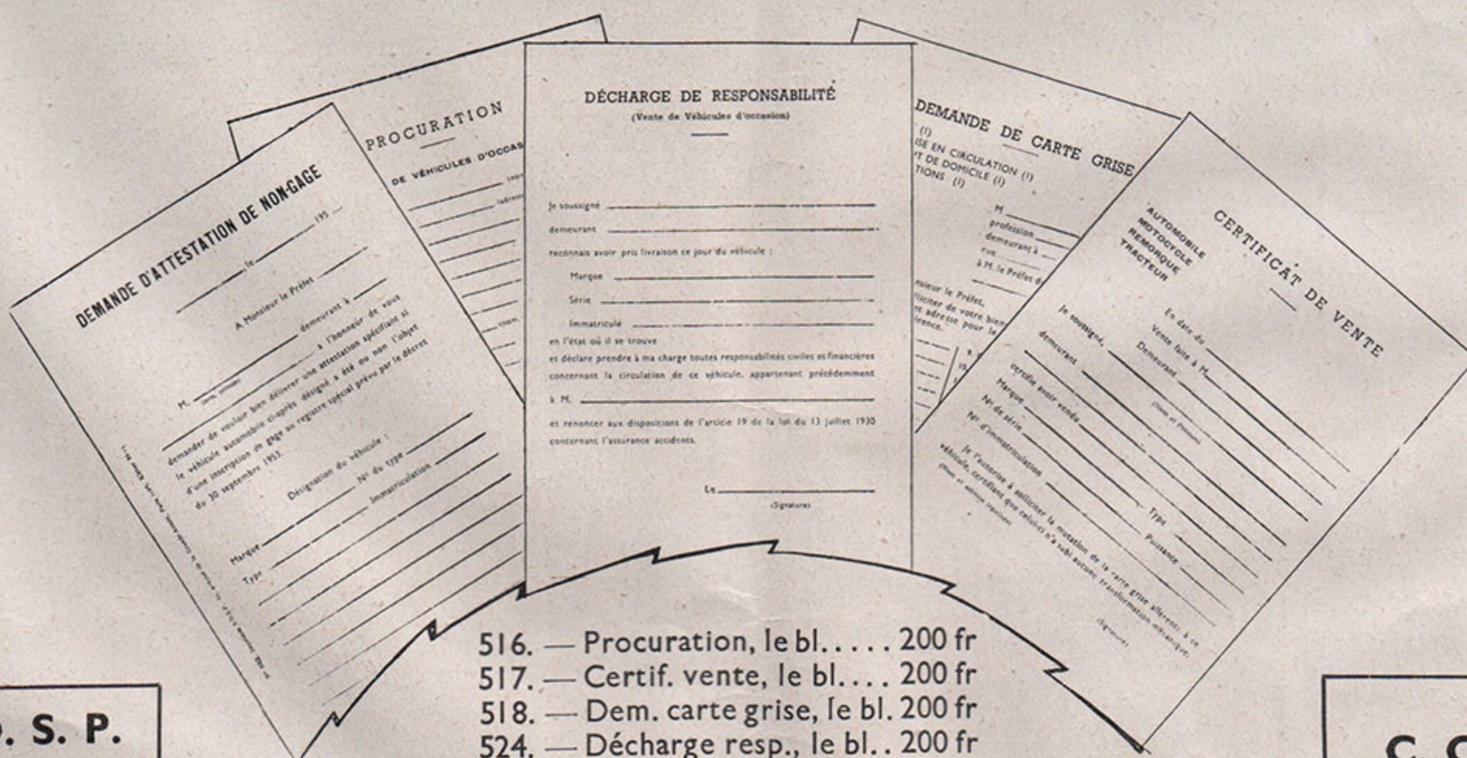
* TOUS les tracteurs mondiaux en circulation depuis 1935

Vous y trouverez des renseignements analogues concernant les motoculteurs et les moissonneuses-batteuses.

Réclamez dès aujourd'hui **VOTRE TRACTOCATALOGUE 1956** à l'aide du bon de commande que vous trouverez à la page 12, du présent numéro.

Nous vous l'adresserons dès réception de votre règlement.

**LES IMPRIMÉS INDISPENSABLES A LA VENTE & A L'ACHAT DES
AUTOS & MOTOS**



S. O. S. P.
59, avenue de la Grande - Armée
PARIS-16^e

- 516. — Procuration, le bl. 200 fr
- 517. — Certif. vente, le bl. 200 fr
- 518. — Dem. carte grise, le bl. 200 fr
- 524. — Décharge resp., le bl. 200 fr
- 522. — Demande attestation non-gage, le bl. 200 fr (port par bloc. 30 fr.)

C. C. P.
Paris 7336 - 22

LES 5 BLOCS, 1.000 fr (format 135 x 210) (+ port 120 fr)
Nos carnets **"MANDATS-VENTE"** (format 210 x 270) avec reçu de dépôt et compte rendu de mandat et dépôt et mandat-vente et quitus de mandat.
Réf. 529 — le bloc, 360 fr. (port 65 fr.)

Ce qui vous manque...

Eh! Oui c'est l'édition 56-57

du

LE MOTOCYCLE 57 ★ LE MOTOCYCLE 57



Patronné par L'OFFICIEL DU CYCLE et du MOTOCYCLE

59, av. de la Gde-Armée, PARIS (16^e)

VOUS Y TROUVerez

Commande page 15

des Tableaux de Caractéristiques

donnant les cotes de réglage de tous les véhicules en circulation depuis 1930, tableaux dont l'extrait ci-dessous vous montrera l'importance et l'intérêt.

Vélocycleurs & motos

MARQUES ET ADRESSES	Année	Type	Équipement
YERROY (Suède)	1937	PUO	DS
		POH	BS
		OSSQ	US
		HU	BS
		HD	BS
		HSSP	BS
		HND	Mono
		HR	Mono
		RD	Mono
		RSS	Mono
		VA	Mono
		LCP	BS
		OCF	BS
		HCP	BS
		HCP	BS
		OMB	BS
		M	BS
		MT	BS
		MO	BS
		MOT	BS
		MOTK	BS
		LU	BS
		LSP	BS
		LI	BS
		PUO	BS
		POH	BS
		OSSQ	BS
		HU	BS
		HD	BS
		HSSP	BS
		HMD	BS
		HR	BS
		RD	Mono
		RSSE	Mono
		RSS	Mono
		VA	Mono
		LCP	BS
		OCF	BS
		HCP	BS
		HCP	BS
		MS	BS
		ML	BS
		MT	BS
		MTR	BS
		SPS	BS
		SPL	BS
		LR	BS
		PUS	BS
		PUL	BS
		OSSP	BS
		HDS	BS
		HDL	BS
		JSSS	BS

Moteurs pour cycles et motocycles

MARQUES ET ADRESSES	Année	Type	Position du moteur	Cylindrée	Alimentation	Clés	Châssis	Caractéristiques	Transmission	Caractéristiques	Régime normal	Type d'allumage		
VÉLORÉVE C.F.C.A. 153, rue de Noisy-le-Sec, Lez (à la Seine) Tel. Bot. 67-24	1951 1952 1953	Vélocycle Vélocycle Vélocycle	F F F	2 2 2	40/29,5 40/29,5 40/29,5	48 48 48	1 1 1	Avec Avec Avec	1 1 1	Galet Galet Galet	Amec Zenith Zenith	36 32 32	9 9 9	VM VM VM
VICTORIA Éts PAUL LADÈVE 50, rue Brunel Paris (17 ^e) Tel. Éto. 24-66														
VIMER Éts D'Y 119, Av. Paul-V. Couturier Gratilly (Sei) Tel. Ale. 3.														
V.L. Éts V.L. 6, rue Riel Paris 1 ^e Tel. Gde														

Cyclomoteurs

MARQUES ET ADRESSES	Année	Type	Marque et Type du moteur	Position du moteur	Cylindrée	Alimentation	Clés	Châssis	Caractéristiques	Régime normal	Type d'allumage
DERNY Éts DENNY-METROS 181, av. du Général-Bizot Paris (12 ^e) Tel. Did. 76-01	1938 1939 1940 1941 1942 1948	Tandem Solo Tandem Solo Tandem Tandem	Zurcher Zurcher Zurcher Zurcher Zurcher Zurcher	Péd. Péd. Péd. Péd. Péd. Péd.	50/50 50/50 50/50 50/50 50/50 50/50	98 98 98 98 98 98	1 1 1 1 1 1	Avec Avec Avec Avec Avec Avec	2 2 2 2 2 2	Ch.-ch. Ch.-ch. Ch.-ch. Ch.-ch. Ch.-ch. Ch.-ch.	VM VM VM VM VM VM

Scoters

MARQUES ET ADRESSES	Année	Type	Nombre de cylindres	Alimentation	Clés	Châssis	Caractéristiques	Transmission	Caractéristiques	Régime normal	Type d'allumage			
LOHNER LOHNER-WERKE Vienne (Autriche) Tel. A-60-5-50 (AUTRICHE)	1953	1200	1	BSM	Lumière	2	62,00	200	2	4	Ch.-ch.	400/110	130	DS
MACCHI AERONAUTICA MACCHI Via Savio Silvestro Varese, Italie (ITALIE)	1951 1952 1953	Macchi Macchi Macchi	1 1 1	BSM BSM BSM	Lumière Lumière Lumière	2 2 2	52/58 52/58 52/58	123 123 123	1 1 1	1 1 1	Ch.-ch. Ch.-ch. Ch.-ch.	200/117 300/117 300/117	74 74 74	DH DH DH
MAGNAT DEBON Éts MAGNAT-DEBON 51, Bd Thiers Dijon (Côte-d'Or) Tel. 11-05	1952 1953	S1 S1	1 1	BSM BSM	Lumière Lumière	2 2	48/55 48/55	100 100	1 1	1 1	Plg. ch. Plg. ch.	3,25/8 3,25/8	65 65	DS DS
MOTOBÉCANE MOTOCNFORT 16, rue Lesault Pantin (Seine) Tel. Bot. 88-50	1952 1953	S.T.C. S.T.C.	1 1	B.M. B.M.	Culb. Culb.	4 4	52/58 52/58,8	125 125	1 1	1 1	Eng. ch. Ch.-ch.	3,5/8 3,5/8	95 95	DH DH
MOTORENWERK MOTORENWERK Varel One H Varel (Oldes) Tel. 413-444 (ALLEMAGNE)	1952	PP	1	BSM	Lumière	2	38	43	0,8	1	Galet	20/2,25	36	
M.V. AQUITA Éts FRANÇOIS St-Ferdinand, Paris (17 ^e) Tel. Gal. 75-78	1953	Tur. 123 C.G.T. C.S.L. C.G.T. 150	1 1 1 1	BSM BSM BSM BSM	Lumière Lumière Lumière Lumière	2 2 2 2	52/56 52/56 53/56 56/60	123 123 123 150	1 1 1 1	1 1 1 1	Ch.-ch. Ch.-ch. Ch.-ch. Ch.-ch.	350/8 350/10 350/10 350/10	72 72 72 100	DH DH DH DH
NINON	1950													

ARRANGEMENTS POUR LA RÉPARATION

Embrayage	Carburateur	Alimentation	Cotes réglées	Pression de sortie	Prix réglé
Rotax 23	23	74	Oya. 4,5/5	2 L	5 S
Dell'Orto Dell'Orto Dell'Orto	2	2	VM 290	2 L	5 S
Gurtner Gurt. E17D	28	17	VM 6	2 L	5 S
Gurtner Gurt. E17G	34	17	VM 6	2 L	5 S
Eng			VM 2,5	45	60
Dell'Orto Dell'Orto Dell'Orto	70	17	VM 5,0		