

Fondateur :
Félix LAINÉ
Directeur honoraire :
Alexis TANTET

69^e Année - 3-17 Août 1959 - N^{os} 17-18

61, av. Grande-Armée (XVI^e)
Tél. : KLÉ 86-15 +

L'OFFICIEL DU CYCLE DU MOTOCYCLE

du Camping et des Sports



ORGANE D'INFORMATION
DES PROFESSIONS DU
CYCLE ET DU MOTOCYCLE

"LA REVUE DE LA PROFESSION"

C'est gagné!



4 ATOUTS

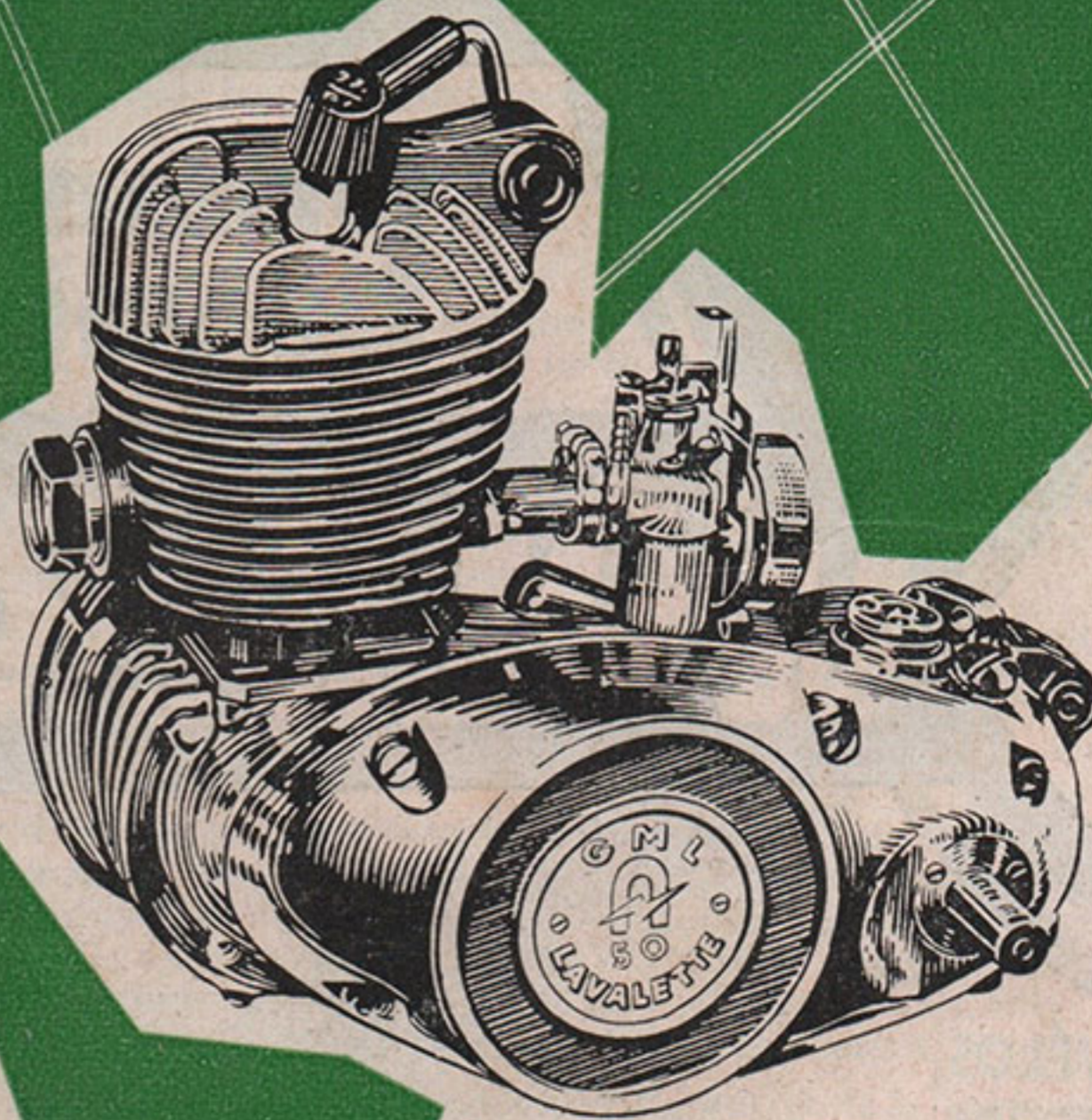


2 CV
VITESSES



1 PÉDALIER
KICK
CHAÎNE DE TRANSMISSION

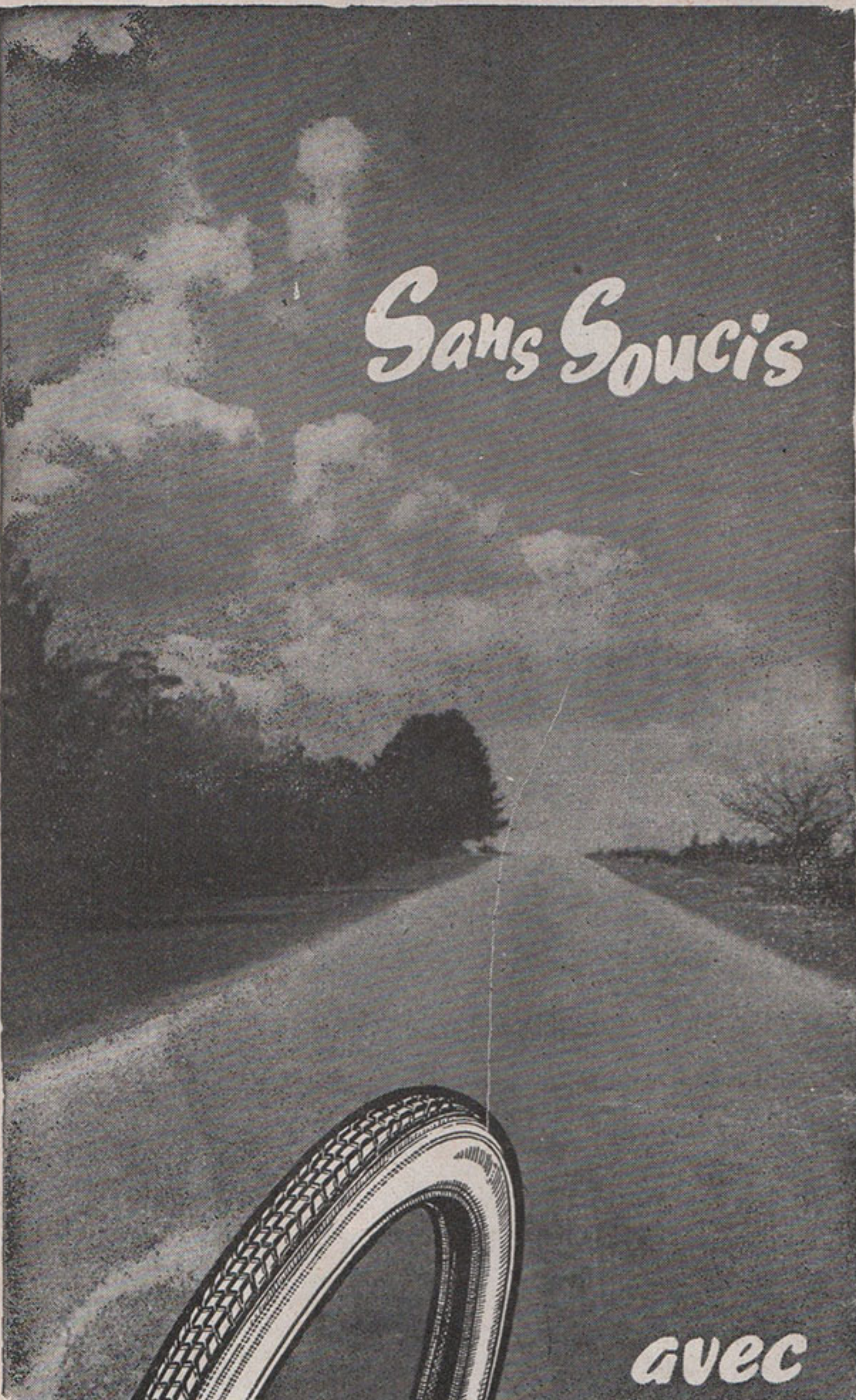
GML "50"



LVALETTE

32, AVENUE MICHELET S'OUEN (Seine) MON 99 60

Pour Cyclomoteurs "SPORT"
et "GRAND TOURISME"



Sans Soucis

PHOTO VIOLLET



avec

pneus et
boyaux

WOLBER

VÉLOS,
CYCLOMOTEURS,
VELOMOTEURS,
SCOOTERS,
MOTOS,



SOISSONS (AISNE)

L'HEURE DES ÉCONOMIES !

VOS IMPRIMÉS PROFESSIONNELS AU PRIX DE GRANDE SÉRIE

SELON DES TYPES STANDARDISÉS !

FICHES DE RÉPARATION

3 modèles : à 1.760 fr , 1.540 fr. ou 825 fr. les 500.

BON DE RÉPARATION avec duplicata.

Le bloc : 350 fr. Les 10 : 3.410 fr.

FICHES DE TRAVAIL ET DE MAIN-D'ŒUVRE

Les 500 : 880 fr. Les 1.000 : 1.715 fr.

FICHES DE GARANTIE pour Cycles et Motocycles.

Les 500 : 1.265 fr. Les 1.000 : 2.465 fr.

FICHES DE STOCK

Les 500 : 1.540 fr. Les 1.000 : 3.000 fr.

Et tous imprimés relatifs à la vente à crédit ou non, aux versements d'arrhes, aux inscriptions de gage, etc..., etc... (Catalogue sur demande.)

Tous ces imprimés sont vendus port en sus et livrables à lettre lue.

S.O.S.P., 59, av. de la Gde-Armée, PARIS

Téléphone : KLÉber 86-15 +

VELOCISTES-MOTOCISTES...

Vous devez afficher les tarifs syndicaux...

...Comme vos voisins, le coiffeur, le cordonnier, etc.

Vous éviterez les discussions stériles.

Vous ferez preuve de discipline professionnelle.

Comment vous procurer ces affiches ?

En inscrivant ci-après votre nom : _____

Votre adresse : _____

N° R.C. : _____ N° R.M. : _____

en faisant parvenir le montant correspondant au

SYNDICAT GÉNÉRAL DES VÉLOCISTES ET MOTOCISTES
(affilié à la F.N.C.R.M.)

59, av. Gde-Armée, PARIS (16*), C.C.P. Syndicat Général Paris 75-88 chargé de centraliser les demandes, en indiquant ci-après le détail de votre commande.

Quantité	DÉSIGNATION	Prix unitaire	Total
	TARIF indicatif de réparation pour CYCLES et MOTOS (47 x 32,5)	90	
	CODE de la RÉPARATION pour cycle, motocycle et auto (64 x 50)	90	
	AFFICHE CONTRE le TRAVAIL NOIR (48 x 40)	90	
	AFFICHE de PROPAGANDE pour la pratique du cycle (48 x 40)	90	
	TARIF indicatif de facturation pour RÉPARATION et ENTRETIEN des AUTOMOBILES (64 x 50)	90	
	TARIF indicatif pour STATIONS-SERVICE (48 x 40)	90	
	TARIFS de GARAGE, préciser le classement (59 x 40)	90	
	RÈGLEMENT de GARAGE (64 x 50)	90	
	COMMENT FACTURER VOS RÉPARATIONS CYCLE (64 x 40)	90	
	LE CRÉDIT A L'ATELIER trompe et tue sûrement (42 x 33)	90	
	RÈGLEMENT D'ATELIER (affichage et dépôts obligatoires) les 5 exemplaires	90	
	TOTAL		

Date :

Signature :

ATTENTION ! Pour bénéficier de ces affiches ainsi que de nos services fiscaux, contentieux, etc..., vous devez être affiliés à l'un des syndicats nationaux ou départementaux de la F.N.C.R.M. Demandez les conditions d'affiliation pour l'année 1958 SANS AUCUN ENGAGEMENT DE VOTRE PART.

L'OFFICIEL

DU CYCLE
DU MOTOCYCLE
ET DU CAMPING

SOMMAIRE

Les Échos	4
Actualité technique : Le cyclomoteur et le régulateur de vitesse	5
Informations techniques et sportives	6
Les ateliers Motobécane : Le laboratoire d'essais et recherches	7 et 8
Répar'Digest : Motobécane 125 cc. culbutée	9
Nouvelles des Sociétés	10
Votre Carnet	10
Bibliographie	10
Équipements et Outillage	11
Vie commerciale : La révision des loyers commerciaux	13
Les nouvelles de la Mutuelle	15
Nouvelles facilités pour les ventes à crédit : Récentes décisions du Conseil National du Crédit	17
Tarifs de facturation et de garage	19
Attribution de médailles aux apprentis et maîtres d'apprentissage de l'Artisanat	21
Leçons de conduite pour « 2-Roues »	21
Signalisation des motoculteurs	21
Fermetures annuelles	21
Artisans fiscaux : Tarif spécial S.N.C.F. pour congés populaires	23
Nouvelles dispositions pour l'inscription des agents commerciaux au registre spécial du Tribunal de Commerce	23
Vie sociale : Projets de réforme de la Sécurité sociale et précisions sur la retraite vieillesse	25
Jurisprudence : Baux et loyers commerciaux	27
Statistiques : Les indices comparés de la production 1958	28
Moto-Bourse	28
Mercuriales	28
Assurances : Les essais de véhicules et la responsabilité du professionnel	29
Machine à coudre : Essai de la machine	31
Cote d'achat des « 2-Roues »	32
Vie de l'Entreprise	33
Petites Annonces	34

Directeur Général : Jacques CATINAT
Directeur : Charley TANTET

Hebdomadaire comportant deux éditions spécialisées.

L'OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE,
ET L'OFFICIEL DU CYCLE ET DU
MOTOCYCLE ET DU CAMPING
S. L. O. C. A. M. * R. C. Seine : 55-B 724
S. A. R. L. au capital de 7.000.000 de Francs
67, avenue de la Grande-Armée, Paris (16°)
Tél. : KLÉ 86-15 †

ABONNEMENT ANNUEL

Série Automobile (26 n°s) 1.000 fr.
Série Motocycle (26 n°s) 1.000 fr.
Les deux séries (52 n°s) 1.800 fr.
Le numéro 50 fr.

Étranger

L'édition 1.700 fr.
Compte Chèque Postal : Paris 1481-96

Le ministre du travail, M. BACON, arbitre malgré lui

La querelle de l'Assurance-Chômage obligatoire est encore loin d'être close. Nos Lecteurs qui ont suivi la question depuis le début de l'année ont été informés de ses différents rebondissements. Résumons-les. La Confédération Nationale du Patronat Français signe le 31 décembre 1958 avec les diverses Confédérations ouvrières un accord d'une portée considérable puisqu'il conduit à faire financer à 80 % par les chefs d'entreprises un fonds d'allocations spéciales aux travailleurs sans emploi, indépendant et complémentaire des indemnités de chômage versées par l'État.

Personne ne pouvait trouver à redire à une institution qui, selon les intéressés, correspond aux besoins de la grande industrie que représente le C.N.P.F. Les efforts de modernisation et de productivité, la fermeture ou la concentration de certaines entreprises en vue de faire face à la concurrence étrangère résultant du Marché Commun, ont déjà entraîné ou entraîneront dans les grosses entreprises des mouvements de personnel assez considérables.

On pouvait admettre que malgré l'effort social qui leur est actuellement demandé, les chefs d'entreprises aient accepté une charge complémentaire dans l'intérêt de leurs salariés.

C'est dans ce cadre restreint qu'est née l'idée de l'Assurance-Chômage. Ni l'Artisanat, ni les Petites et Moyennes Entreprises n'avaient été consultées et, sans doute, avait-on jugé qu'elles n'avaient pas à l'être. Mais ce cadre n'allait pas tarder à être dépassé.

Un arrêté du 12 mai portant agrément de la Convention du 31 décembre 1958, la rendait obligatoire « pour les entreprises adhérant à son organisation professionnelle ou interprofessionnelle affiliées au C.N.P.F. »

Nous ne reviendrons pas sur les difficultés d'interprétation que ce texte pose aux Commerçants et Réparateurs du Cycle et du Motocycle dont l'organisation représentative n'est pas affiliée au C.N.P.F., mais qui se voient réclamer les cotisations aux Caisses ASSEDIC, sous prétexte qu'ils appartiennent au « groupe 26 » (Automobile et Cycle), groupe qui compte en son sein, aussi bien l'immense usine de fabrication d'automobiles que le petit réparateur de village.

On a dit que le Cycle et le Motocycle étaient compris dans le champ d'application du régime, parce que les Constructeurs constituaient une « remontée commerciale » (sic) au C.N.P.F., que la Convention devait être applicable à tous quelles que soient la nature, l'importance ou la forme des exploitations, etc... (ce sont les arguments des Caisses).

On a répondu que la F.N.C.R.M. n'était pas rattachée au C.N.P.F., que la profession n'avait jamais été consultée, qu'il n'y avait pas de chômage dans la profession, qu'elle était même souvent le refuge du métallurgiste mis en chômage, et qu'il serait injuste de lui faire supporter une partie des charges de la grande industrie (que cette dernière récupère, du reste, en les incorporant aux prix de vente), que les organisations interprofessionnelles artisanales n'avaient pas davantage été consultées, et que, ne faisant pas partie du C.N.P.F., les artisans qui représentent un fort pourcentage de la profession ne pouvaient pas être visés par les textes, etc... (ce sont les Vélocistes et Motocistes qui parlent, et comme on peut le constater, les arguments ne leur manquent pas).

Le Ministère du Travail lui, est resté muet jusqu'ici. En avait-il le droit ? Nous disons : Non, car c'est tout de même en vertu d'un texte signé par le Ministre du Travail qu'a été pris l'arrêté d'agrément ; il lui appartenait donc d'en apprécier et d'en définir la portée.

Pourquoi ce silence ?

Il est certain que le Ministre du Travail était mieux placé que quiconque pour savoir que bien des Entreprises (en particulier Petites et Moyennes et les Entreprises Artisanales) n'étaient pas en mesure de supporter de nouvelles charges sociales. Il pouvait paraître habile de laisser les organisations syndicales patronales et ouvrières en décider d'elles-mêmes et de n'intervenir que pour les sanctionner. Mais l'échec d'un tel projet était inévitable : ni les Petites et Moyennes Entreprises ni les Entreprises Artisanales ne sont en mesure d'honorer les engagements pris par les représentants de la grande industrie.

Faute de leur avoir donné la parole avant toute signature, les signataires de la Convention auraient dû s'attendre à un refus collectif du groupe social, intermédiaire entre le grand patronat et le salariat, facteur d'équilibre économique, conscient de ses droits et de ses possibilités.

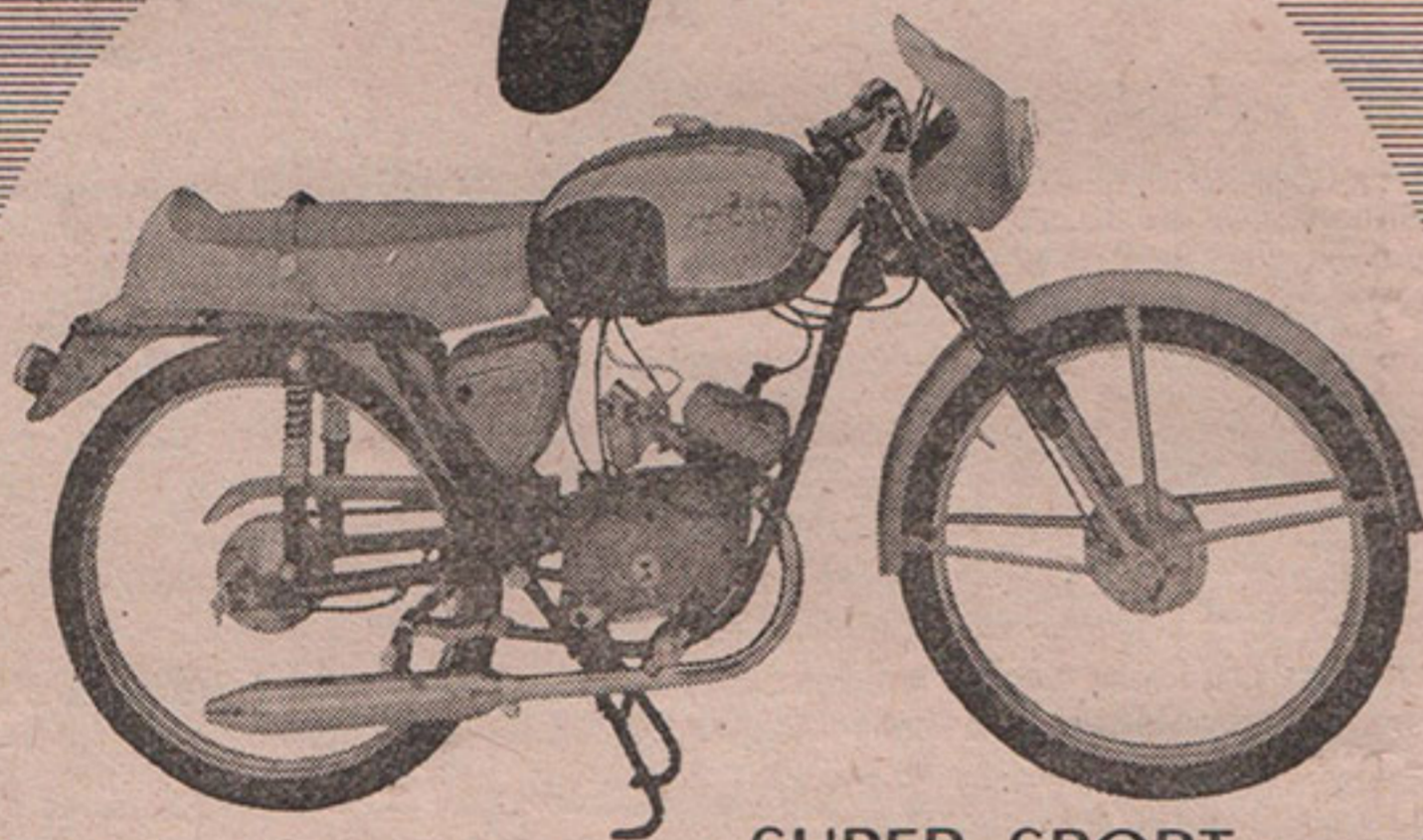
M. Bacon, Ministre du Travail se trouve donc dans l'obligation de jouer le rôle d'arbitre et de prendre ses responsabilités. Si pénible que soit la situation il ne peut y échapper : lui seul peut le faire (1).

(1) C'est vraisemblablement la thèse qui sera adoptée par le Conseil d'Etat, devant lequel la Confédération Nationale Artisanale, à laquelle est affiliée la F.N.C.R.M. a déposé un recours contre l'arrêté d'agrément du 12 mai, en plein accord avec cette dernière.

ON SE L'ARRACHE!

**PROFITEZ
EN!**

SPORT :
105.000 F. + T.L.



SUPER SPORT :
120.000 F. + T.L.

PERIPOLI
IMPORTATION ITALIENNE



CYCLOMOTEUR
48 cm³ - 3 vitesses
Moteur F. MORINI
Réservoir 11 litres

**SANS PERMIS
DE CONDUIRE**

Importateur :

Pierre

BONNET

78, Avenue du Général Leclerc
BILLANCOURT (Seine) - MOL. 60-99



● Les ventes de machines à coudre françaises en 1958 furent en hausse importante par rapport à 1957. Sur le chiffre d'affaires la hausse se situe à 50 %, elle est due pour la plus grande part aux efforts techniques et commerciaux des constructeurs.

Toutefois, nous devons signaler une baisse pour les ventes à l'étranger. Les prix français sont en effet supérieurs d'environ 20 % aux prix italiens et allemands.

● Une machine à coudre fonctionnant par utilisation de l'énergie solaire était présentée par un des plus grands constructeurs à la Foire de Paris. Son principe consiste à capter puis à renvoyer les rayons solaires sur une pile de silicium. Des cellules de nickel-cadmium emmagasinent l'énergie puis la transmettent à la machine. Pour l'arrêt de la machine il suffit de placer un écran entre la source lumineuse et les cellules.

● Plus de quarante pays achètent des motocyclettes, des bicyclettes et des machines à coudre hongroises. Les pays étrangers s'intéressent en nombre toujours plus grand aux articles des usines Csepel. L'entreprise de commerce extérieur Pannonia, laquelle s'occupe de l'exportation indépendante de l'usine, livre dans plus de quarante pays des motocyclettes, des bicyclettes et des machines à coudre.

Tous les records seront battus cette année en ce qui concerne l'exportation des motocyclettes : 20.000 machines de marque « Pannonia » ou « Danuvia » seront livrées à l'étranger.

Les motocyclettes Pannonia participeront aux courses de Montlhéry. Soixante mille bicyclettes partiront cette année vers les différentes régions du monde. La même quantité de machines à coudre sera également exportée.

● Le Salon de Bruxelles après trois années d'interruption va ouvrir ses portes l'an prochain du 16 au 27 janvier. Il se tiendra dans le nouveau Palais construit pour la dernière Exposition Internationale.

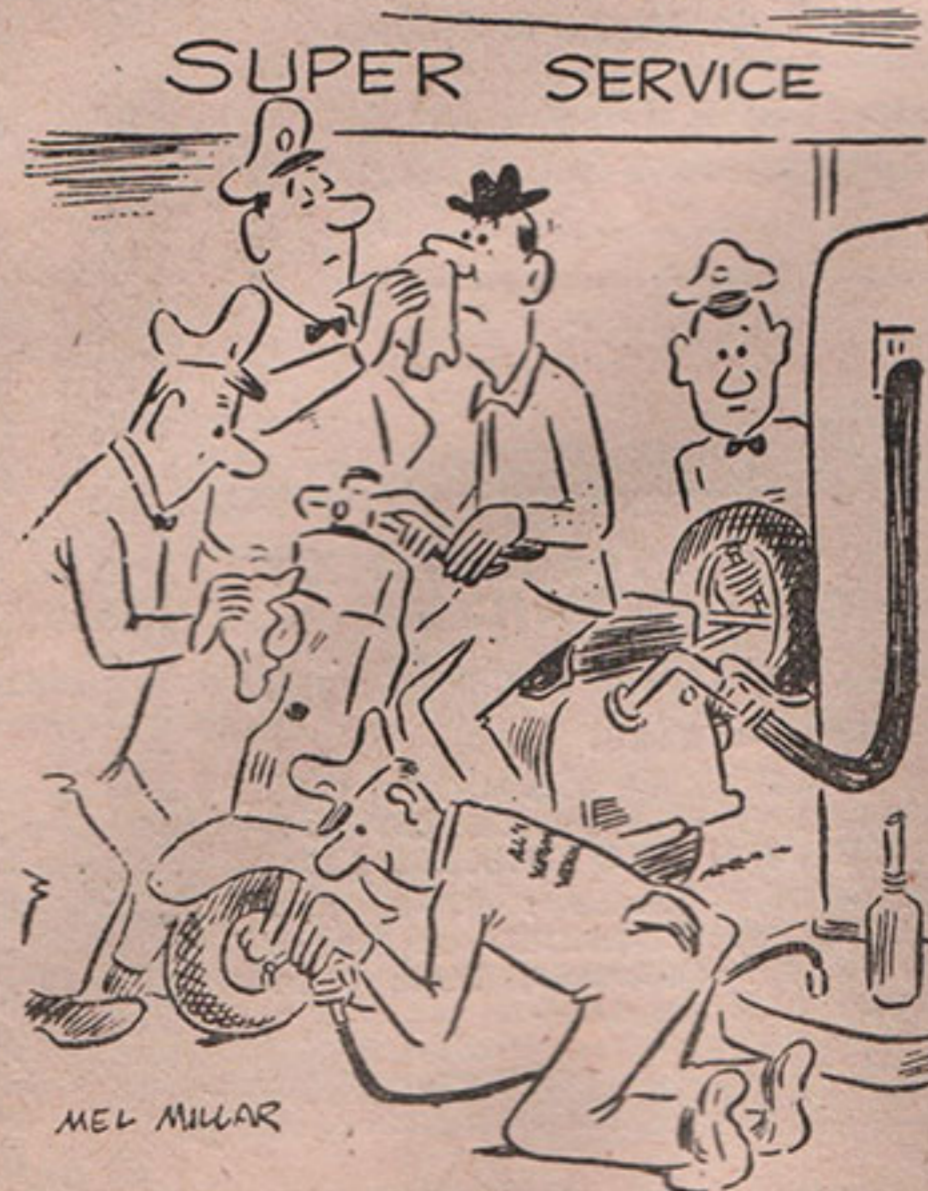


Erratum-Examens du permis de conduire.

Dans notre numéro du 30 mars nous indiquions que le chiffre des permis A1 délivrés en 1958 s'était élevé à 556.211. En réalité ce chiffre se rapporte aux permis de la catégorie B (tourisme). Pour les permis A1 le nombre s'est élevé à 43.492.



“ HUMOUR DANS LES 2-ROUES ”



Le Super Client-Service.

(Extrait de « Motorcyclist U.S.A. »).

PUBLIPLAST

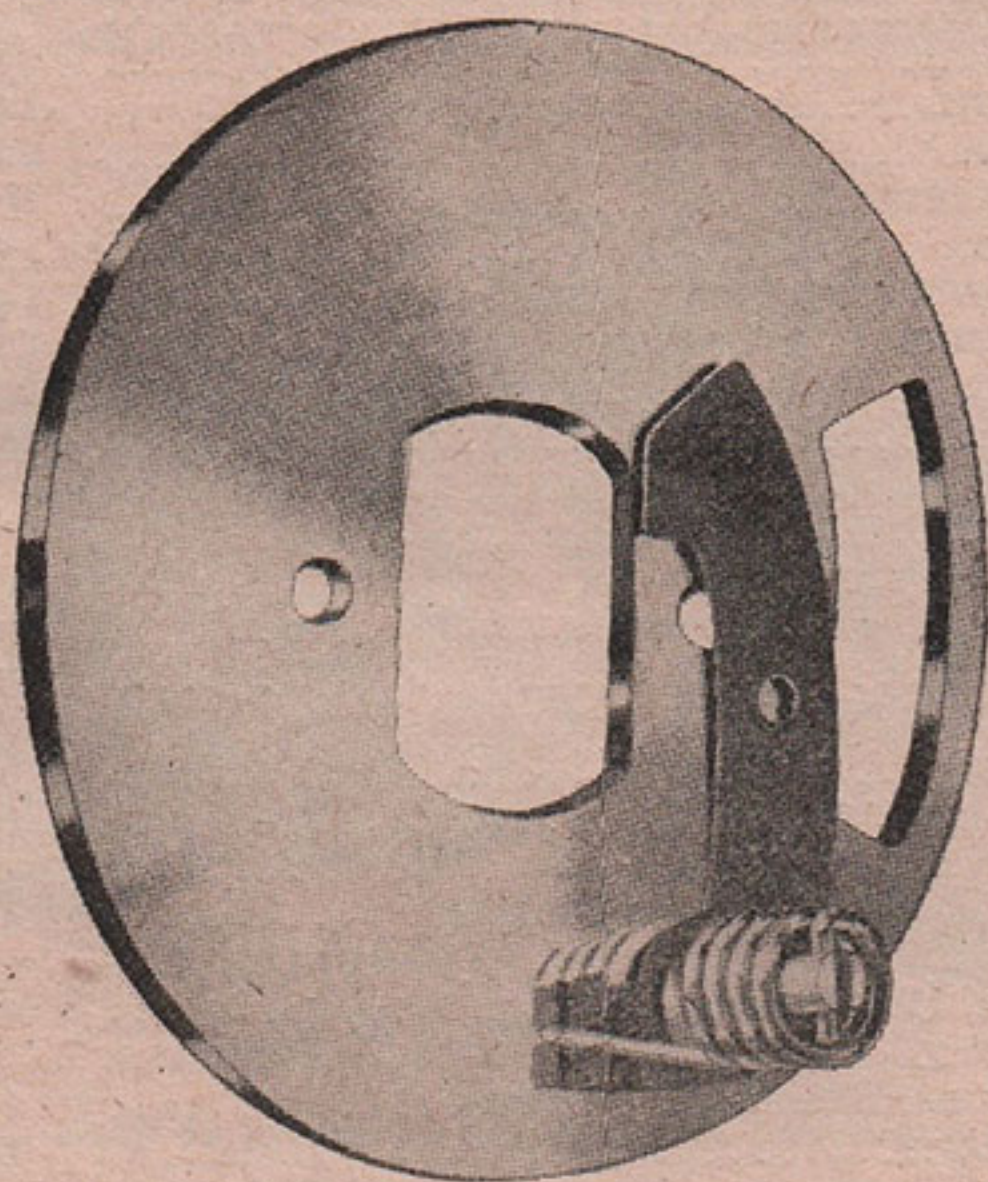
LE CYCLOMOTEUR ET LE REGULATEUR DE VITESSE

La présentation du Vélovap, au dernier Salon de Paris, avait provoqué une certaine curiosité. D'abord parce qu'il s'agissait d'une version nouvelle de cyclomoteur à « traction avant » mais aussi parce que le constructeur annonça que le moteur était équipé d'un régulateur de vitesse. Appareil destiné à limiter, en tout temps la vitesse de la machine mais aussi à lui permettre d'utiliser sa pleine puissance en certaines circonstances, en côte par exemple ou lorsque souffle un violent vent contraire.

Les créateurs du Vélovap sont restés très discrets sur leur système. Mais cela nous a remis en mémoire un appareil hollandais, le Speedomatic, monté sur des cyclomoteurs Berini, appareil de conception très simple et originale, dont le fonctionnement est absolument parfait. L'usine PLUVIER, de Rotterdam, a conçu ce régulateur en raison de la limitation de vitesse à 40 km/h imposée il y a deux ans par les Pouvoirs publics hollandais. La plupart des constructeurs, pour se conformer à cette limitation, se sont contentés de diminuer le passage des gaz et les gicleurs du carburateur. Cette solution empirique a le grave inconvénient de diminuer notablement la puissance des moteurs et, partant, leur aptitude en côte. Avec son régulateur la firme PLUVIER a résolu le problème. En plat, lorsque la machine n'a pas besoin de toute sa puissance, le régulateur joue son rôle et le cyclomoteur ne peut dépasser les 40 km/h. En côte, par contre, dès que le moteur peine, le régulateur s'efface progressivement et, si nécessaire, totalement, permettant ainsi au moteur de donner sa pleine puissance.

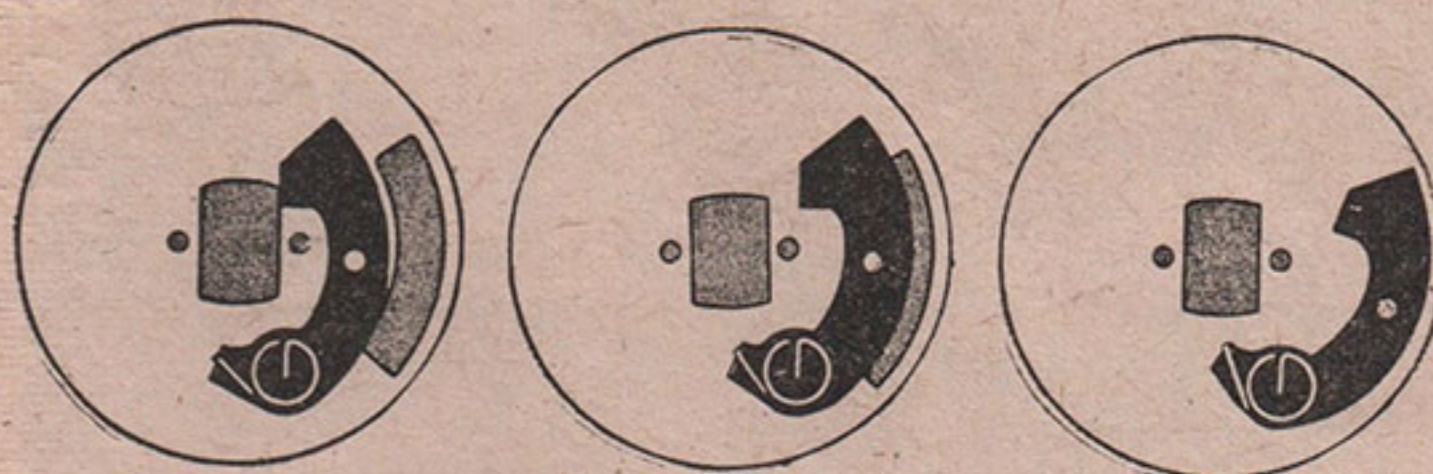
LE FONCTIONNEMENT

Le principe de fonctionnement du Speedomatic est très simple. Le moteur est alimenté par un distributeur rotatif constitué par un disque percé d'une fenêtre et monté en bout de vilebrequin, entre la masse de ce dernier et le carter, du côté droit du moteur.



L'astucieux régulateur de vitesse « Speedomatic » de Berini, avec son distributeur rotatif percé d'une fenêtre et muni d'un volet obturateur articulé sur un pivot et maintenu par un ressort hélicoïdal taré.

Un volet articulé sur un pivot et maintenu par un ressort taré est monté sur le disque rotatif. Lorsque le moteur démarre et que le cyclomoteur est loin d'atteindre les 40 km/h, le volet est entièrement effacé et les gaz pénètrent par la fenêtre totalement démasquée. Dès que le moteur monte en régime et que le



Trois phases du fonctionnement du « Speedomatic », mis au point par les techniciens de l'usine hollandaise Pluvier.

A gauche : A l'arrêt et au démarrage, la fenêtre est entièrement dégagée et laisse le libre passage aux gaz.

Au centre : La vitesse et le régime du moteur augmente. La force centrifuge est plus forte que le ressort maintenant le volet et celui-ci obture progressivement la fenêtre.

A droite : Les 40 km/h sont atteints. Le volet obture entièrement la fenêtre de passage des gaz dont un mince filet seulement peut passer par l'orifice percé dans le volet.

cyclomoteur s'approche de la limite des 40 km/h, la force centrifuge agit sur le volet qui vient obturer progressivement la fenêtre du distributeur, maintenant ainsi le régime du moteur en deça de la limite prévue par les techniciens de la firme et correspondant à la vitesse maximum autorisée.

Dès que, pour une raison ou pour une autre, le franchissement d'une côte par exemple, le moteur descend au dessous du régime permis, le ressort taré ramène progressivement le volet et permet une plus grande entrée des gaz frais vers le cylindre.

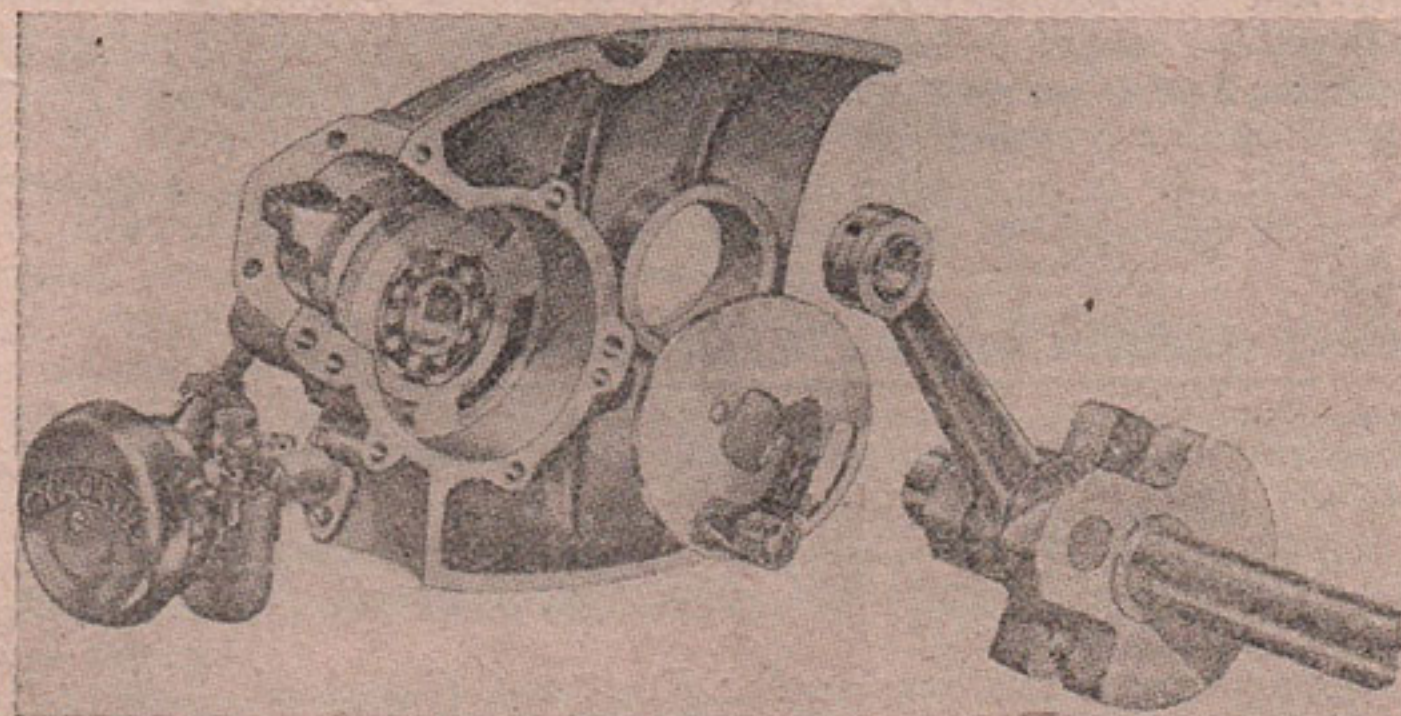
La simplicité du système est donc totale. Nous avons eu l'occasion d'essayer la machine au dernier Salon d'Amsterdam et nous avons été extrêmement surpris car on a l'impression que les côtes sont littéralement effacées puisqu'on arrive à les grimper à la même vitesse qu'on peut rouler sur le plat.

Les chiffres fournis par les techniciens de l'Usine PLUVIER sont les suivants :

— A pleine ouverture des gaz, c'est-à-dire lorsque le volet est entièrement effacé, le moteur développe 1,7 CV au régime de 4.500 tr/mn, c'est-à-dire lorsque le cyclomoteur roule environ à 35 km/h.

— Lorsque le volet est fermé, c'est-à-dire lorsque le cyclomoteur a atteint les 40 km/h, la puissance du moteur tombe à 1 CV, à pleine ouverture des gaz.

Mais direz-vous, comment le moteur peut-il être lubrifié lorsque le volet est entièrement fermé ? Les techniciens de Berini se sont eux aussi posé la question. Ils l'ont résolue d'une façon très simple en pratiquant un petit trou dans le volet obturateur. Ainsi, même si ce dernier est entièrement fermé, le petit orifice calibré laisse un léger passage aux gaz qui peuvent ainsi assurer un minimum de lubrification au moteur, lequel s'en contente puisque, à ce moment, il n'est pas en charge.

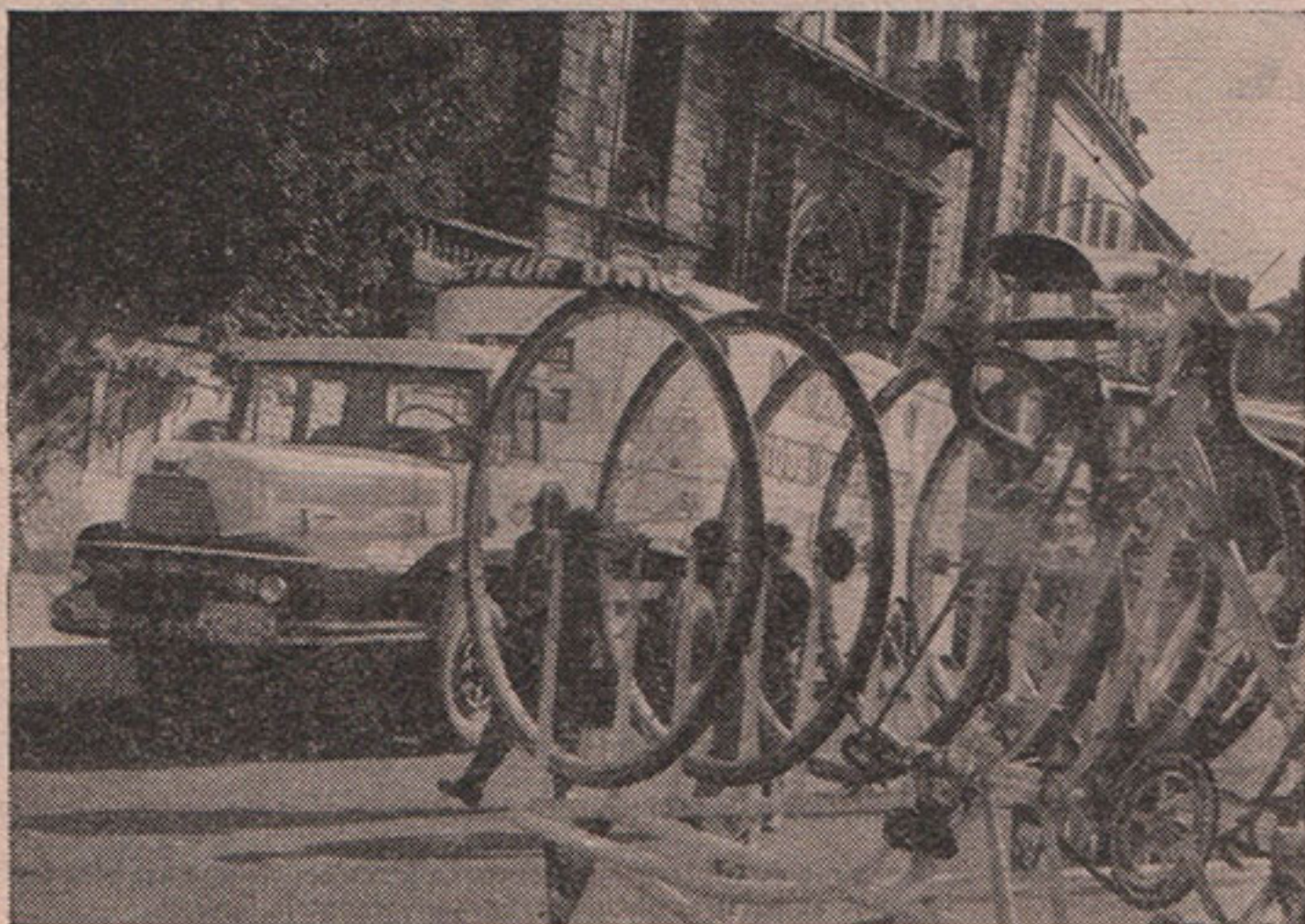


Voici une vue en coupe du moteur Berini, équipé de son « Speedomatic ». Au centre, le distributeur rotatif placé en bout de vilebrequin. A gauche, le carburateur monté horizontalement sous le cylindre, avec sa tubulure noyée dans le carter.

Le transport du matériel dans le Tour de France.

« Unic » a assuré tous les transports lourds du Tour de France et acheminait d'étape en étape le matériel de la Course et celui de la Grande Kermesse. Huit véhicules assuraient ce service :

- Deux Verdon tracteurs : magasin et atelier ;
- Un Verdon porteur : bagages ;
- Un Vosges cabine avancée : téléphones ;
- Un Unic-Willème et un Donon : podium et ring d'Europe n° 1 ;
- Un car Saurer : transport des personnalités ;
- Un Tourmalet : banderolles et accessoires d'arrivées.



C'est un véhicule de série de ce type Tourmalet qui a récemment accompli la remarquable randonnée de 14.000 km du Rallye méditerranée-Le Cap à 65 km/h de moyenne sur les difficiles pistes de sable africaines. Le « Tour » sur les belles routes de France lui a semblé jeu d'enfant.

Le Moto-Cross international de Montfort-le-Rotrou.

Le Moto-Cross international de Montfort-le-Rotrou fut un succès complet. Voici le classement :

Catégorie motos : 1^{er} Langston (Angl.), 4 pts, sur moto Ariel ; 2^e Ledormeur (France), 10 pts ; 3^e Brassine (F), 11 pts ; 4^e Hazianis (F), 15 pts ; 5^e Beaumard (F), 22 pts ; 7^e Granath (Suède), 23 pts ; 8^e Bresseleers (Belgique), 26 pts ; 9^e Karlson (Suède), 27 pts ; 10^e Pettersson (Suède), 29 pts.

Catégorie sidecars : 1^{er} Perlin (F), 4 pts, sur moto B.S.A. ; 2^e Liekens (Belg.), 5 pts ; 3^e Denis (F), 13 pts ; 4^e Barat (F), 16 pts ; 5^e Brems (Belg.), 16 pts ; 6^e Sagette (F), 20 pts ; 7^e Van Hove (Belg.), 20 pts ; 8^e Clémot (F), 23 pts ; 9^e Snyder (Holl.), 27 pts.

Deux records mondiaux pour DEMM 49 cc.

Le cyclomoteur DEMM 49 cc. vient de battre deux records mondiaux sur la piste de Monza.

Le premier record battu est celui des 1.000 km détenu précédemment par un cyclomoteur Motom.

Le DEMM a parcouru la distance à la moyenne de 98 km 810.

Le deuxième record, celui des 12 heures auquel s'attaquait le DEMM était détenu également par Motom avec 87 km 300. Le nouveau record est établi pour 1.192 km soit 99 km/h de moyenne.

Il semble que la technique des petites cylindrées avance à pas de géants chez nos voisins italiens.

Dernières sélections pour les Championnats du Monde.

Les coureurs suivants ont été sélectionnés pour les Championnats du Monde :

Catégorie routiers professionnels : Anglade, Anquetil, Bobet, Cazala, Darrigade, Lejouhannet, Forestier, Graczyk, Hassenforder, Privat, Rivière, Stablinski.

Catégorie vitesse professionnels : Rousseau, Gaignard, Bellenger.

Catégorie poursuite professionnels : Rivière, Bouvet, Bellenger.

Catégorie demi-fond professionnels : Bouvard, Godeau.

Nous noterons le cumul de Roger Rivière pour les catégories route et poursuite professionnels.

Le Deuxième Rallye Vap d'Alsace.

Le succès du premier Rallye Vap d'Alsace a incité les organisateurs à le renouveler, cette année, en collaboration avec l'Automobile-Club d'Alsace et les différents concessionnaires de la marque.

Le départ de ce Rallye, long de 160 km, sera donné à Strasbourg, stade de la Meinau, le 6 septembre prochain par le président de l'Automobile-Club d'Alsace.

Le tracé de ce Rallye a été étudié de façon à permettre aux différents conducteurs de montrer leurs qualités aussi bien en route montagnaise qu'en plaine.

C'est ainsi qu'après le départ de Strasbourg, les participants du Rallye subiront un premier contrôle à Sundhouse, puis à Selestat, Barr, le Hohwald, après quoi ils aborderont la route montagnaise, passant par les cols du Hohwald (contrôle), de Sainte-Odile et de Klingenthal avec un dernier contrôle qui sera établi avant de redescendre sur Strasbourg par Molsheim.

L'arrivée aura lieu à Strasbourg devant l'Automobile-Club d'Alsace, 5, avenue de la Paix.

Les organisateurs comptent sur 200 participants au minimum.

La Suède et le cyclomoteur.

La Suède a considérablement augmenté sa production de cyclomoteurs. Les chiffres sont encore assez modestes comparativement à ceux de certains autres pays européens mais ils sont en constante augmentation. Le parc actuel est d'environ 600.000 machines dont 77.000 construites en 1958. Durant cette même année 4.000 motos ont été fabriquées, ce qui porte le nombre de motos et scooters actuellement en circulation à 240.000 machines.

De Suède on apprend également que la firme Monarch vient de conclure un accord commercial avec une société finlandaise la Kesto Oy. L'accord prévu pour 3 ans porte sur 65.000 vélos et 15.000 cyclomoteurs.

Classement du Challenge « Yellow ». Dotation Sedis.

Après le Circuit du Cher et le Tour de France, le classement du Challenge Yellow s'établit comme suit :

1 ^{er} ANGLADE	44,5	points
2 ^e MASTROTTO	38	—
3 ^e PRIVAT	36	—
4 ^e L. BOBET	30	—
5 ^e HASENFORDER	24	—
6 ^e GRACZYK	23,5	—
7 ^e CAZALA	23	—
8 ^e ANQUETIL	22,5	—
9 ^e F. MAHÉ	22	—
10 ^e GROUSSARD	16	—
11 ^e PAVARD	15	—
12 ^e SABBADINI, DEJOUHANNET	14	—
14 ^e MÉNÉGHINI, J. J. LEFEBVRE	12,5	—
16 ^e DARRIGADE, DUPONT	12	—
18 ^e PICOT	11,75	—
19 ^e MORVAN	11,50	—
20 ^e J. ANASTASI	11,25	—
21 ^e BARONE, PLAZA, PLAUNET, BLÉNEAU, WASKO GAINCHE, FORESTIER, RIVIÈRE	10	—
29 ^e ANNAERT	9	—
30 ^e G. SAINT, BOURLÈS, F. ANASTASI, POLO	7,5	—
34 ^e Le DISSEZ	6,25	—
35 ^e CEYRE, BEUFFEUIL	6	—
37 ^e DUCARD, QUEIHEILLE, GRET	5	—
40 ^e HUOT, Cl. LECLERCQ, STABLINSKI	4	—
43 ^e NAPOLITANO, LE BUHOTEL, VERMEULIN, DO- LHATS, HOFFMANN, DOTO	2,5	—
49 ^e EVÉRAERT, CHAMPION, PIPELIN, MORTIERS, COLETTE, BERGAUD, NOVVAK	2	—
56 ^e NOYELLE	1,25	—
57 ^e MILESI	1	—

Le CHALLENGE YELLOW

est mis en compétition
chaque année par

La chaîne française de Qualité



LES ATELIERS MOTOBÉCANE

Dans notre numéro du 11 mai, page 7, nous avons donné le compte rendu de la conférence de M. Benezech au Touring Club de France. L'étude du Laboratoire d'Essais et de Recherches de Motobécane fait tout naturellement suite à cet exposé et reste toujours d'une brûlante actualité.

LE LABORATOIRE D'ESSAIS ET DE RECHERCHES

Dans le but d'améliorer la qualité et les performances des machines fournies à notre clientèle, de permettre des travaux d'études et de recherches sur des nouveaux prototypes, a été créé, il y a quelques années, le « Laboratoire d'Essais et de Recherches » de notre Société. Celui-ci dispose actuellement de moyens, qui alliés à une spécialisation poussée de son personnel, peut permettre une étude et mise au point rationnelle de tous les organes, sous-ensembles, et machines complètes.

Afin de vous indiquer dans quelles mesures les moyens d'études et de recherches sont à l'échelle de la fabrication en très grande série Motobécane, nous allons faire un tour d'horizon des principales activités de notre « Laboratoire ».

Elles se divisent en plusieurs sections, ayant chacune des activités bien définies.

ESSAIS DE MOTEURS

A. — Moteur dont la cylindrée est supérieure à 50 cc.

1° Banc d'essai de puissance (Schenk, Strager, Froude) : Les moteurs à l'essai sont placés dans une veine d'air à vitesse variable et réglable à volonté de façon à reconstituer pour les différents régimes les conditions requises pour le refroidissement.

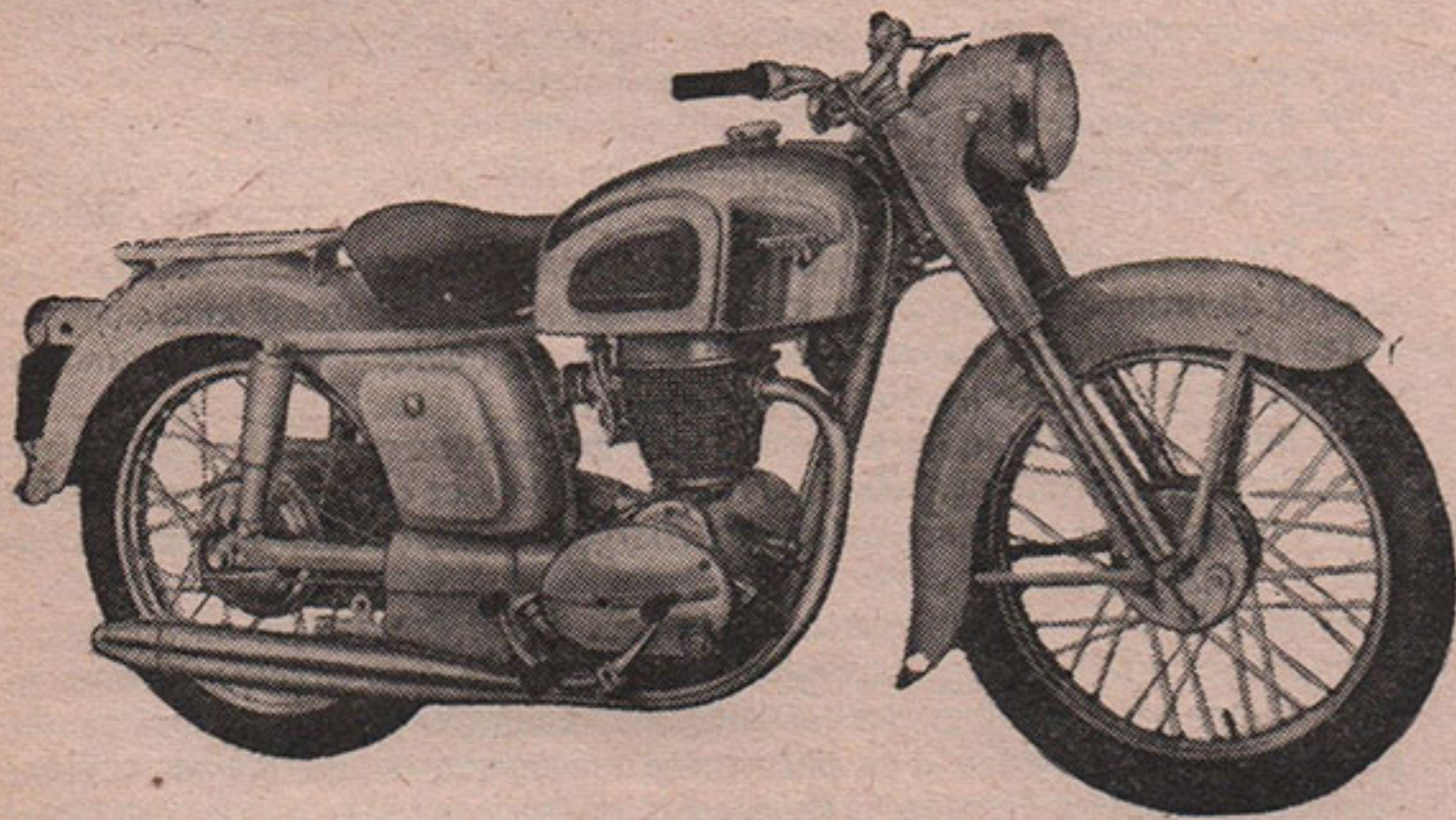
Les pupitres de commandes de ces bancs sont équipés de manière à pouvoir relever en cours d'essai tous les paramètres intéressants pour la compréhension du fonctionnement-moteur (couple, régime, température, consommation, analyse des gaz, etc...).

2° Banc d'essai d'endurance : Les moteurs sont installés dans des cabines insonorisées dans lesquelles ils peuvent subir des essais de longue durée 200, 500, voire même 1.000 heures.

Ces cabines peuvent permettre par ventilation télécommandée d'obtenir une température ambiante de fonctionnement déterminée.

La puissance libérée par le moteur est absorbée par dynamo-frein, ce qui permet, par l'intermédiaire de programmeur électrique de faire fonctionner le moteur dans des conditions très voisines de celles de la route (charge et régime variable). Il est même possible d'établir un programme tel, qu'il corresponde à un circuit déterminé.

Ces cabines d'essais, au nombre de trois, nous permettent d'effectuer toutes les mesures en cours d'essai, ce qui fournit de précieuses indications sur la tenue des moteurs.



La 23 C Motobécane

B. — Moteur dont la cylindrée est égale ou inférieure à 50 cc.

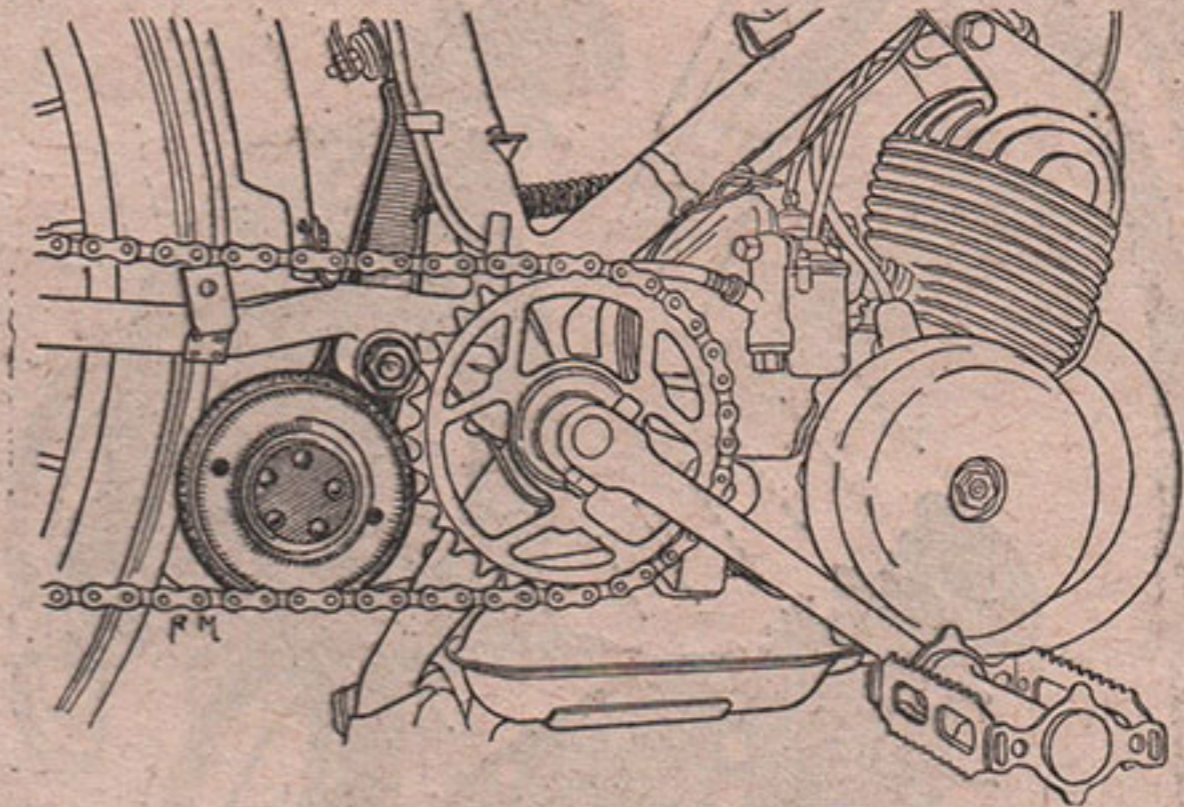
Dans ce domaine, les installations sont identiques dans leur principe à celles décrites plus haut. Le nombre de bancs d'essai seul diffère.

1° Bancs d'essai de puissance : Ces bancs d'essai ont été conçus par nous, de façon à répondre très exactement, à nos exigences, tant au point de vue, précisions, fidélité et commodité de lecture ou d'enregistrement.

Leur principe est simple : dynamo balance. Lecture du couple par balance de précision et pesée.

La conception technologique de ces bancs d'essai permet d'obtenir une précision de l'ordre de $\pm 1\%$ sur la mesure de puissance.

Les mesures de débit consommation atteignent une précision du même ordre. Nous disposons actuellement d'une série de bancs d'essai de puissance dont



Mobylette utilitaire à galet

les possibilités couvrent toutes les gammes de puissances et régimes des moteurs à l'étude dans notre Société.

2° Bancs d'essai d'endurance : Leur principe est identique, mais à échelle plus réduite que les bancs d'endurance pour les cylindrées supérieures.

Leur fonctionnement est totalement télécommandé électriquement et comporte, en outre, tous les dispositifs de sécurité.

Nous utilisons, afin de nous rapprocher des conditions de route, des machines à programme pour essais cycliques.

Les moteurs (de Mobylette) sont suspendus sur leur socle identiquement à leur montage sur machine, ce qui permet d'étudier outre les organes moteur essentiels, la tenue de l'embrayage, du changement de vitesses automatique, des courroies de transmission et des silentblochs de suspension.

Une batterie de 12 bancs d'essai fonctionne actuellement en permanence et souvent vingt-quatre heures sur vingt-quatre heures.

Cette installation nous permet également l'étude du volant magnétique, de la bougie, et nous fournit un enseignement précieux pour la mise au point de nouveaux lubrifiants toujours très adaptés aux exigences croissantes des moteurs.

Sur ces bancs d'essai d'endurance, des durées d'essai de 1.000 heures sont très courantes, en régime programmé, ce qui nous permet d'avoir une idée concrète de la longévité des moteurs. Cette longévité est d'ailleurs l'objet d'incessantes recherches de façon à pouvoir éliminer systématiquement les aléas, souvent incontrôlables d'une fabrication de grande série.

Des essais de sursrégime (6.000 à 7.000 tr/mn) permettent de déterminer la limite de tenue mécanique des moteurs, et par cela même de prévoir les futurs moteurs de 50 cc.

ESSAIS « PARTIE CYCLE »

Ce sont en général, des essais mécaniques, statiques ou dynamiques. Chaque pièce, ou sous-ensemble, faisant l'objet d'une méthode d'essai déterminée.

Sans rentrer dans le détail, disons toutefois, que bon nombre de méthodes d'essai sont basées sur le principe de pièces soumises à la flexion, compression alternée ou torsion alternée. Et, toujours dans le même esprit de corrélation avec les phénomènes route, les essais les plus efficaces sont faits à régime vibratoire.

En effet, ce sont les vibrations qui généralement sont la cause de rupture d'organe de structure. Les phénomènes étant assez mal connus, la méthode expérimentale de comparaison est la seule qui dans l'immédiat, puisse fournir des solutions valables.

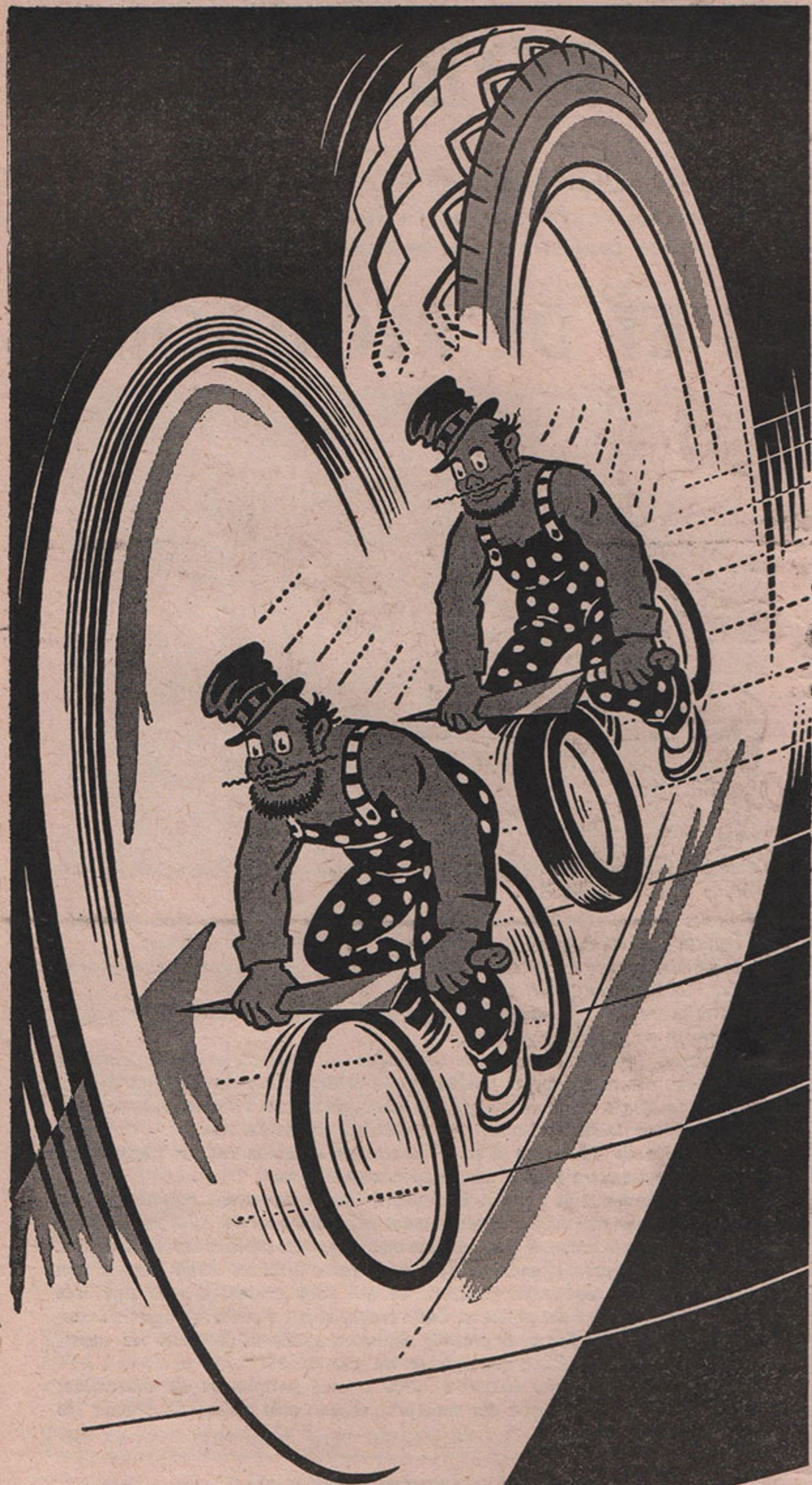
Pour cela des bancs à secousses, pouvant recevoir la machine complètement équipée avec charge répartie sur la selle, le guidon et les pédales ont été mis au point en partant des travaux effectués dans le même domaine par l'U.T.A.C.

Ces appareils sont ceux qui nous permettent de tirer le maximum d'enseignement pratique, surtout pour avoir une idée assez précise de la tenue d'ensemble d'une structure.

Les montages d'étude par flexion ou torsion alternée, sont le plus souvent des systèmes à bras de levier excités électriquement sur la fréquence propre de l'ensemble.

Il faut bien préciser que tous ces essais sont comparatifs.

(Suite à la page 8)



PNEUS
VÉLO-MOTO
CYCLOMOTEUR
SCOOTER

BOYAUX
ENTRAÎNEMENT
COMPÉTITION

ACCESSOIRES
DE RÉPARATION

et Courroies

HUTCHINSON

20 DÉPÔTS RÉGIONAUX DANS TOUTE LA FRANCE

Le laboratoire d'Essais et de Recherches

(Suite de la page 7)

ESSAIS PARTICULIERS

Outre tous les dispositifs d'étude que nous venons de passer rapidement en revue, des bancs d'essai à caractère très particulier ont vu le jour dans nos laboratoires afin de répondre à certains besoins.

Nous ne citerons à titre d'exemple que les bancs d'essai à inertie pour l'étude comparative des qualités des freins ou la tenue des boîtes de vitesses.

L'énergie cinétique emmagasinée dans de lourds volants se transforme en chaleur dans les freins du véhicule, dans un temps plus ou moins long. On mesure de cette façon l'efficacité du freinage (compte tenu que le coefficient d'adhérence sur rouleaux est difficilement assimilable à celui de la route).

MÉTHODES DE MESURES

Jusqu'à présent nous avons uniquement décrit les appareils permettant d'effectuer des mesures de puissance ou de tenue en endurance de moteur ou partie cycles.

Cet exposé serait incomplet si nous ne parlions pas rapidement des méthodes de mesure qui peuvent nous permettre, grâce à l'électricité ou l'électronique, de pouvoir mesurer, analyser et comprendre les différents phénomènes, périodiques ou transitoires, dans toute étude approfondie d'organe de machine.

1° Les mesures de puissance font intervenir :

a) La mesure de couples qui peut se faire soit mécaniquement (bras de levier et balance), soit électriquement par des dispositifs plus ou moins ingénieux, et dont la précision peut être discutée ;

b) La mesure des régimes de rotation également mécanique, électrique ou électronique.

2° Les mesures de consommation s'effectuent généralement par mesure d'une quantité déterminée d'hydrocarbure pendant un certain temps.

3° Les mesures de température peuvent être faites soit par crayons thermocolors, fusibles ou thermocouples électriques.

4° Les mesures de composition des gaz d'échappement permettent d'avoir des indications sur la carburation et le coefficient de remplissage peut s'effectuer par des analyseurs de gaz dont les principes sont aussi variés que leur prix.

5° Les mesures de vitesse d'air de refroidissement se font soit par tube de Pitot, ou anémomètre à moulinet.

Voici pour ce qui est, d'une façon très générale, les mesures courantes que l'on fait constamment sur les bancs d'essais.

Passons maintenant aux méthodes de mesures particulières faisant encore l'objet d'études pour l'adaptation à nos besoins.

1° Mesure des pressions instantanées. Ces mesures peuvent fournir des renseignements précieux pour l'enregistrement des pressions, carters, cylindre, système d'admission et d'échappement. Elles se font à l'aide de capteurs piezoélectriques, à mutuelle inductance, ou photoélasticimétriques.

2° Mesures et enregistrement des vibrations donnent une image compréhensive des phénomènes et permet par analyse de déterminer les régimes vibratoires gênants pour une utilisation agréable de la machine. La méthode par capteurs est la seule valable dans ce domaine.

3° La stroboscopie permet la visualisation des phénomènes périodiques et donc de pouvoir analyser visuellement ou par photographie les différentes phases.

4° La mesure et l'enregistrement des niveaux de bruits, nous permet de lutter efficacement contre toutes les sources sonores d'un cyclomoteur.

Les enregistrements peuvent faire par la suite l'objet d'analyse harmonique de façon à déterminer les fréquences nuisibles.

5° En ce qui concerne les phénomènes purement mécaniques la mesure des contraintes (par jauge) donne de bons résultats et complète la méthode des vernis craquelants. Les parties les plus chargées d'une structure ou d'un organe sont ainsi détectées.

Nous vous signalons ici que ces méthodes ayant fait l'objet de nombreuses applications à l'U.T.A.C., cet organisme nous a été d'un précieux concours.

6° Citons pour terminer, les méthodes par analogies électriques qui peuvent, par simple transposition d'un phénomène mécanique ou thermique, se reproduire en paramètre électrique, fournir des indications assez précises sans avoir à effectuer une expérimentation longue, onéreuse et souvent très compliquée. Les échanges thermiques, les phénomènes vibratoires (structure ou suspension) peuvent être étudiés par cette méthode.

CONCLUSION

Cet exposé permet de se rendre compte de l'importance des moyens d'investigation dont dispose notre Société.

Ces moyens alliés aux soucis constants d'amélioration des qualités ou des performances permettent de nous placer en avant-garde du progrès technique qui trouve sa confirmation dans la grande diffusion de nos machines.

Nous espérons que les fruits des recherches auxquelles nous nous livrons actuellement nous placera, même dans le cadre du marché européen, parmi les grands constructeurs jouissant d'une renommée technique assurée.

MOTOBÉCANE 125^{CC} CULBUTÉE 27

LE VOLANT MAGNÉTIQUE

Les 125 cc. culbutées Motobécane et Motoconfort sont équipées d'un volant magnétique Novi n° 150, rotation à gauche, d'une puissance de 35 CV, cône de 22, vis de 11/125 à gauche, muni d'une avance automatique de 20°. Le calage plein retard se fait 1,7 mm avant PMH et pleine avance 7,5 mm avant PMH. L'écartement correct des contacts du rupteur est de 0,4 mm (avec tolérance de 0,1 mm en plus ou en moins).

Ce volant assure l'allumage du moteur et l'éclairage de la machine. Il ne nécessite aucun entretien autre que la vérification périodique de l'écartement des vis platinees. On y accède au moyen d'un regard.

Pour retirer le plateau du volant magnétique, enlever le carter de chaîne, la clavette de la pédale de mise en marche et les trois vis de fixation.

Pour retirer le volant, enlever le jonc, la came et la vis (pas à gauche). Fixer un extracteur en se servant des trous taraudés à 8 x 100. Il existe un repère indiquant le point mort haut.

Lors du remontage, faire tourner la pédale de kick (2 tours) avant de présenter le plateau du volant sur le moteur afin d'obtenir la tension nécessaire du ressort.

Le volant magnétique Novi, assure directement l'éclairage phare-code. La veilleuse, la lanterne arrière et l'avertisseur, eux, sont alimentés par la batterie. Cette dernière est rechargée par le volant magnétique lui-même par l'intermédiaire d'une cellule redresseuse et d'une lampe régulatrice éclairant un voyant situé dans le phare.

La batterie est très accessible. Vérifier souvent le niveau de l'électrolyte qui doit affleurer les trois orifices de remplissage. En cas de nécessité, rétablir le niveau avec de l'eau distillée uniquement.

Le voyant de charge doit être éclairé dès que le moteur est en marche et il doit s'éteindre à l'arrêt. En cas de mauvais fonctionnement, vérifier les canalisations et, si besoin en est, changer la lampe 6 V 3,6 A. Si la lampe restait allumée lorsque le moteur est arrêté, débrancher immédiatement la batterie, vérifier les canalisations et, si nécessaire, changer la cellule.

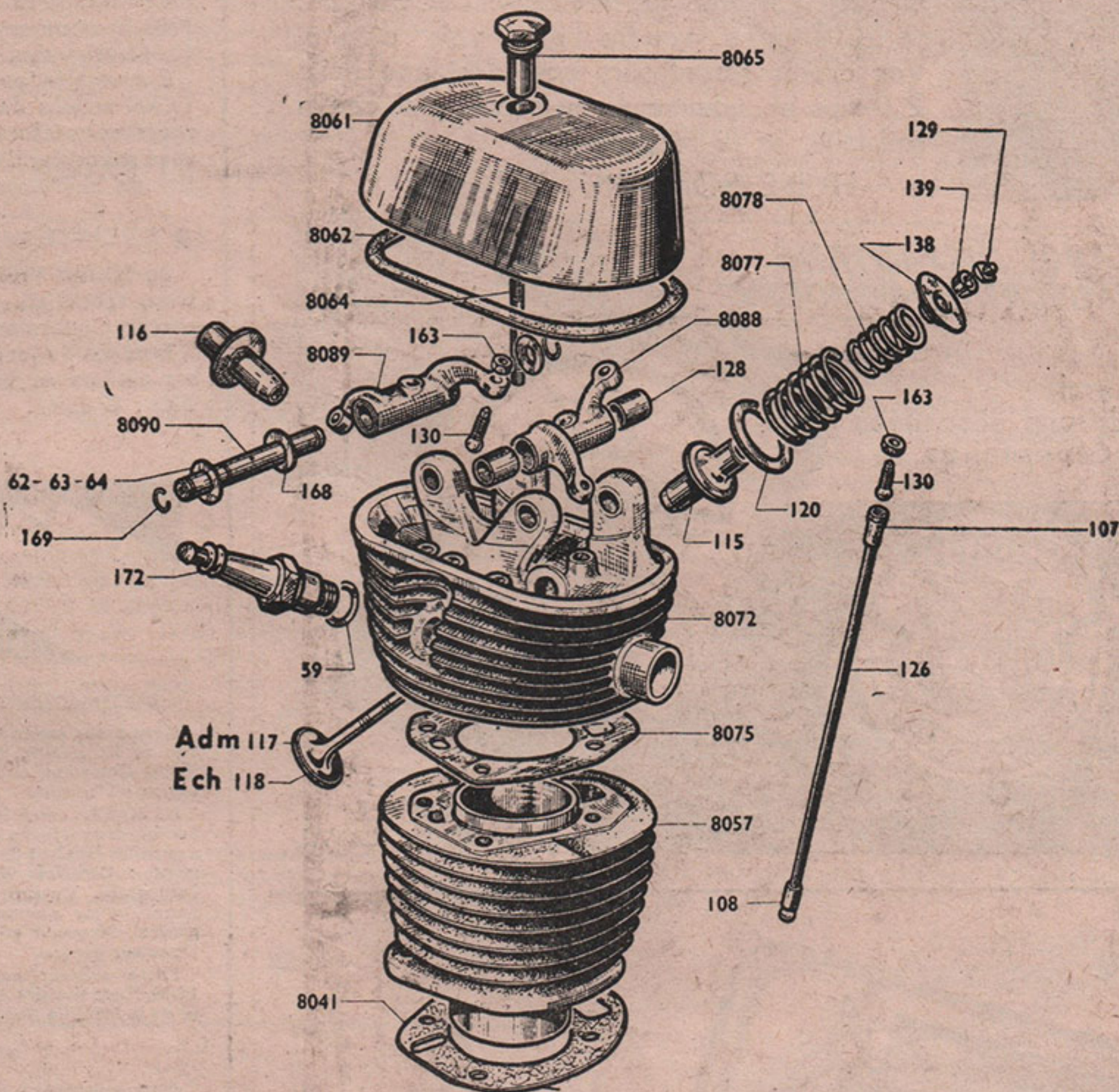
RÉGLAGE DES CULBUTEURS

Sur les 125 cc. culbutées Motobécane et Motoconfort, il est possible de procéder au réglage des culbuteurs sans démonter le réservoir de carburant.

Il suffit de dévisser l'écrou six-pans situé sur la calotte cache-culbuteurs et de glisser celle-ci du côté droit en prenant soin de ne pas détériorer le joint. Avec un peu de doigté, on réalise parfaitement cette opération.

Le jeu aux culbuteurs doit être de 0,1 mm environ aussi bien à l'admission qu'à l'échappement. Placer une cale d'épaisseur entre le grain de culbuteur et l'extrémité de la queue de la soupape. Agir ensuite sur la rotule, après avoir desserré le contre-écrou; ces deux éléments étant situés à l'autre extrémité du culbuteur. Le réglage est correct lorsque la cale d'épaisseur de 0,1 mm passe librement tout en ne permettant pas au culbuteur d'avoir un jeu supplémentaire.

Procéder de façon inverse pour remettre en place la calotte cache-culbuteurs. Le joint ne doit pas être collé.



RÉGLAGE DE L'EMBRAYAGE

Si l'embrayage se dérègle, c'est-à-dire s'il se met à patiner ou, au contraire, ne permet pas d'obtenir un débrayage total, il y a lieu alors de procéder à une vérification de la tension des ressorts.

Régler en premier la commande et la tension du câble. Il doit toujours y avoir, au levier de débrayage situé sur le côté gauche du guidon, une garde de 1 ou 2 mm. Agir au besoin sur l'écrou de réglage situé au centre du couvercle. La course de débrayage mesurée sur cet écrou doit être de 2,5 à 3 mm.

Pour enlever le couvercle, retirer la pédale de sélecteur et le repose-pied. Enlever l'écrou de réglage, les vis du couvercle et déposer la broche qui se trouve de l'autre côté du bloc au-dessus du plateau de volant magnétique et qui traverse le carter.

Les entretoises, les rondelles de la roue à cames et de basculeurs doivent rester en place lorsqu'on ôte le couvercle.

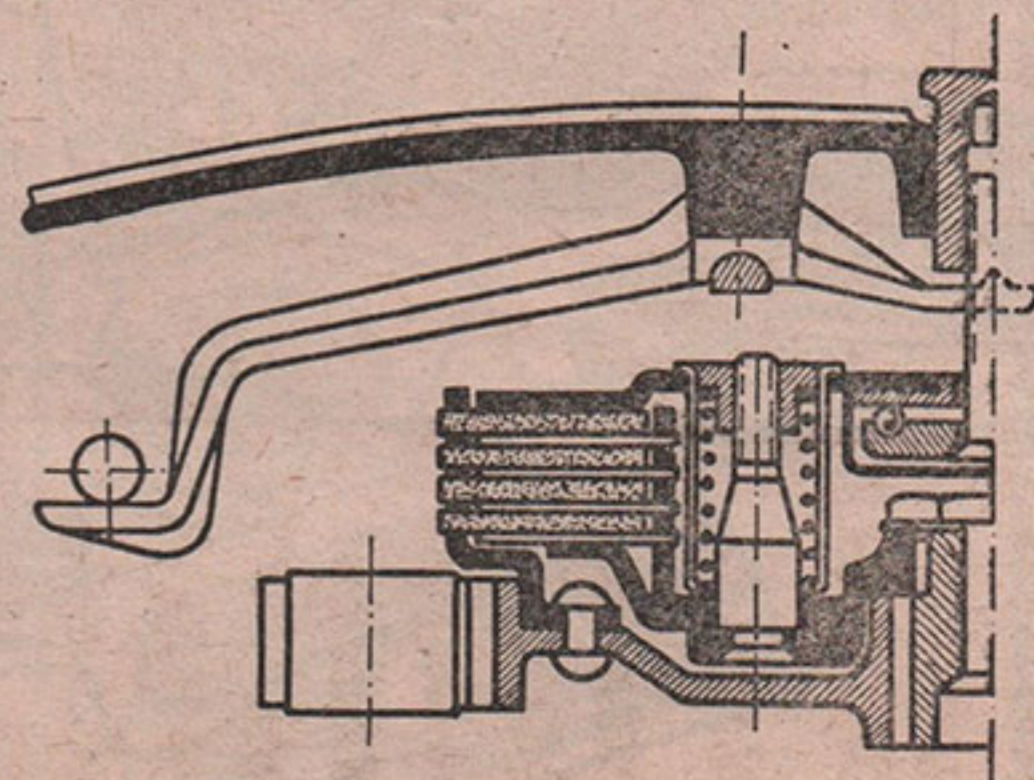
Régler la tension des ressorts en resserrant ou en desserrant de la même quantité les six écrous des ressorts d'embrayage.

Essayer l'embrayage avant de remettre le couvercle en place : Le disque extrême, tiré par l'axe de commande doit se déplacer bien verticalement si la tension des six ressorts a été faite de façon régulière.

Ne pas oublier que la garde du levier de débrayage doit se régler d'abord en agissant sur l'écrou de réglage situé au centre du couvercle. Cet écrou tourne par demi-tours. Si l'embrayage demeure en tension, la butée à billes sera promptement détériorée.

Régler ensuite le levier de renvoi extérieur placé à l'avant et le câble de commande.

Nota. — Pendant le démontage, l'axe de la roue à cames est retenu par un jonc. Bien l'emmancher dans le carter principal en le glissant dans le couvercle.



ŒIL

est routinier !

S'il voit la vie en rose, il verra l'huile 2 temps en vert... Si vous lui montrez la SOMAGIC verte il n'en voudra plus voir d'autre. Vos clients seront sûrs que c'est une huile 2 temps et, comme ils en seront pleinement satisfaits, ils la réclameront

HUILE SOMAGIC 2 Temps

**MÉLANGE INSTANTANÉ
LUBRIFICATION HOMOGÈNE**

Demandez
conditions accordées
aux dépositaires



15 et 17, rue Thomas-d'Orléans
COLOMBES (Seine) - CHA. 19-88



AGENCES :
MARSEILLE
- BESANÇON - LAVAL



**PIÈCES A BORDS MINCES
DISSOLUTION SPÉCIALE**

Nouvelles des Sociétés

● SOCIÉTÉ A.B.G.

L'assemblée ordinaire du 16 juillet a approuvé les comptes de l'exercice 1958 accusant après 96.122.203 francs d'amortissements une perte de 60.566.407 francs reportée à nouveau.

L'assemblée extraordinaire a provisoirement accepté les apports de 10.300 actions de la Société ALCYON-LUCER. En rémunération chaque apporteur recevra 13 actions A.B.G. pour 10 actions de 10.000 francs chacune apportées. Le capital serait augmenté de 66.950.000 francs par la création de 13.390 actions de 5.000 francs.

● SOCIÉTÉ WICKERS

La Société WICKERS, Manufacture de Caoutchouc pour toutes industries, spécialisée dans la fabrication d'articles pour « 2-Roues », nous charge d'informer nos Lecteurs de son changement d'adresse.

Installée de longue date à Saint-Antoine (Isère), elle vient de transférer ses ateliers et bureaux à Reims (Marne), 34 et 36, rue de Bétheny. Tél. : 47-30-61.

Votre Carnet

DISTINCTIONS

Nous avons appris avec plaisir la promotion de M. MARIN, Directeur général de Kléber-Colombes, au rang d'Officier de la Légion d'Honneur.

M. MARIN entré le 1^{er} mars 1919 à la Société, comme jeune ingénieur à Colombes, a gravi les échelons pour devenir successivement : Directeur de l'usine, Directeur commercial, Directeur de l'ensemble de l'usine et du commercial, Sous-Directeur général, Directeur général adjoint et enfin Directeur général.

Pilote aviateur pendant la guerre de 14-18, il est titulaire de la Croix de Guerre et de la Médaille Militaire.

**

Nous apprenons la nomination, en qualité de Membre suppléant de la Commission permanente d'examen des circuits de vitesse, de M. CHAREAUDEAU, Secrétaire général de la Fédération Française des Sports Automobiles, et de M. ACAT, Vice-Président de la Commission sportive de la Fédération Française de Motocyclisme, en qualité de Membre titulaire.

Les compliments de l'OFFICIEL.

MARIAGE

Nous apprenons avec joie le mariage de M. Jean BARDOUL, fils de M. Victor BARDOUL, Vélociste et Motociste à Béré-Châteaubriand, avec Mlle Odette VALLÉE

La bénédiction nuptiale leur a été donnée, le 11 juillet, en l'église paroissiale de Piré-sur-Seiche.

Tous nos vœux de bonheur aux jeunes époux.

NÉCROLOGIE

Nous apprenons le décès de M. André SARRUS, Directeur général adjoint de la Société Française des Pétroles B.P., Administrateur de la Société Maritime des Pétroles B.P., des Sociétés des Pétroles B.P. d'Algérie, de Tunisie et du Maroc, Chevalier de la Légion d'honneur.

A sa famille et à ses amis, l'OFFICIEL présente ses condoléances.

**

Nous apprenons le décès, à l'âge de 65 ans, de Giuseppe REMONDINI, Fondateur de la célèbre Firme JONGHI. Installé en France en 1930, REMONDINI connu, dès la création de son affaire, les plus grands succès sportifs et ses motos battirent de nombreux records mondiaux.

L'OFFICIEL présente ses condoléances à sa famille et à ses collaborateurs.

**

Nous apprenons le décès de M. Daniel GRIFFON, des Établissements GRIFFON, Grossistes G.F.M. à Bourges. Les obsèques ont eu lieu à Bourges, le 26 juin.

Nos condoléances à M. et Mme Robert GRIFFON.

Bibliographie

LE GUIDE KLÉBER-COLOMBES

La nouvelle édition du Guide Kléber-Colombes est parue. Remarquablement documenté, cet ouvrage sérieux sera apprécié de tous les touristes désireux de connaître dans chaque localité « la bonne adresse » tant pour se loger que pour s'y restaurer.

Le Guide Kléber-Colombes comporte de nombreuses cartes d'une lecture facile indiquant les établissements sélectionnés.

C'est le manuel indispensable à la disposition du touriste soucieux d'agrémenter ses voyages par d'agréables découvertes culinaires si variées dans chaque région française.

GURTNER

Filtre complémentaire pour tous moteurs.

D'un emploi extrêmement simple, ce filtre arrête les impuretés de l'essence.

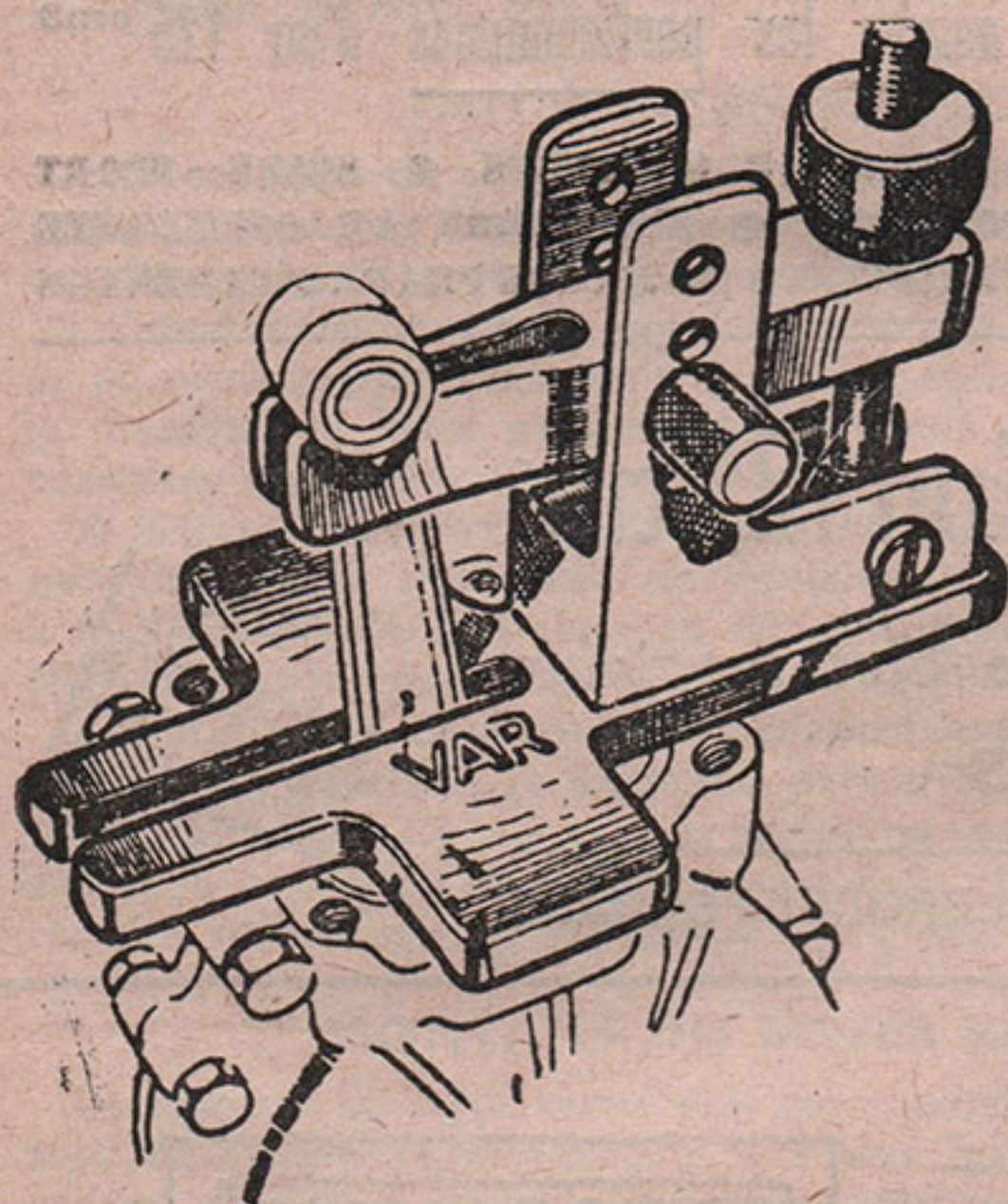
Pour le monter, coupez votre tuyau d'essence nylon et raccordez les deux tronçons sur chacun des embouts de filtre en respectant le sens. L'un des embouts est marqué « Entrée », tournez-le vers le réservoir et l'autre vers le carburateur.

Lorsqu'il sera encrassé, retirez-le de la tubulure et faites couler de l'essence par l'embout opposé à l'arrivée, secouez fortement et les impuretés sortiront par le côté « Entrée ». Recommencez l'opération si nécessaire jusqu'à nettoyage complet, et remontez-le.

Existe en deux dimensions :
Embout de 5,5 : réf. 6.609 et de 6,4 : réf. 6.632.



C 491 Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de cette page.



**LE BLOQUE-BIELLE
" VAR "**

Nouvel appareil breveté permettant de maintenir parfaitement immobilisées les bielles de cyclos et motos. Il est ainsi possible, avec les deux mains libres, d'extraire une bague, de la remettre et de l'aléser sans aucun broutage. Pose instantanée. Livré complet avec deux fourchettes pour cyclos et motos. **Indispensable à tous les bons mécaniciens.**

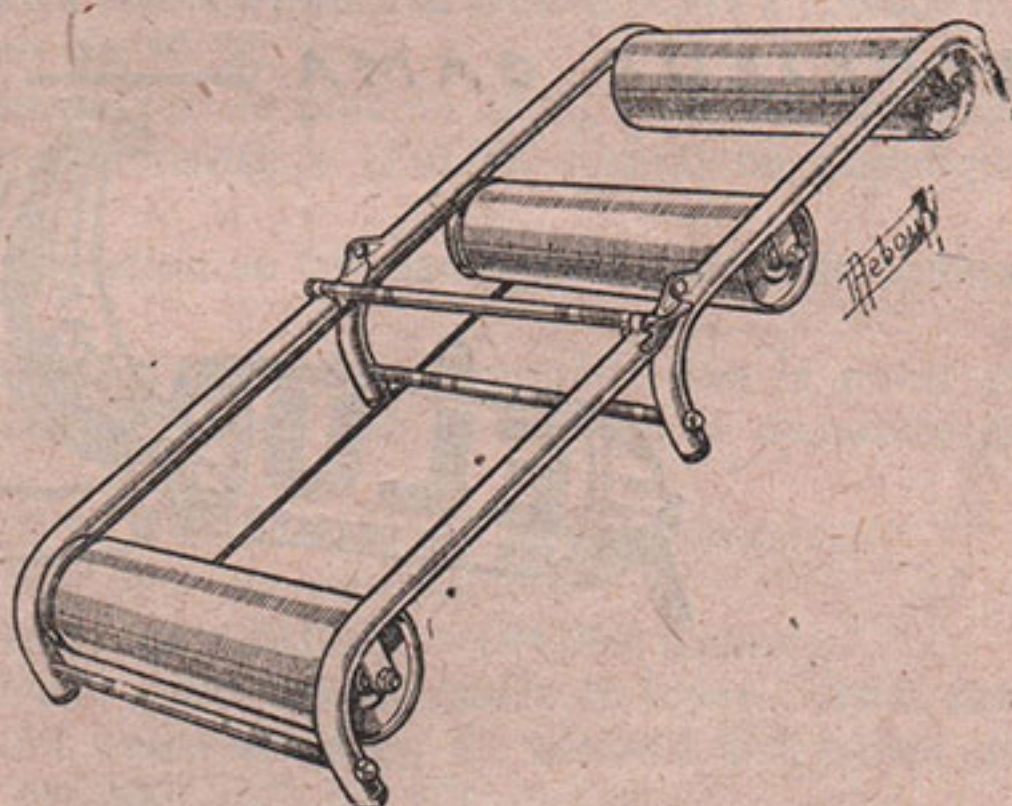
Poids : 0,600 kg.

C 492 Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de cette page.

LE HOME-TRAINER JIC

Les Établissements Jeannot, de Puteaux, sont spécialisés dans la fabrication des home-trainers.

Le Home-trainer, modèle Compétition 4 places comprend 4 home-trainers, munis chacun, d'un système de démultiplication relié par commande flexible, aux aiguilles d'un grand cadran. Ces aiguilles sont aux couleurs des home-trainers. La circonférence du cadran représente une distance de 500 m. Les home-trainers sont montés avec rouleaux « super silencieux » (JIC brevetés) Par sa maniabilité, son fonctionnement précis, la visibilité de son cadran, ce modèle convient parfaitement aux organisateurs de réunions omni-sports qui présentent des numéros avec champions cyclistes. Il existe deux autres types de home-trainers, l'un de compétition à 2 places avec les mêmes caractéristiques que le précédent et le modèle individuel. Le modèle individuel permet l'utilisation en appartement ou en salle de culture physique. Deux versions sont offertes : le « Spécial A.J. » réglable et pliable à rouleaux suspendus et le « Spécial J.C. » réglable mais non pliable.



C 494 Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de cette page.

ROBINET GURTNER A TIGE AVEC RÉSERVE

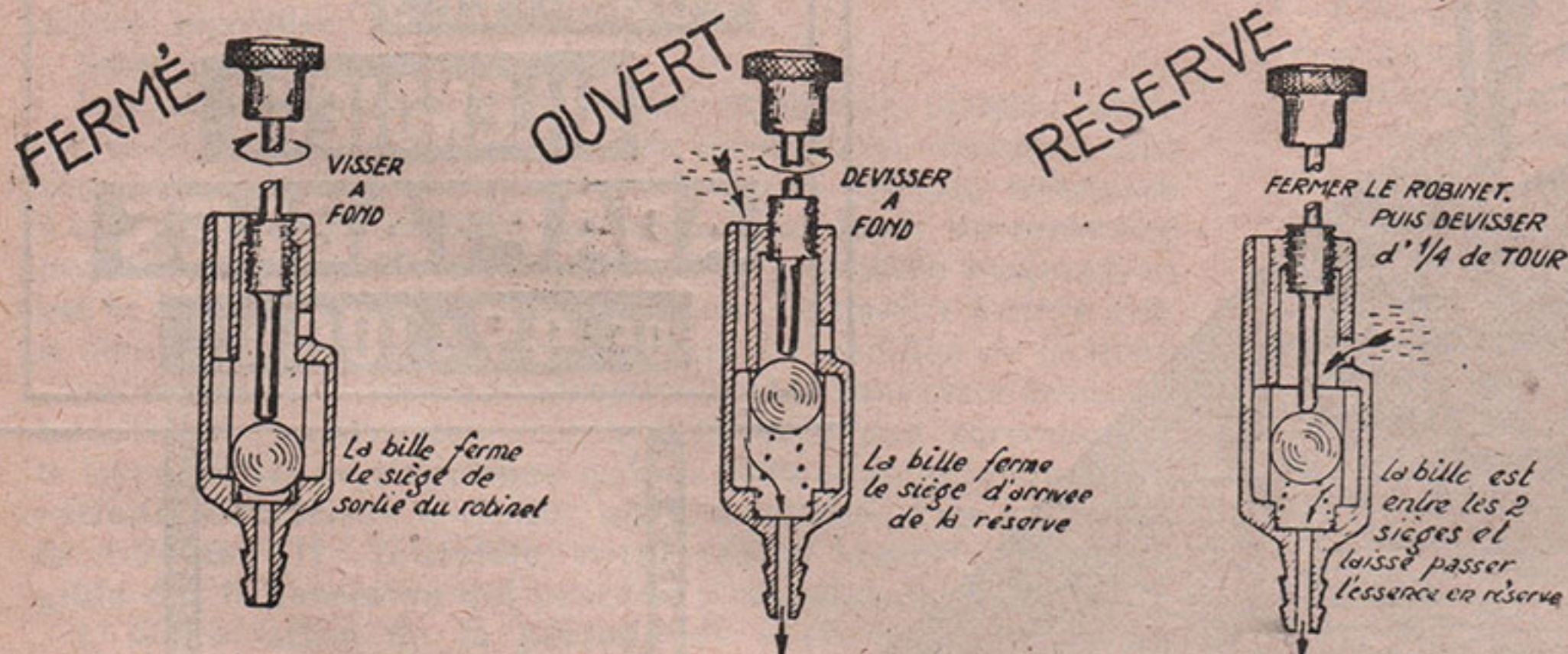
Vous ne risquez plus la panne sèche loin d'une pompe à essence.

Les trois positions de ce robinet vous permettent de circuler en toute tranquillité.

Lorsqu'à la position « Ouvert » l'essence n'arrive plus au carburateur, fermez complète-

ment le robinet et redévissez d'un quart de tour, la réserve fonctionnera et vous aurez assez d'essence pour parcourir encore 7 à 8 kilomètres à régime normal, ce qui est suffisant pour atteindre la pompe la plus proche.

Son prix est de 500 francs.



C 493 Pour recevoir une documentation sur cette production, remplir le bon de cette page.

Bon à détacher et à envoyer à l'OFFICIEL du Cycle et du Motocycle 61, av. de la Gde-Armée, Paris-16^e correspondant aux numéros suivants :

C 491 - C 492 - C 493 - C 494

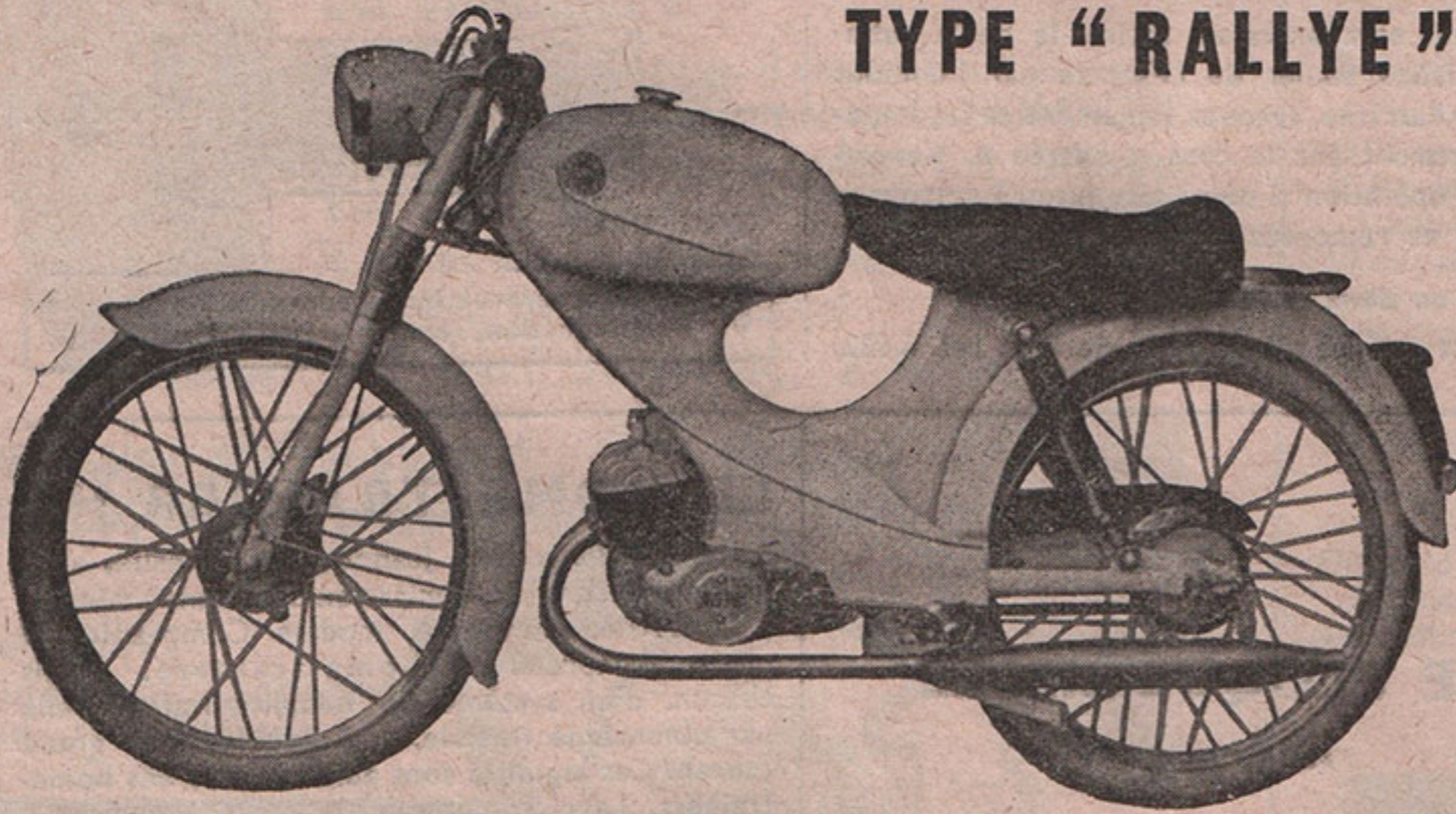
Attention : Entourez le ou les n^{os} retenus, rayez-les autres et joignez un timbre à 25 fr. par numéro retenu pour frais de transmission des demandes aux fabricants.

EXPÉDITEUR
Nom : _____
Adresse : _____
Cachet
Commercial : _____

" FAVOR-ALTER "

TYPE " RALLYE "

SE LIVRE EN 2 MODÈLES :
CYCLOMOTEUR 50^{cm3}
VÉLOMOTEUR 70^{cm3}



Le bloc moteur Français " ALTER " comporte :

2 VITESSES et CHAÎNE UNIQUE
Il assure les performances d'un 125^{cm3}

- RÉSERVOIR 10 LITRES ● SELLE SPORT
- 2 POSITIONS ● SUSPENSION AIR OSCILLANTE
- PROJECTEUR 130^{mm} CODE PHARE ● CARÉNAGE DE LUXE

PRIX-ASSURANCE }
CONSOMMATION } 50% moins cher qu'un 125^{cm3}

Le plus économique — le plus luxueux — le plus maniable

VENTE à CRÉDIT sur 15 MOIS



AGENTS: Demandez les conditions d'exclusivité aux USINES FAVOR à CLERMONT-FERRAND

SILENCIEUX GAMA — SILENCIEUX GAMA

SILENCIEUX GAMA — SILENCIEUX GAMA — SILENCIEUX GAMA



PROGRAMME

Désormais

GAMA

vous fournira

TOUS LES

SILENCIEUX

ADAPTABLES

DE 49 A 100 CC.

Les Silencieux GAMA sont montés en série par la plupart des constructeurs

Sté. **GAMA** LES GRAVES. CUSSET. ALLIER.



LA RÉVISION DES LOYERS COMMERCIAUX

Un décret n° 59-790 du 3 juillet 1959 (« J. O. » du 4) a abrogé et remplacé certaines dispositions en vigueur jusqu'à présent, en matière de révision des loyers.

Nous croyons utile de rappeler, à cette occasion, quelques points en ce qui concerne notamment la forme de la demande en révision, le montant du loyer révisé.

DEMANDE EN RÉVISION

La demande de révision doit être formée par acte extrajudiciaire ou par lettre recommandée avec demande d'avis de réception (décret du 30 septembre 1953, art. 26, 2^e al.). La loi n'impose aucune forme particulière dans la demande de révision et ne prévoit pas notamment que cette demande fasse connaître le montant du loyer proposé. La demande doit seulement faire connaître clairement les intentions de celui qui la présente.

A défaut d'accord entre les parties dans les trois mois qui suivent la demande de révision, celle-ci sera portée, à la requête de la partie la plus diligente, devant la juridiction compétente (décret du 30 septembre 1953, art. 26, al. 3).

Sous réserve des nouvelles dispositions édictées par les décrets du 3 juillet, le nouveau prix est dû à dater du jour de la demande, à moins que les parties ne se soient mises d'accord avant ou pendant l'instance sur une date plus ancienne ou plus récente (décret du 30 septembre 1953, art. 26, dernier alinéa).

MONTANT DU LOYER RÉVISÉ

Le montant du loyer révisé doit correspondre à la valeur locative équitable (c'est-à-dire à la valeur qui résulterait du jeu normal de l'offre et de la demande), déterminée par les parties ou, à défaut d'accord, par les tribunaux (décret du 30 septembre 1953, art. 23).

Primitivement, le nouveau prix du loyer ainsi fixé était applicable immédiatement pour son montant intégral.

Le décret 59-297 du 16 février 1959 (« J. O. » du 17), disposa que les augmentations de loyer résultant de la révision ne pourraient, sauf accord des parties, donner lieu jusqu'à ce que le montant du loyer révisé soit atteint, qu'à la perception chaque semestre, d'un loyer majoré de 20 %, par rapport au loyer exigible au titre du semestre précédent.

Ce décret, ayant donné lieu à des difficultés d'interprétation, est remplacé par le décret 59-790 du 3 juillet 1959 (« J. O. » du 4), dont la rédaction est plus précise et qui contient certaines dispositions nouvelles.

Selon ce décret :

Les augmentations résultant des actions en révision introduites en application de l'article 27 du décret du 30 septembre 1953 sont, sauf accord des parties, limitées chaque semestre à une majoration de 20 % par rapport au loyer du semestre précédent. Le point de départ de la première majoration est la date de la demande en révision (c'est-à-dire à notre avis, la date de l'exploit d'huissier ou la date d'expédition de la lettre recommandée avec accusé de réception introduisant cette demande. La « valeur locative équitable » (à laquelle doit correspondre le loyer révisé) ne s'applique qu'à la date à laquelle les majorations successives ci-dessus auront permis d'en atteindre le montant (1) ; toutefois, cette valeur locative sera exigible dès le semestre qui précède immédiatement :

1° L'expiration de la période de révision triennale en cours ;

2° La date d'expiration du bail résultant soit de la convention des parties, soit d'un congé régulier en cas de bail fait sans durée déterminée, lorsque, dans ces deux hypothèses, le bail

prend fin avant le terme de la période triennale considérée.

Le nouveau décret précise expressément que ses dispositions sont applicables au loyer provisionnel qui serait éventuellement fixé par le juge pour la durée des opérations d'expertise (ce point était discuté sous l'empire du décret du 16 février 1959).

Il convient par conséquent de faire la distinction suivante :

Premier cas : Le loyer « révisé » n'est pas supérieur de plus de 20 % au loyer antérieur.

Dans ce cas, le loyer révisé s'applique de suite en totalité.

Exemple : A la suite d'une révision triennale, un loyer commercial précédemment fixé à 100.000 francs se trouve porté à 115.000 fr., soit une augmentation de 15 %.

Dès lors qu'il n'est pas supérieur de plus de 20 % au loyer antérieur, le loyer révisé (115.000 francs) est exigible de suite en totalité.

Deuxième cas : Le loyer « révisé » est supérieur au loyer antérieur de plus de 20 %.

Dans ce cas, le loyer révisé ne sera atteint que par paliers successifs.

Exemple : A la suite d'une révision triennale, un loyer commercial précédemment fixé à 100.000 francs se trouve porté à 150.000 fr., soit une augmentation de 50 %.

Dès lors qu'il est supérieur de plus de 20 % à l'ancien loyer de 100.000 francs, le loyer « révisé » (150.000 francs) ne s'applique pas de suite.

Dans ce cas, l'augmentation se fait par paliers successifs comme indiqué ci-après :

1° Le loyer sera porté d'abord à (on rappelle que le point de départ de la première majoration est la date de la demande en révision) :

$$100.000 + (20 \% \text{ de } 100.000) = 120.000 \text{ francs ;}$$

2° Le semestre suivant le loyer sera porté à :

$$120.000 + (20 \% \text{ de } 120.000) = 144.000 \text{ francs ;}$$

3° Le semestre suivant enfin, on atteindra le loyer révisé, soit 150.000 francs puisqu'il reste en deçà du plafond semestriel de $144.000 + (20 \% \text{ de } 144.000)$ soit 172.800 francs.

A partir de là, le loyer restera fixé à 150.000 francs jusqu'à la prochaine révision ou jusqu'au renouvellement du bail.

Soulignons que les dispositions ci-dessus :

— Ne s'appliquent qu'en cas de révision en cours de bail conformément aux règles exposées ci-dessus ; elles ne s'appliquent donc pas en cas de renouvellement de bail : le loyer des baux renouvelés reste, comme par le passé, immédiatement et intégralement exigible ;

— Mais qu'elles s'appliquent dans tous les cas de révision triennale, que le loyer révisé soit fixé judiciairement ou à l'amiable par les parties (cependant si les parties sont d'accord le loyer révisé peut être appliqué de suite pour sa totalité ; il appartient donc aux parties de préciser, si le nouveau loyer doit être payé immédiatement ou par paliers) (2).

(1) Ainsi, la majoration par paliers constitue non pas un simple délai de paiement pour le locataire, mais une amputation définitive du loyer : les sommes non perçues, en raison du plafonnement semestriel des augmentations, ne seront pas dues par la suite. (Ce point était discuté sous l'empire du décret du 16 février 1959.)

(2) Lorsque les parties ne conviennent pas expressément que le nouveau loyer est applicable immédiatement, les majorations ne s'appliquent, à notre avis, que par paliers de 20 %, même si le montant du nouveau loyer a été fixé à l'amiable.

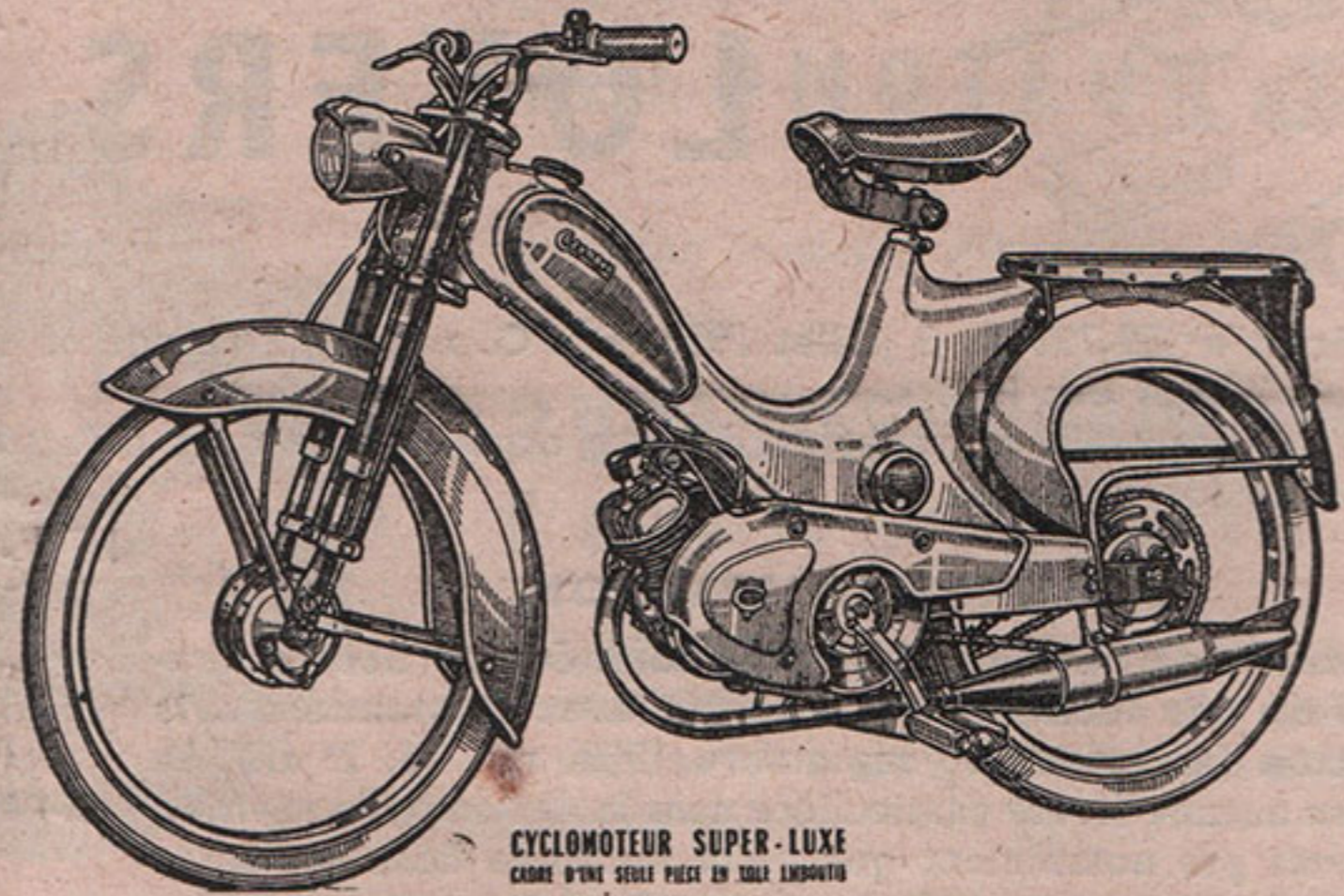


disposant

*progresse
encore*

ET PRÉSENTE
SES **NOUVEAUX
MODÈLES**

- D'UN ÉQUIPEMENT INDUSTRIEL EXCEPTIONNEL
- D'UNE ORGANISATION COMMERCIALE ÉPROUVÉE
- D'UN SERVICE "EXPORTATION" EXPÉRIMENTÉ



CYCLOMOTEUR SUPER-LUXE
CADRE D'UNE SEULE PIÈCE EN Tôle ALUMINIUM

entièrement monté sur roulements annulaires

Cazenave

LA MARQUE FRANÇAISE DE CLASSE INTERNATIONALE

BELIN (Gironde)



AFCO S.A.

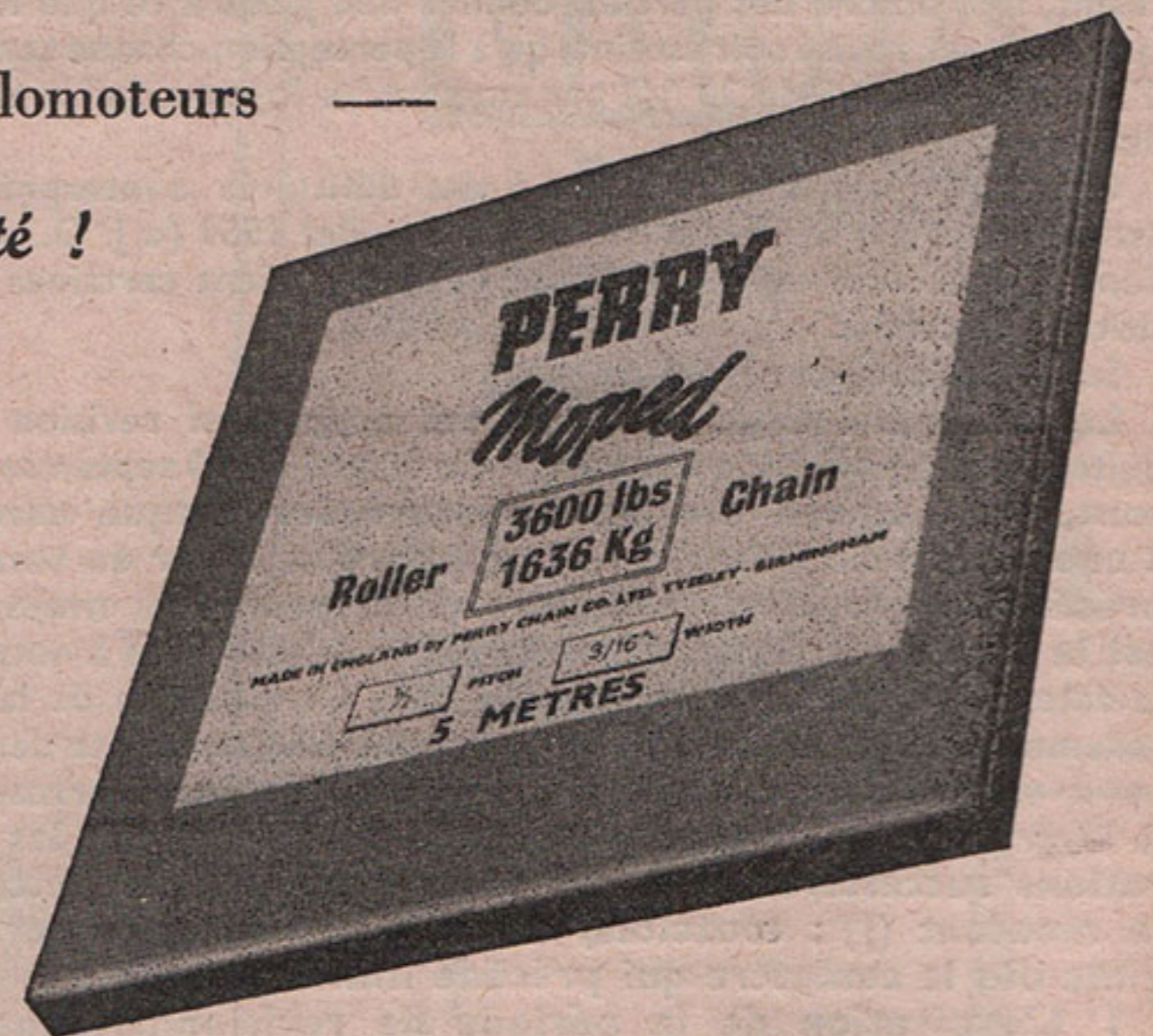
vous recommande...

CHAÎNE "PERRY" Moped

12,7 x 4,88 mm

— extra-forte pour Cyclomoteurs —

Une seule qualité !



TROIS PRÉSENTATIONS :

- en boîtes unitaires - toutes longueurs - (dont 1 attache-rapide)
- en cartons de 5 mètres (avec 4 attaches-rapides) *
- en rouleaux de 76,2 mètres (avec 50 attaches-rapides)

**(dernière nouveauté)*

FABRICATION ANGLAISE DE LA PERRY CHAIN CO LTD., TYSELEY, BIRMINGHAM (ANGLETERRE)

En vente chez votre fournisseur habituel

GROS : AFCO S. A. - 14, rue de l'Aqueduc, PARIS-10^e (FRANCE)

LES NOUVELLES DE LA MUTUELLE



Dans notre numéro du 6 juillet 1958, après avoir traité les conditions dans lesquelles s'effectue la constitution, sur l'ensemble du territoire français, du réseau de collaborateurs techniques de la **Mutuelle**, nous exposons la manière suivant laquelle allaient être établis les contrats-groupe passés entre la **Mutuelle** et les organisations motocyclistes et nous donnons la liste des **Centres de Gestion** d'ores et déjà habilités pour gérer ces contrats-groupe.

Depuis notre dernier numéro, le réseau s'est encore accru.

Les organisations déjà existantes se sont consolidées et les mouvements en faveur de la coordination des efforts s'accroissent.

Cependant, il est de nos Lecteurs, qui faute d'avoir reçu encore toutes les informations dont ils ont besoin, nous écrivent et manifestent leur embarras quand un de leur client ou ami, propriétaire d'un véhicule à deux roues, leur demande la méthode à suivre pour s'assurer auprès de la **Mutuelle motocycliste**.

Ceci nous amène à publier, aujourd'hui, le fac-similé de la demande d'adhésion.

A. — DEMANDE D'ADHÉSION

au bénéfice de l'assurance
souscrite par le Groupement :

2 DEMANDEUR		3 VÉHICULE		4 SIDE-CAR (1) REMORQUE
Nom.....	Genre.....	Genre.....		
Prénoms.....	Marque.....	Marque.....		
Adresse.....	Carrosserie.....	Carrosserie.....		
	Type.....	Type.....		
	N° de série.....	N° de série.....		
	N° d'immatriculation.....	N° d'immatriculation.....		
Profession.....	Année de construction.....	Année de construction.....		
Date de naissance.....	Cylindrée.....	Cylindrée.....		
Lieu.....	Poids.....	Poids.....		
	(pour la remorque ou le side-car)	(pour la remorque ou le side-car)		
Permis de conduire	N°.....	Est-il prévu un side-car (1) : OUI — NON		
	Date.....	Est-il prévu une remorque (1) : OUI — NON		
	Dépt.....			

B. — RISQUES POUR LESQUELS LE DEMANDEUR DÉSIRE ÊTRE GARANTI

5 GARANTIES (1)		6 Risque A en circulation (2)	7 Risque B hors circulation (2)
Responsabilité civile	R C 50 millions		
	R C illimitée		
sans passager			
avec passager			
sans passager			
avec passager			
Vol et incendie (valeur vénale avec franchise de 10%)		Risque C et D (2) :	
Défense et recours (sans limitation de somme)		Risque E (2) :	

C. — DÉSIGNATION DES RISQUES

Risque A : Couverture en vue de satisfaire à l'obligation d'assurance, des dommages corporels ou matériels, dont l'assuré serait tenu, pour responsable, causés au cours ou à l'occasion de la circulation et résultant d'accident ou d'incendie.

Risque B : Couverture des dommages causés à autrui du fait de l'assuré, mais qui ne sont pas survenus au cours ou à l'occasion de la circulation.

Risques C et D : Vol et incendie, à concurrence de la valeur vénale du véhicule, au jour du sinistre sous déduction d'une franchise de 10 %.

Risque E : Défense et recours, actions judiciaires ou amiables, sans limitation de somme.

D. — QUESTIONS SUBSIDIAIRES

1° Le véhicule peut-il être conduit par une personne ayant obtenu son permis de conduire ou sa licence de circulation depuis moins d'un an : **OUI — NON (1) ;**

2° Le demandeur a-t-il été impliqué dans des dommages résultant d'accidents de circulation susceptibles d'engager sa responsabilité, et ce, depuis moins de deux ans (ou depuis la date d'obtention du certificat de capacité si celui-ci date de moins de deux ans).

Dans l'alternative, combien de fois :

3° Le véhicule est-il muni de tous les dispositifs imposés par les règlements sur la circulation routière (rétroviseur, cataphote, etc.) : **OUI — NON (1).**

E. — ENGAGEMENTS (3)

Le soussigné déclare sincères et véritables, à sa connaissance, les déclarations qu'il a fait à l'appui de la présente demande d'adhésion au **contrat collectif d'assurances** N° souscrit auprès de la **Mutuelle Assurances Cycles et Motocycles**, par le Groupement susdésigné (sociétaire) et dont il est membre.

A le

LE DEMANDEUR,

En communiquant cette formule à nos Lecteurs, nous visons à leur permettre de renseigner exactement ceux qui s'adresseront à eux et à qui ils pourront dire : « Copiez la formule de demande d'adhésion, dont voici le spécimen, répondez aux questions qu'elle pose et adressez-la, soit au **Centre de Gestion** du département, soit aux Services de la **Mutuelle**, 43, avenue de Neuilly, Neuilly-sur-Seine (Seine), qui vous diront quelles conditions il reste à satisfaire pour qu'une suite favorable soit donnée à votre demande ».

D'ailleurs, compte tenu de ce qu'il ne peut être donné satisfaction aux demandes individuelles, que si les demandeurs appartiennent à des groupements ayant passé des accords avec la Société d'assurances, il convient de signaler combien nous sommes satisfaits de constater que les animateurs départementaux des groupements syndicaux ont pris, en un certain nombre de régions, la tête du mouvement, soit en agissant en liaison étroite, soit en prenant l'initiative de constituer des groupements dotés des collaborations techniques nécessaires.

**

L'examen de la demande d'adhésion attirera certainement l'attention de nos Lecteurs sur la case n° 7 risques B : **Hors circulation**.

Du risque **Hors circulation**, nous ne pouvons fournir une meilleure définition que celle donnée par le professeur Besson, spécialiste du Droit assurances.

— Les véhicules visés sont tous les véhicules terrestres à moteur, c'est-à-dire tous les véhicules mûs par une force motrice quelconque et circulant sur le sol, ce qui comprend les automobiles, les motocyclettes, les scooters et les cycles à moteur. De plus, la loi soumet à l'assurance tout appareil attelé au véhicule, c'est-à-dire les remorques et semi-remorques (loi 29 février 1958, article premier et décret du 7 janvier 1919, art. 3).

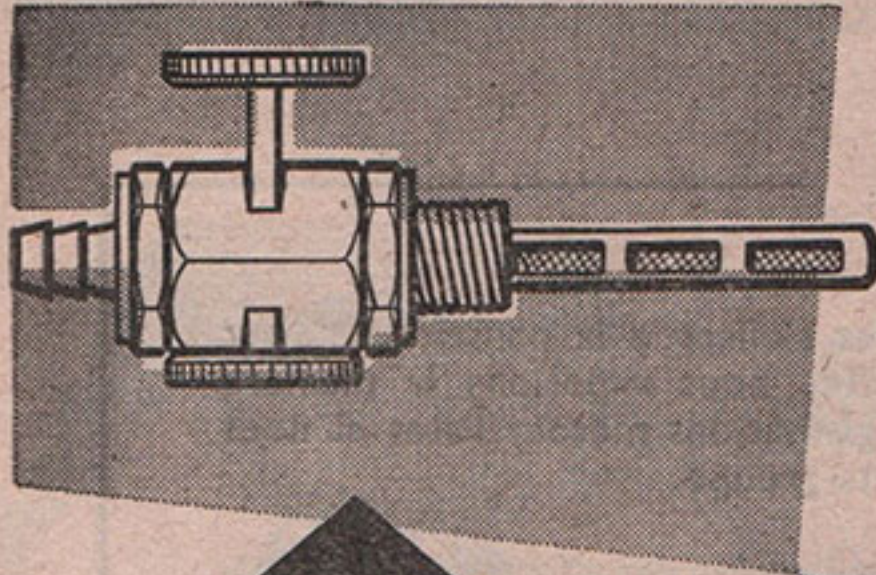
Mais pour que l'un de ces véhicules soit assujéti à l'obligation d'assurance, il faut qu'il circule sur le sol, car c'est la responsabilité encourue « à l'occasion de la circulation » qui doit être couverte (décret 7 janvier 1959, art. 4). Il faut d'ailleurs entendre cette notion de circulation au sens large, comme le fait la jurisprudence, qui admet que l'automobiliste est responsable non seulement lorsque sa voiture circule effectivement soit sur la voie publique, soit sur une voie privée, soit même à l'intérieur d'une propriété privée, mais encore lorsqu'elle est en stationnement ou même se trouve dans un garage, si c'est en vue de la circulation.

(1) Biffer les mentions inutiles et, colonne 5, rayer les garanties non demandées.

(2) Le demandeur doit apposer ses initiales, en regard des garanties demandées.

(3) L'adhérent est tenu de répondre exactement à la demande formulée sous peine d'encourir les sanctions prévues à l'article 20 des Conditions Générales du Certificat de Garantie.

Son attention est attirée sur le fait que, s'il a le libre choix des garanties, certaines utilisations de son véhicule dans des conditions autres (notamment transport de personnes alors qu'il a exclu cette garantie de son contrat) peuvent le rendre passible des poursuites pénales prévues par la loi d'Assurances obligatoire (voir art. 3 des Conditions Générales du Certificat de Garantie).



1930

**LE ROBINET
A POUSSETTE**

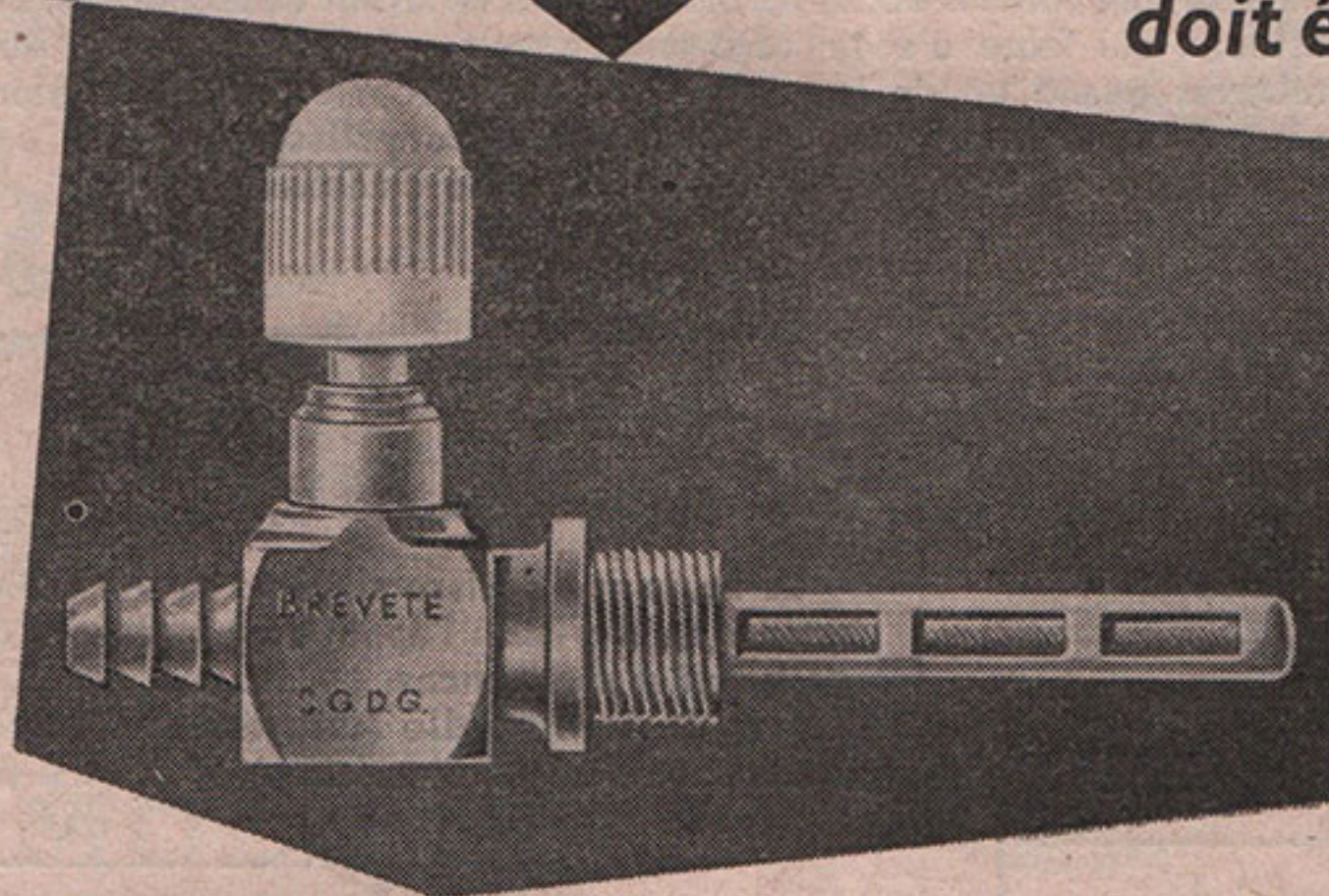
le meilleur de l'époque. Bien que parfaitement étanche, sa conception ne permet pas d'éviter un suintement à chaque manœuvre, la barrette transportant une goutte de mélange.

TOUJOURS SALE

30 années de progrès technique

LE ROBINET A MEMBRANE

1959



d'une conception toute nouvelle, doit équiper tout appareil moderne

il est

- ▶ **PROPRE** : fermeture hermétique évitant tout suintement.
- ▶ **SÛR** : car isolement total du circuit d'essence.
- ▶ **SIMPLE** : modernisation des formes, facilité de manœuvre, volume réduit.
- ▶ **ÉCONOMIQUE** : prix de vente inférieur à celui du robinet à poussette.
- ▶ **SOLIDE** : qualité traditionnelle des fabrications LEGRIS Fils.

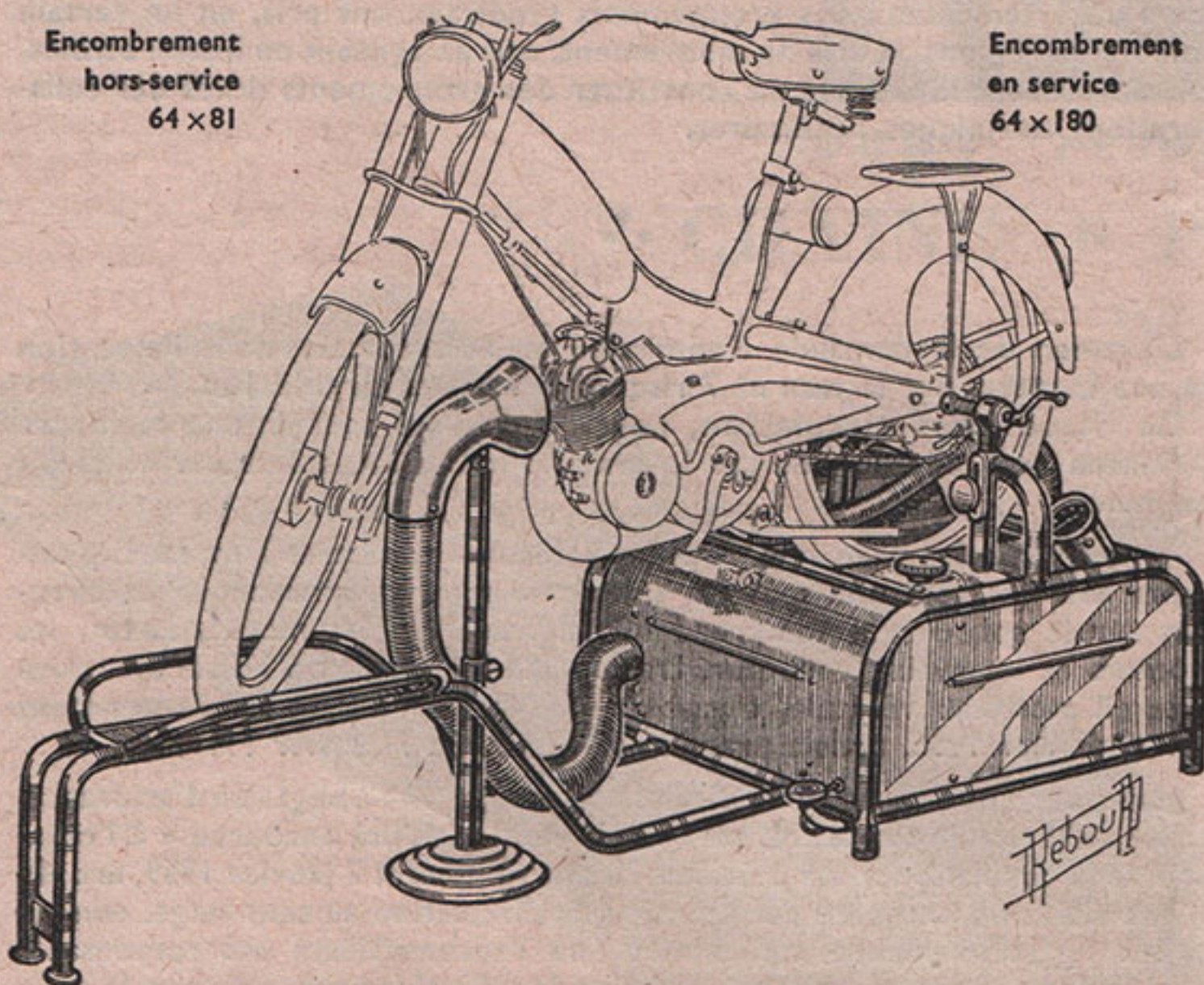
**LEGRIS
FILS**

INGÉNIEURS A. M.

QUELQUES RÉFÉRENCES : les firmes suivantes l'ont adopté :
MOTOBÉCANE • TERROT • MERCIER • RHONSON • ALCYON • LUCER
PALOMA • CAZENAVE • GITANE • EUROP • MANUFRACTE.

35 RUE SAINT-AMBROISE - PARIS 11^e - VOLTAIRE 47-79

Encombrement
hors-service
64 x 81



Encombrement
en service
64 x 180

*Nos multiples appareils en service
sont notre meilleure garantie*
(Références sur demande)

AVANT D'ACHETER, SANS ENGAGEMENT DE VOTRE PART, DEMANDEZ-NOUS UNE DÉMONSTRATION

Ets Paul MAROLLAUD à COURLAY (Deux-Sèvres) — Tél. : 44
DISTRIBUTEURS DEMANDÉS POUR CERTAINES RÉGIONS

Les jeux sont faits !

**UN SEUL BANC D'ESSAI S'IMPOSE :
L'UNIVERSEL**

Breveté S. G. D. G.

SPECIAL POUR TOUS MODÈLES DE CYCLOMOTEURS
quel que soit le modèle de traction : AV ou AR

★
★★

**1 APPAREIL
5 ATOUTS MAITRES**

- ★ Lancement électrique du Cyclomoteur ;
- ★ Détection rapide des pannes ;
- ★ Réparations facilitées par les multiples positions données au Cyclo ;
- ★ Essai et rodage sur place ;
- ★ Evacuation des gaz d'échappement assurée hors de l'atelier.

RÉCENTES DÉCISIONS DU CONSEIL NATIONAL DU CRÉDIT !

BAISSE DU LOYER DE L'ARGENT . . .

Le Conseil National du Crédit avait déjà, le 31 juillet 1958, puis le 4 décembre 1958 (voir « Officiel du Cycle et du Motocycle » du 5 janvier 1959) relâché les sévères restrictions instituées au cours des années précédentes en ce qui concerne les ventes à crédit.

Au cours de sa réunion du 9 juillet, un certain nombre de décisions ont été prises et publiées sous forme d'un avis paru au « J. O. » du 12 juillet 1959. Les dispositions arrêtées sont les suivantes :

ARTICLE PREMIER. — Le montant maximum du crédit consenti par les organismes visés à l'article premier de la décision de caractère général du 28 juillet 1954 ne peut, pour chaque opération de financement, dépasser une fraction du prix au comptant de l'objet acheté ou vendu à crédit fixée à :

80 % pour les appareils ménagers, les appareils de radiodiffusion ou de télévision et les véhicules à deux roues neufs ;

75 % pour tous les autres biens.

ART. 2. — Sous réserve des dérogations accordées en application de l'article 5 de la décision de caractère général du 23 juillet 1954 en faveur de certaines catégories de biens durables, de coût particulièrement élevé (1), la durée totale du crédit susceptible d'être consenti par les organismes visés à l'article premier de la décision de caractère général du 23 juillet 1954 ne peut, pour chaque opération de financement, dépasser dix-huit mois.

Toutefois, pour les opérations de financement de ventes ou d'achats à crédit de véhicules automobiles neufs à quatre roues, la durée totale du crédit susceptible d'être consenti est portée à :

Vingt-quatre mois pour les crédits accordés entre le 16 août 1959 et le 15 novembre 1959 inclusivement ;

Vingt et un mois pour les crédits accordés entre le 16 novembre 1959 et le 13 février 1960 inclusivement.

Il est rappelé qu'en vertu du décret n° 56-775 du 4 août 1956, les règles ci-dessus doivent être appliquées par toutes les entreprises et personnes visées à l'article premier du décret n° 55-583 du 29 mai 1955 (qui effectuent des ventes à crédit soit directement, soit par l'intermédiaire de groupements de commerçants, de sociétés ou d'organismes).

Le présent avis annule celui qui avait été publié au « Journal officiel » du 7 décembre 1958.

Ces nouvelles dispositions sont susceptibles de modifier sensiblement le marché.

« 2-ROUES » NEUFS

Le premier versement est ramené de 25 à 20 % et le délai de paiement est porté uniformément de quinze à dix-huit mois.

Il importe toutefois de ne pas confondre les règles instituées par le Conseil National du Crédit avec les décisions prises en matière d'escompte par la Banque de France. Celles-ci peuvent être plus restrictives.

La Banque de France a adopté, en l'occurrence, les mêmes décisions que le Conseil National du Crédit, à l'exception des « 2-Roues » d'occasion dont elle n'effectue pas le réescompte.

DIMINUTION DU TAUX D'INTÉRÊT POUR LES AVANCES BANCAIRES

Le Conseil général de la Banque de France a, à la même date, pris les décisions suivantes, publiées sous forme d'un avis au « J. O. » du 11 juillet 1959 :

1° Le taux des avances sur titres est ramené de 6 à 5,5 % ;

(1) En application de ces dérogations, aucune limitation de durée n'est apportée au financement des biens énumérés ci-dessous :

Cars, camions, tracteurs et véhicules spéciaux de gros tonnage ;
Machines agricoles et matériel d'équipement professionnel susceptible d'être nanti en application de la loi du 19 janvier 1951.

2° Si le taux d'escompte est maintenu à 4 % pour les opérations traitées dans la limite des plafonds assignés aux banques, il est ramené à 5 % pour la tranche supplémentaire excédant ce plafond de 1/10^e (enfer). Au delà « le super-enfer » est ramené de 7 à 6 %.

Ces mesures n'auront pas un effet immédiat mais sont susceptibles de faciliter les crédits d'équipements.

. . . ET PRÉCISIONS NOUVELLES CONCERNANT LE CRÉDIT SOCIAL

Dans nos numéros des 22 juin, 6 et 20 juillet, nous avons publié les conditions d'une formule nouvelle en matière de vente à crédit des engins « 2-Roues » : il s'agit du Crédit Social.

Nous avons, en particulier, publié dans notre numéro du 20 juillet, page 13, la liste des grandes entreprises, classées par catégories, qui ont passé contrat, en faveur de leur personnel, avec le Crédit Social.

Nous estimons utile de rappeler ci-après, les nombreux avantages que présente cette organisation, qui sans nul doute, permet un renouveau dans le commerce du Cycle et du Motocycle si durement touché ces dernières années.

Nouveauté de conception.

Le crédit est consenti **directement** à l'acheteur qui garde ainsi la liberté de choix du commerçant.

L'acheteur règle la totalité de son achat **au comptant** grâce à un chèque émis par la Caisse Centrale des Banques Populaires.

Intérêt social.

Le Crédit Social permet aux salariés d'acquiescer à des conditions avantageuses, des biens d'équipement variés. L'amortissement d'un prêt « Crédit Social » amène l'acheteur à restreindre certaines catégories de dépenses sinon inutiles du moins improductives, au bénéfice d'investissements susceptibles d'améliorer ses conditions d'existence.

Acheteur au comptant, le bénéficiaire d'un prêt « Crédit Social » est libéré du complexe d'infériorité éprouvé devant le vendeur par l'acheteur à crédit classique. Il peut de nouveau discuter le prix et la qualité de l'objet acheté. La remise obtenue dans ces conditions dépasse le plus souvent de façon sensible le coût du crédit.

Il n'est procédé à aucune enquête à domicile : l'acheteur bénéficie des conditions exceptionnelles réservées au personnel des entreprises adhérentes au Crédit Social.

Prévoyance.

La Caisse Centrale des Banques Populaires fait bénéficier **gratuitement** les adhérents du Crédit Social d'une assurance réalisée avec le concours des COMPAGNIES D'ASSURANCES GÉNÉRALES VIE ET ACCIDENTS.

Cette assurance couvre les risques suivants :

Décès ;

Incapacité totale et définitive ;

Incapacité temporaire à partir de trente jours d'arrêt de travail.

Dans les deux premiers cas, l'acheteur est **intégralement** libéré des mensualités restant à courir.

Dans la troisième hypothèse, la Compagnie d'assurance règle les mensualités au fur et à mesure de leur échéance, tant que dure l'incapacité.

Ces règlements sont faits sans recours contre les tiers responsables de l'incapacité.

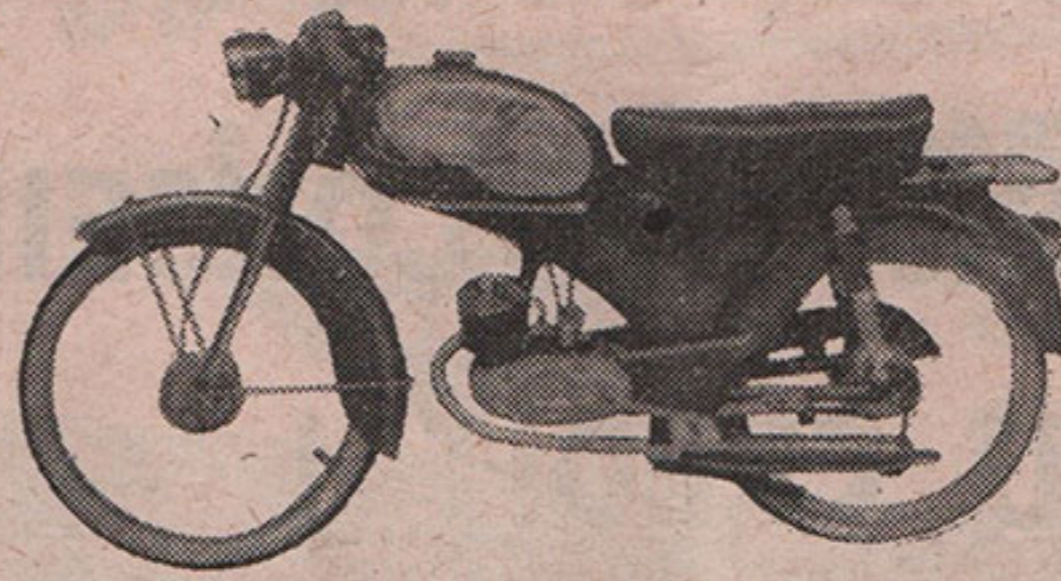
Précisons, à nouveau, l'adresse du Crédit Social : 3, avenue du Président-Wilson à Paris (16^e).

LE CYCLOMOTEUR DE VOTRE VIE

GRAISSAGE MOTUL MIX-COURSES

conçu pour des performances sportives, le modèle sport est un véritable 2 cv bivitresse à pédalier kick incorporé il complète la gamme des modèles classiques et "grand tourisme"

Paloma



MOTEURS **GML LAVALETTE**

32, Av. Michelet - SAINT-OUEN (Seine)

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

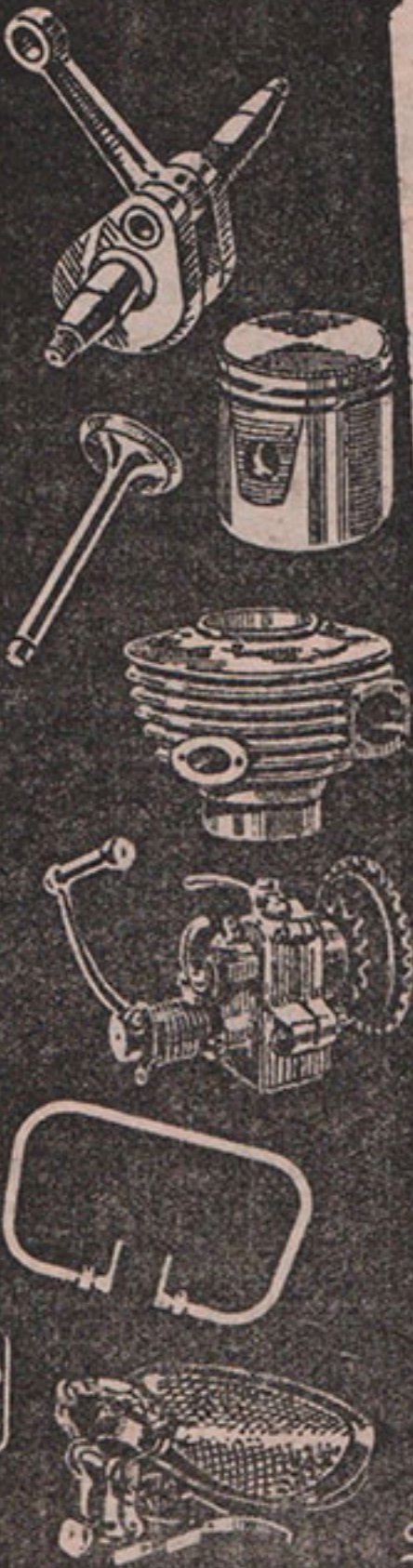
Distributeurs officiels
A.M.C. - VAP - STAUB

VOLANTS MAGNÉTIQUES
CARBURATEURS

Pièces détachées toutes marques disponibles en magasin

ÉTABLISSEMENTS
PERTUISOT
23, Rue des Acacias, PARIS-17^e
Tél. ÉTO. 12-46

Devis gratuits pour remise en état des Moteurs complets



PROFESSIONNELS DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE

Si vous voulez Que vos droits soient reconnus par les Pouvoirs publics qui trop souvent vous ignorent.
Si vous refusez à vous laisser étouffer par tous les groupements d'intérêts qui visent à la disparition de vos entreprises.

Si vous voulez Que les démarches particulières que vous n'avez ni le temps ni les moyens de faire auprès des autorités fiscales, administratives ou privées soient conduites en votre nom avec le maximum de diligence.

Adhères sans tarder aux Syndicats nationaux et départementaux, affiliés à la Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Motocycle (F.N.C.R.M.).

Rappelez-vous quelques-uns des résultats récents obtenus par l'action de ces groupements :

- Majorations indexées des taux de facturation de réparation ;
- Majoration des tarifs de garage de cycles et motocycles et des opérations d'entretien ;
- Prise en considération par le ministre des T.T.T. d'un programme de pistes cyclables ;
- Amélioration des conditions de vente chez la plupart des Constructeurs ;
- Suppression de la taxe sur les vélocipèdes ;
- Constitution du « Front des 2-Roues » pour assurer une meilleure défense de ces véhicules et organiser leur propagande ;
- Réalisation sous notre patronage de l'UNION INTERNATIONALE DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE ;
- Constitution d'une MUTUELLE D'ASSURANCE MOTOCYCLISTE.
Sans parler de l'action efficace poursuivie en matière fiscale et économique en liaison avec les organismes confédéraux et interprofessionnels.

L'action syndicale rapporte !

En adhérant, vous pouvez économiser vingt fois le montant de votre cotisation sinon davantage... Pour obtenir les conditions d'affiliation aux Syndicats nationaux ou départementaux de la F.N.C.R.M., remplir et retourner le coupon-réponse ci-joint à la F.N.C.R.M., 59, Grande-Armée, PARIS (16^e).

Nom : _____ N° du R.M. : _____
Adresse : _____ N° du R.C. : _____

Veillez m'envoyer **SANS AUCUN ENGAGEMENT DE MA PART**, vos conditions d'adhésion au Syndicat National ou Local, affilié à la F.N.C.R.M., et susceptible d'assumer la défense de mes intérêts professionnels et corporatifs

A RETOURNER A LA
**FÉDÉRATION NATIONALE DU COMMERCE ET DE LA RÉPARATION
DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE**
59, avenue de la Grande-Armée, PARIS (16^e).

FERRAND MONTOIRE

— (Loir-et-Cher) —

Plus de 80 modèles
GANTS
VÉLO - MOTO - AUTO
Travail, Industrie, Sports
CASQUETTES CUIR



Forme Saxe
à soufflets

CANADIENNES

Raglans — Vestons
Blousons — Anoracks
Serre-tête — Cuissards
— Casques motos —



Anorack



Raglan

DEMANDEZ LE TARIF GÉNÉRAL

Vente exclusivement en gros

Vente exclusivement en gros



TARIFS DE FACTURATION ET DE GARAGE

Majoration des tarifs horaires de facturation...

L'indice global pondéré des salaires des industries mécaniques et électriques a été fixé à 117, pour le mois de mai contre 115 pour février, mars et avril (« B.O.S.P. » du 11 juillet 1959).

Cette majoration de 2 points correspond à une hausse approximative de 1,50 % des tarifs.

Exemple chiffré : Soit un tarif horaire de 700 francs déterminé en février, mars ou avril 1959.

Selon la formule : $T = T_0 \left(0,9 \frac{S}{S_0} + 0,10 \right)$

où T_0 est le dernier tarif horaire en vigueur,

S_0 , le dernier indice (115),

S , le nouvel indice (117),

nous obtenons le nouveau tarif horaire applicable à partir du 12 juillet (T) :

$$700 \left(\frac{0,9 \times 117}{115} + 0,10 \right) = 711 \text{ (arrondi)}$$

soit une hausse de 1,50 %.

Nous publions ci-dessous le tableau des tarifs horaires pratiqués successivement dans la région parisienne :

DATE D'APPLICATION	Pourcentage compte tenu du terme fixe	TARIFICATION DANS LA RÉGION PARISIENNE (1)					
		Motos, vélomoteurs (2)		Cyclomot. (2)		Cycles (2)	
		T.O.	T.S.	T.O.	T.S.	T.O.	T.S.
1 ^{er} février 1956 ...	0 %	630	690	600	690	500	630
17 décembre 1957 ..	+ 11,90 %	705	770	670	770	560	705
17 mars 1958	+ 3,50 %	730	800	695	800	580	730
1 ^{er} mai 1958	+ 3,46 %	755	830	720	830	600	755
13 juillet 1958	+ 1,65 %	770	845	730	845	610	770
16 octobre 1958 ...	- 0,80 %	—	—	—	—	—	—
8 novembre 1958 ..	+ 0,80 %	770	845	730	845	610	770
14 décembre 1958 ..	+ 0,80 %	775	850	735	850	615	775
11 janvier 1959	+ 1,60 %	785	865	745	865	625	785
9 février 1959	- 0,80 %	—	—	—	—	—	—
15 mars 1959	+ 1,60 %	795	870	755	870	630	795
12 avril 1959	+ 0,80 %	800	875	760	875	635	800
12 juillet 1959	+ 1,50 %	815	890	770	890	645	815

(1) Toutes taxes comprises.

(2) T.O. : travaux ordinaires ; T.S. : travaux spéciaux.

... et taxation des tarifs de garage "2-Roues"

Les Tarifs de Garage « 2-Roues » continuent à être taxés dans les Pyrénées-Orientales, le Syndicat Général des Vélocistes et Motocistes proteste...

Dans notre numéro du 8 juin 1959, page 13, nous avons présenté des tarifs indicatifs pour le garage des cycles et motocycles dans la région parisienne.

Nous avons appelé votre attention sur les dispositions d'une circulaire du Secrétariat d'État aux Affaires économiques invitant les préfets à mettre le prix des garages, pour lesdits véhicules, en liberté totale.

Jusqu'à présent, peu de préfets ont pris des arrêtés d'exonération mais par contre le préfet des Pyrénées-Orientales a pris un nouvel arrêté de taxation contrairement aux dispositions de ladite circulaire. C'est ainsi que

dans le département, les tarifs de garages des « 2-Roues » restent soumis au régime de la taxation :

	Au mois	A la journée
Bicyclettes, voitures d'enfants et mutilés.....	450	35
Tandems, remorques de bicyclettes.....	700	40
Bicyclettes à moteur auxiliaire et vélomoteurs jusqu'à 125 cc.....	900	60
Scoters et motos de plus de 125 cc.....	1.150	95

Le Syndicat Général des Vélocistes et Motocistes vient d'adresser une note à la Préfecture des Pyrénées-Orientales, en demandant que les tarifs de garages cycles et motocycles soient désormais librement débattus entre les professionnels et leur clientèle.

VÉLOCISTES, MOTOCISTES !

Si vous désirez

Faire des Économies

Utilisez des imprimés Standardisés vendus à des prix de grande série.

	Réf.	Format	Prix
A. — A L'ATELIER, vous pourrez :			
1 ^o Contrôler efficacement le travail de vos ouvriers et le temps passé avec UNE FICHE DE MAIN-D'ŒUVRE.....	512	125 x 160	les 500 : 880
2 ^o Connaître immédiatement les réparations effectuées sur une machine avec UNE FICHE DE RÉPARATION comportant une souche à remettre au client pour retrait de son véhicule.....	511	120 x 160	les 500 : 1.210
3 ^o Obtenir la tolérance fiscale en matière de taxes sur le chiffre d'affaires, en distinguant la main-d'œuvre de la vente des pièces détachées à l'aide D'UN BULLETIN RÉCAPITULATIF DE RÉPARATION avec duplicata.....	537	135 x 40	les 5 bl. : 1.295
B. — AU MAGASIN, vous pourrez :			
1 ^o Faire rapidement l'inventaire de vos pièces détachées et accessoires avec UNE FICHE DE STOCK.....	521	135 x 210	les 500 : 1.540
2 ^o Vendre un cycle ou un motocycle avec UN CERTIFICAT DE VENTE.....	517	135 x 210	les 5 bl. : 1.195
UNE DÉCHARGE DE RESPONSABILITÉ.....	524	190 x 135	les 5 bl. : 1.875
UNE DEMANDE DE CARTE GRISE.....	518	210 x 270	les 5 bl. : 1.610
UN CONTRAT DE VENTE A CRÉDIT.....	504	210 x 270	les 500 : 2.415
UNE DÉCLARATION D'INSCRIPTION DE GAGES	513	135 x 210	les 50 : 220
UNE DEMANDE DE RADIATION D'INSCRIPTION DE GAGES.....	514	135 x 210	les 50 : 220
UN REÇU D'ARRHES AVEC REÇU POUR SOLDE	530	210 x 270	les 5 bl. : 2.145
UNE FICHE DE GARANTIE (indispensable pour les véhicules neufs).....	520	160 x 125	les 500 : 1.265
UN CONTRAT DE LOCATION-VENTE.....	505	210 x 270	les 500 : 2.145
3 ^o Vous assurer — avant la prise en charge d'un véhicule en vue d'une grosse réparation ou de sa vente — s'il est gagé ou non avec UNE DEMANDE D'ATTESTATION DE NON-GAGE.....	522	135 x 210	les 5 bl. : 1.070

ADRESSEZ-VOUS, DÈS AUJOURD'HUI, A

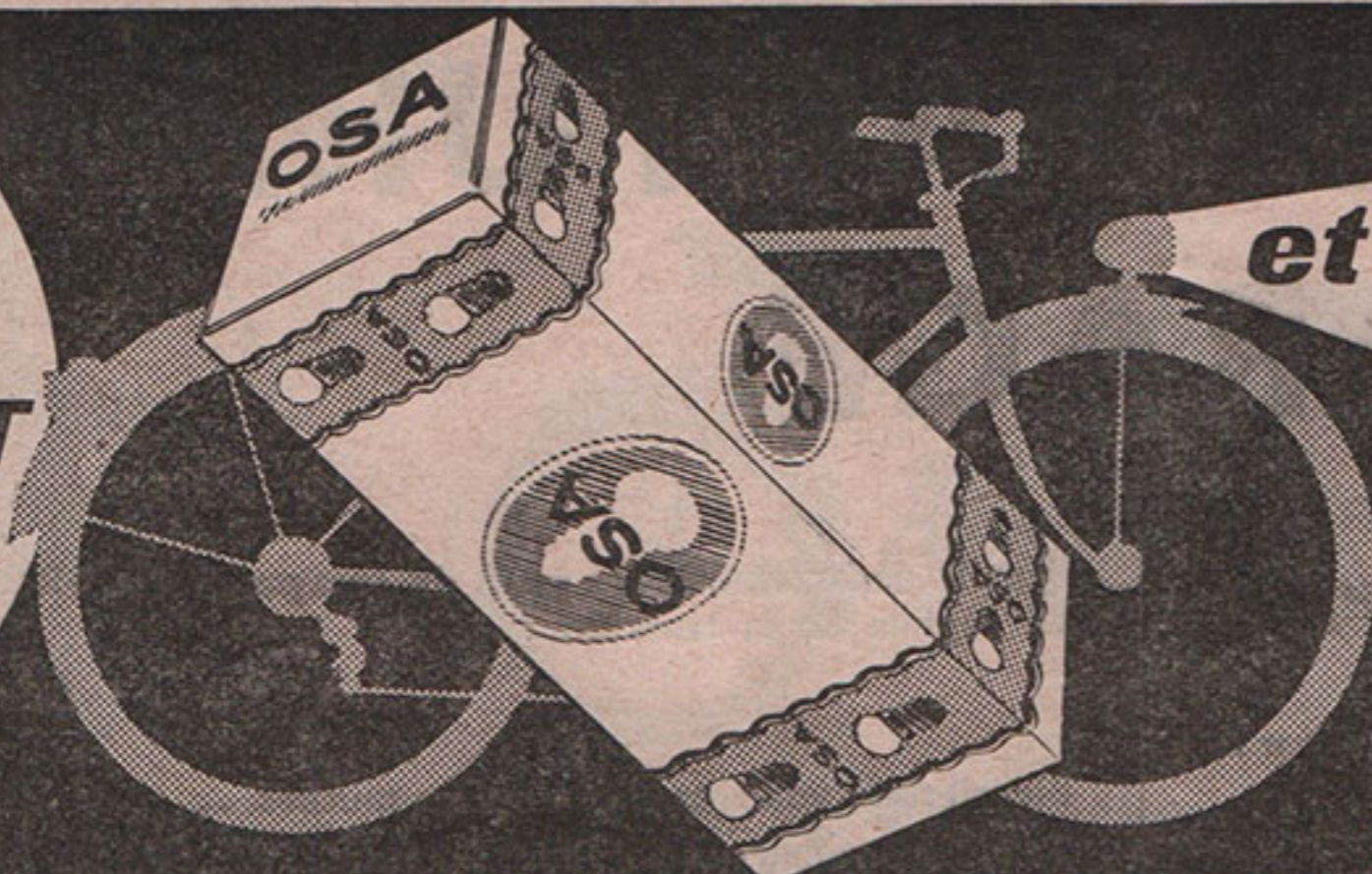
S.O.S.P., 59, avenue de la Grande-Armée, Paris (16^e).

Tél. : Klé. 86-15 +. C.C.P. Paris 7336-22,

qui vous fera parvenir votre commande à lettre lue.

UN CYCLE

QUI SE VOIT DE LOIN...



et voit loin

est équipé d'Ampoules



AMPOULES POUR CYCLES, CYCLOMOTEURS LAMPES DE POCHE

DISTRIBUTEURS OFFICIELS **J. E. CANETTI ET C^{IE}** 16, RUE D'ORLEANS, NEUILLY-SUR-SEINE TEL. MAI 54-00

NEW WATSON

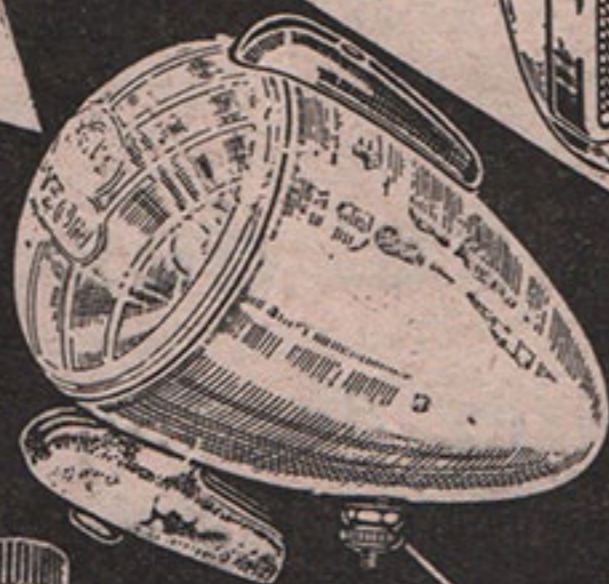
SÉCURITÉ

COMBINE C.A.L.

Feu rouge électrique et catadioptré Boîtier aluminium inoxydable, incassable.



Nos catadioptrés sont tous montés dans un boîtier étanche et protégés par un verre lisse, préservant un système réfléchissant Efficacité ainsi illimitée



7 MODELES

de catadioptrés rectangulaires fixation sur garde-boue, plaque police haubans de fourche, etc...

MAGNETO W.

6 volts 3 watts Démontable Silencieuse et puissante



PHARE

DIAMETRE 65 mm. Aérodynamique Modèles pour tous montages

CHAINES CYCLES ET CYCLOMOTEURS ECROUS DE RAYONS

Ets RENÉ CHATELAIN

Rue des Journelles ANNEMASSE (Hte SAVOIE)

le Soin

que vous apporterez à la présentation de vos imprimés, témoignera du soin dont vous aurez entouré l'exécution du travail.

- fiche de réparation
 - fiche de main d'œuvre
 - fiche de garantie
 - fiche de stock
 - Certificat de vente
 - déclaration d'inscription de gage
 - demande de radiation de gage
 - vente à crédit
 - Contrat location-vente
- et tous les imprimés utilisés dans les ATELIERS
A DES PRIX DE GRANDE SÉRIE

Utilisez les

Fiches S.O.S.P.

SPÉCIMEN ET TARIFS SUR DEMANDE A S.O.S.P., 59, AV. DE LA GRANDE ARMÉE, PARIS (16^e) KLÉ.86-15



FIXE-BAGAGES

Manufacture Livradoise de Tresses Élastiques

S^{TÉ} A. JOUBERT

Boîte postale n° 6 - AMBERT (P.-de-D.)

SANDOWS

pour

MOTOS, CYCLES, AUTOS, CAMPING, SPORT, etc.

Représentants recherchés

pour quelques départements de la métropole

ATTRIBUTION DE MÉDAILLES AUX APPRENTIS & MAÎTRES D'APPRENTISSAGE DE L'ARTISANAT

Le Concours national d'Apprentissage artisanal est ouvert chaque année à un nombre relativement limité de professions. On en trouverait les raisons dans l'insuffisance des crédits alors attribués, mais certaines difficultés d'ordre matériel n'y étaient pas non plus étrangères.

Pour certaines professions, en effet, l'organisation d'épreuves finales se déroulant à Paris, à la suite des épreuves départementales, pose parfois des problèmes difficiles à résoudre.

C'est ainsi que de novembre 1951 — date du décret instituant le concours — à 1956, vingt métiers seulement sur les quarante-cinq, dont l'apprentissage est strictement artisanal, ont pu bénéficier de l'intérêt qui leur était ainsi témoigné.

En tout état de cause et dans le souci de compenser la déconvenue de certains devant ce qu'ils auraient pu, à juste titre, considérer comme une injustice, le Secrétariat d'État à l'Industrie et au Commerce créait, par circulaire du 21 mars 1956, des prix spéciaux en faveur des professions défavorisées.

Il ne s'agissait plus cette fois de prix en espèces, mais de médailles d'or, d'argent et de bronze.

Ces médailles destinées aux meilleurs apprentis des métiers n'ayant pas accès au Concours national et à leurs maîtres, seront attribuées pour la quatrième fois en 1959.

Le Secrétaire d'État à l'Industrie et au Commerce décernera, en effet, une médaille d'or, quatre médailles d'argent et quatre médailles de bronze

à quatorze professions parmi lesquelles celles d'électriciens en automobiles, de réparateurs en automobiles et de réparateurs en cycles et motocycles.

S'il envisage d'être proposé pour l'une de ces récompenses par le Président de la Chambre de Métiers — à qui d'ailleurs incombe ce soin — l'apprenti devra, de prime abord, être titulaire d'un contrat d'apprentissage régulièrement enregistré à la Chambre de Métiers dont il dépend. En outre, il doit être l'un des deux premiers apprentis reçus à l'examen de fin d'apprentissage artisanal (programme national) de l'année 1958 dans le département.

Quant à l'artisan-maître inscrit au Registre des Métiers, sa candidature ne peut être valablement présentée que s'il répond à la condition d'être le dernier maître lié à l'apprenti par un contrat régulier d'apprentissage, contrat d'une durée minimum de deux ans à la date de l'examen de fin d'apprentissage.

C'est au Service de l'Artisanat du Secrétariat d'État à l'Industrie et au Commerce — et à la date limite du 15 août 1959 — que les Chambres de Métiers devront faire parvenir leurs propositions.

Les titulaires de ces récompenses — dont la désignation est parfois délicate tant les candidats sont équivalents dans la perfection professionnelle (tels les apprentis bouchers pour qui l'on fût récemment obligé dans un souci d'équité de multiplier les récompenses) — recevront ainsi le témoignage durable de leur habileté technique.

Sur cette médaille, où les noms du maître et de l'apprenti sont gravés côte à côte, sont inscrits deux mots-clés de l'Artisanat : « Labeur-Qualité »



LEÇONS DE CONDUITE

Récents dispositions pour la Région parisienne

Nous avons donné un court extrait, dans notre numéro du 22 juin 1959, de la nouvelle ordonnance du 1^{er} juin 1959 du préfet de Police, applicable dans la région parisienne.

Il nous semble intéressant de signaler, en ce qui concerne l'apprentissage de la conduite, les dispositions relatives aux motocyclettes.

Article 41.

1. — Il est interdit à toute personne de donner des leçons en vue de l'obtention du permis de conduire à bord d'un véhicule automobile dépourvu d'un dispositif de sécurité agréé.

Ce dispositif doit pouvoir être actionné facilement par l'instructeur chaque fois que le comportement de l'élève le rend nécessaire.

2. — L'apprentissage de la conduite des motocyclettes est régi par les dispositions précédentes. Le dispositif de sécurité est alors aménagé dans le side-car.



SIGNALISATION DES MOTOCULTEURS

Les Motoculteurs sont également assujettis aux dispositions relatives à la signalisation des véhicules

En vertu d'un arrêté du 11 mai 1959 (« J. O. » du 21 mai 1959) la signalisation des véhicules telle qu'elle ressort des dispositions de l'arrêté du 8 août 1956 modifié par l'arrêté du 27 décembre 1956, s'applique non seulement aux machines agricoles automotrices mais également aux motoculteurs.

Rappelons que le nouveau texte a pour seul but de compléter le Cahier des Charges annexé à l'arrêté du 8 août 1956 et qui traite des conditions d'agrément des dispositifs réfléchissants, en incluant les motoculteurs dans les dispositifs réfléchissant une lumière rouge de la classe U.



FERMETURES ANNUELLES

Suite à nos listes publiées dans les numéros des 6 et 20 juillet 1959.

FAVOR (Cycles)	15 au 30/8 et 4 au 10/10
HOUDIN (Pièces détachées)	NE FERME PAS
LE BERMASCOPE (Appareils de contrôle) ..	1 ^{er} au 31/8

SOIGNEZ VOTRE BIBLIOTHEQUE PROFESSIONNELLE

“ La Librairie S. O. S. P. ”

59, Avenue de la Grande-Armée, PARIS (16^e)

vous offre ci-après

les ouvrages indispensables à la gestion de votre entreprise :

Le Motocyclo-Catalogue.

Guide pratique de la réparation, de l'entretien et de la vente des cycles et motocycles, 275 pages dont 141 pages de caractéristiques techniques et de schémas... 1.225 fr.

Le Code de la route, illustré par DUBOUT (pour offrir à vos bons clients).

Volume de 240 pages, comportant 65 aquarelles en 4 couleurs de DUBOUT, avec couverture illustrée, cartonnée et laquée, mis à jour avec tous les textes officiels parus jusqu'en juin 2.700 fr.

Le Manuel du réparateur de machines à coudre.

Initiation et perfectionnement dans le domaine de la machine à coudre 220 fr.

Le manuel de l'expertise.

Comment étudier, expertiser et évaluer une entreprise commerciale ou industrielle, 220 pages, par ROUSSEAU 1.140 fr.

L'équipement électrique d'automobile et de motocyclette.

Contrôle et entretien, 36 p. avec figures et tableaux, par LANOY 280 fr.

La pratique des installations électriques des véhicules autos, motos, vélos, scooters, etc...

108 pages, 95 figures, par GRIMBERT..... 730 fr.

Vade-mecum du Motocycliste (motos, sidecars, scooters, cyclomoteurs, vélomoteurs).

Volume cartonné constituant une véritable encyclopédie..... 960 fr.

La comptabilité commerciale.

Petit guide comptable indispensable à tous, 90 pages..... 450 fr.

NOS PRIX S'ENTENDENT FRANCO

O. O. P. Paris 7336-22

59, av. de la Grande-Armée - PARIS (16^e) - KLÉ. 86-15. +

CASQUE PARACHOC 1959



— *Un rêve réalisé* —
 Plus de sifflements en route
 Audition parfaite
 par le système
MICRO-SON PARACHOC
 Calotte en stratifié de polyester

Établissements PARACUIR
 31, rue Pointe-Cadet, 31, ST-ÉTIENNE

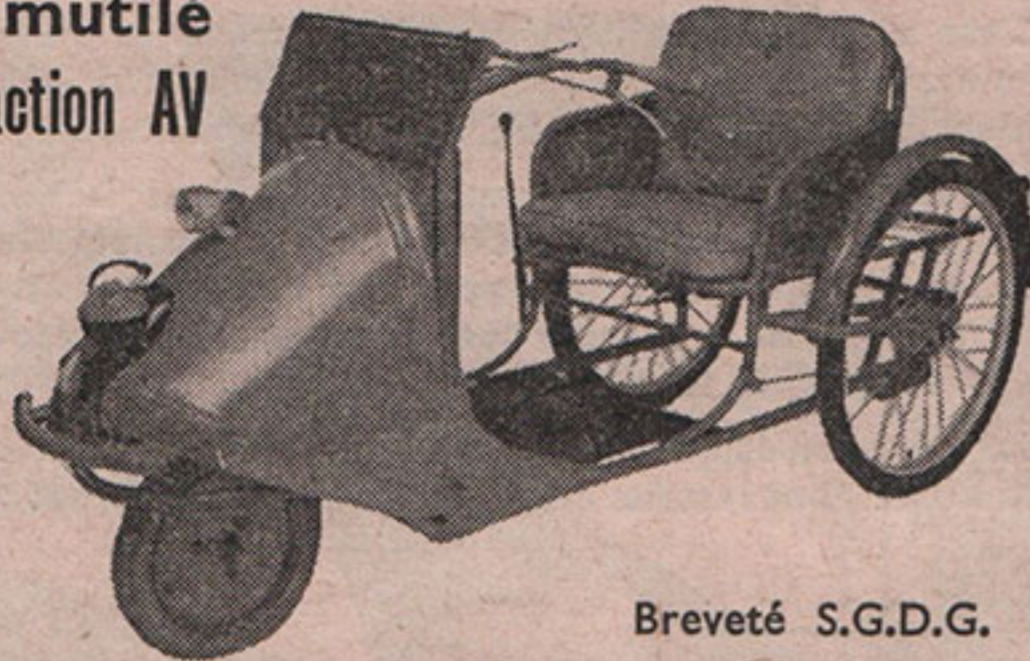
Voiture de mutilé 3 Roues, en Traction AV

Voiture pliante à volant, pouvant se mettre dans le coffre des autos.

" Sans permis de conduire " ni licence.

Moteur VLT

Agences demandées



Breveté S.G.D.G.

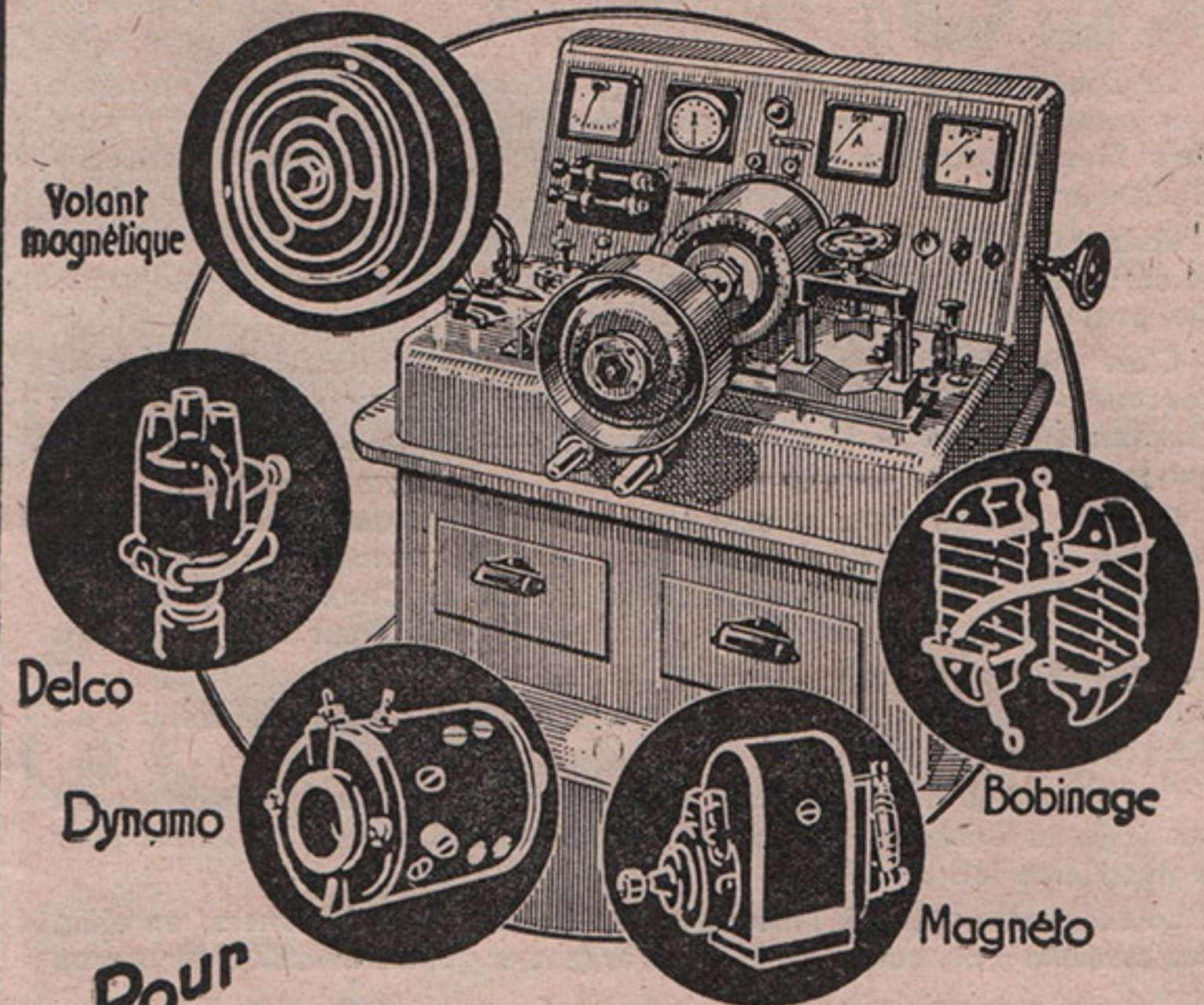
BRUNNER, 3, rue de Belle-Vue, COLOMBES (S.) - CHA. 48-22

Atelier : à LAIMONT, par BAR-LE-DUC (Meuse)

Prix du Président de la République 1954

BANCS D'ESSAIS

POUR TOUS LES ORGANES ÉLECTRIQUES
 DES MOTOS & VÉLOMOTEURS



Pour

L'AIMANTATION
 demander notre Notice

ÉTS A.GERBAUD, 5, Cité de la Chapelle, PARIS-18^e NORD 50-38

PROCUREZ-VOUS

LE TRACTOCATALOGUE

VOUS Y TROUVEREZ :

- Une documentation administrative donnant toutes les modalités concernant les prêts à l'équipement, les subventions d'achat, etc...
- UN GUIDE DE GRAISSAGE COMPLET donnant pour chaque type de tracteur les qualités d'huile et spécifications SAE à employer.
- Des tableaux de réglages des INJECTEURS.
- Les couples de serrage recommandés pour les culasses, bielles...

- Le répertoire des fabricants.
- Les dates de sortie des tracteurs.
- Les CARACTÉRISTIQUES et COTES de RÉGLAGES des TRACTEURS, MOTOCULTEURS, MOISSONNEUSES, construits ou importés en France depuis 1935.
- Des schémas « ÉCLATÉS » de moteurs, avec les numéros de pièces détachées et de nombreuses coupes de tracteurs.

BON DE COMMANDE

Je, soussigné _____ demeurant _____

profession _____ département _____

adresse ce jour le montant de ma commande

au TRACTOCATALOGUE,

soit 1.200 francs (+ 225 francs de port)

au C.C.P.-S.O.S.P. Paris n° 7336-22 ou par chèque ci-inclus.

Cachet
 et
 Signature

Date _____

Artisans fiscaux :

VOICI COMMENT BÉNÉFICIER DU TARIF SPÉCIAL S. N. C. F. POUR LES CONGÉS POPULAIRES

QUELS SONT LES AVANTAGES DE CES BILLETS ?

- Une réduction de 30 %, pour un voyage d'aller et retour ou circulaire ;
- Une validité de **trois mois** (sans prolongation) ;
- La possibilité de voyager en deux groupes (le préciser sur la demande) ;
- De commencer le voyage un jour quelconque compris dans la durée de validité du billet ;
- D'interrompre le parcours par fer pour effectuer, par exemple : des excursions en autocars, des promenades à pied, à bicyclette, en canoë, etc... (se renseigner dans les gares) ;
- Sortir de France par un point et y rentrer, ensuite, par un autre (sous certaines conditions).

QUI PEUT OBTENIR CE BILLET ?

- A toute époque de l'année, les artisans bénéficiant des dispositions de l'article 184 du Code général des impôts (artisans fiscaux) ;
- A l'occasion du congé payé seulement, les ouvriers et employés.

QUI PEUT FIGURER SUR LE BILLET ?

- En plus du titulaire :
- Sa femme et ses enfants mineurs ou, s'il est célibataire, sa mère (à condition que ces personnes habitent chez lui, n'aient pas droit elles-mêmes au billet populaire et n'en aient pas bénéficié dans l'année).

QUELLES SONT LES CONDITIONS A REMPLIR ?

- Faire au moins 200 km (retour compris).

COMMENT FAIRE LA DEMANDE DE BILLET ?

- Pour la demande des billets, il faut retirer, à la gare, une formule spéciale. Il faudra, ensuite :
- 1° Remplir les cases qui concernent l'intéressé ;
 - 2° Faire remplir l'attestation « D » par l'inspecteur des Contributions directes. Cette attestation remplace celle délivrée par l'employeur aux salariés ;

3° Remettre la demande à la gare, au moins 24 heures à l'avance. (Par exemple, lors de la location des places.)

Ne pas oublier de se munir du livret de famille.

Les billets sont établis en toutes classes.

QUELLES SONT LES RESTRICTIONS A L'UTILISATION DE CES BILLETS ?

L'accès des trains ci-dessous est subordonné au paiement d'un supplément de 30 % du prix d'un billet plein tarif.

Ce supplément n'est dû que pour le parcours effectué dans le train désigné.

- A.** — Du vendredi 31 juillet à 12 heures au samedi 1^{er} août jusqu'à 24 heures. Tous les trains et trains automoteurs rapides et express :
PARTANT DES GARES DE PARIS (Saint-Lazare, lignes de Cherbourg et Trouville seulement, Montparnasse, Austerlitz et Paris-Lyon) :
- B.** — Tous les jours, en 2^e classe seulement (valable pour le service d'été jusqu'au 3 octobre 1959).
EST. — Pas de restrictions.
NORD. — Train automoteur express 2006.
OUEST. — Trains express 103 (1) et 301 (2).
SUD-OUEST. — Trains rapides 1022 et 1048 (3).
SUD-EST. — Trains rapides : 7/607 et 608/8 (4), 15 et 16 (5), 20 (6), 1011 (7), 1014 (8).
MÉDITERRANÉE. — Train automoteur rapide 152.
Trains rapides 1022 et 1048 (3).

(1) A partir du 27 juin et au départ de Paris seulement.

(2) Du 27 juin au 15 août seulement ; sauf pour Bayeux et au delà, ainsi que pour prendre à Caen le train 2473.

(3) Pour ces deux trains, les 1^{er}, 8, 15, 22, 29, 30 et 31 août (jours de circulation des trains 1044 ou 1040).

(4) Lorsque les trains 607 et 608 ne circulent pas de Paris à Modane et vice versa.

(5) Seulement au départ de Paris et jusqu'à Dijon et vice versa.

(6) Seulement au départ de Laroche-Migennes.

(7) Au départ de Paris pour Saint-Étienne.

(8) Seulement au départ des gares de Lyon et de Saint-Étienne pour Paris.

Nouvelles dispositions pour l'inscription des

AGENTS COMMERCIAUX

au registre spécial du Tribunal de Commerce

Nous avons fait connaître à nos Lecteurs, dans notre numéro des 2 et 16 mars 1959, le décret n° 58-1345 du 23 décembre 1958, relatif au statut des agents commerciaux, et, dans notre numéro du 27 avril 1959, les conditions d'interprétation de ce texte, telles qu'elles découlaient de la lettre ministérielle qui nous fut transmise par la F.N.C.A.A.

L'article 4 du dit décret prévoyait notamment que les agents commerciaux devaient se faire inscrire sur un registre spécial tenu au greffe du Tribunal de Commerce dans le ressort duquel ils sont domiciliés, ou du Tribunal civil en tenant lieu ; un récépissé serait délivré, récépissé dont la forme et les conditions de délivrance seraient fixées par arrêté.

Cet arrêté du 19 juin 1959 vient de paraître au « J. O. » du 25, et ses dispositions prennent effet à partir du 1^{er} juillet 1959. En voici les traits principaux :

1° L'inscription est préalable au commencement de l'activité ;

2° Pour cette immatriculation, une déclaration en double exemplaire est déposée au greffe du Tribunal de Commerce (ou de grande instance en tenant lieu) du ressort du domicile.

Dans cette déclaration, l'agent commercial affirme qu'il exercera

sa profession conformément au décret du 23 décembre 1958 et à la loi du 30 août 1947 sur l'assainissement des professions commerciales étendues aux activités de représentation par l'ordonnance du 3 janvier 1959 ;

3° La déclaration sera accompagnée de pièces d'identité (pour les étrangers, carte de « commerçant étranger »), d'un exemplaire du contrat liant l'agent à son mandant, d'un bulletin ou d'une demande d'affiliation à une caisse vieillesse de non-salarié et d'un bulletin ou d'une demande d'affiliation à une caisse d'allocations familiales ;

4° L'immatriculation est valable cinq ans. Toute modification dans l'exercice de la profession doit être déclarée ;

5° L'un des exemplaires de la déclaration, visé par le greffe, est remis à l'intéressé et tient lieu de récépissé.

Nos Lecteurs se souviennent de l'interprétation donnée au statut par le Ministre de l'Industrie et du Commerce, sous réserve de l'application des tribunaux.

On sait, par ailleurs, que le même Ministre étudie, en relation avec le Parlement, les dispositions d'un décret futur visant spécialement des contrats du genre, applicables dans les relations entre Concessionnaires et Constructeurs.

Vient de sortir! **WAR** 

LE NOUVEAU CATALOGUE COMPLET OUTILLAGE CYCLE ET MOTO

documentation unique des professionnels!

6, Rue Pasteur, PARIS-XI^e - ROQ. 03-88

Si occasionnellement, vous passez votre journal à un voisin, ami ou confrère, écrivez-le nous immédiatement, car


L'OFFICIEL DU CYCLE, DU MOTOCYCLE ET DU CAMPING

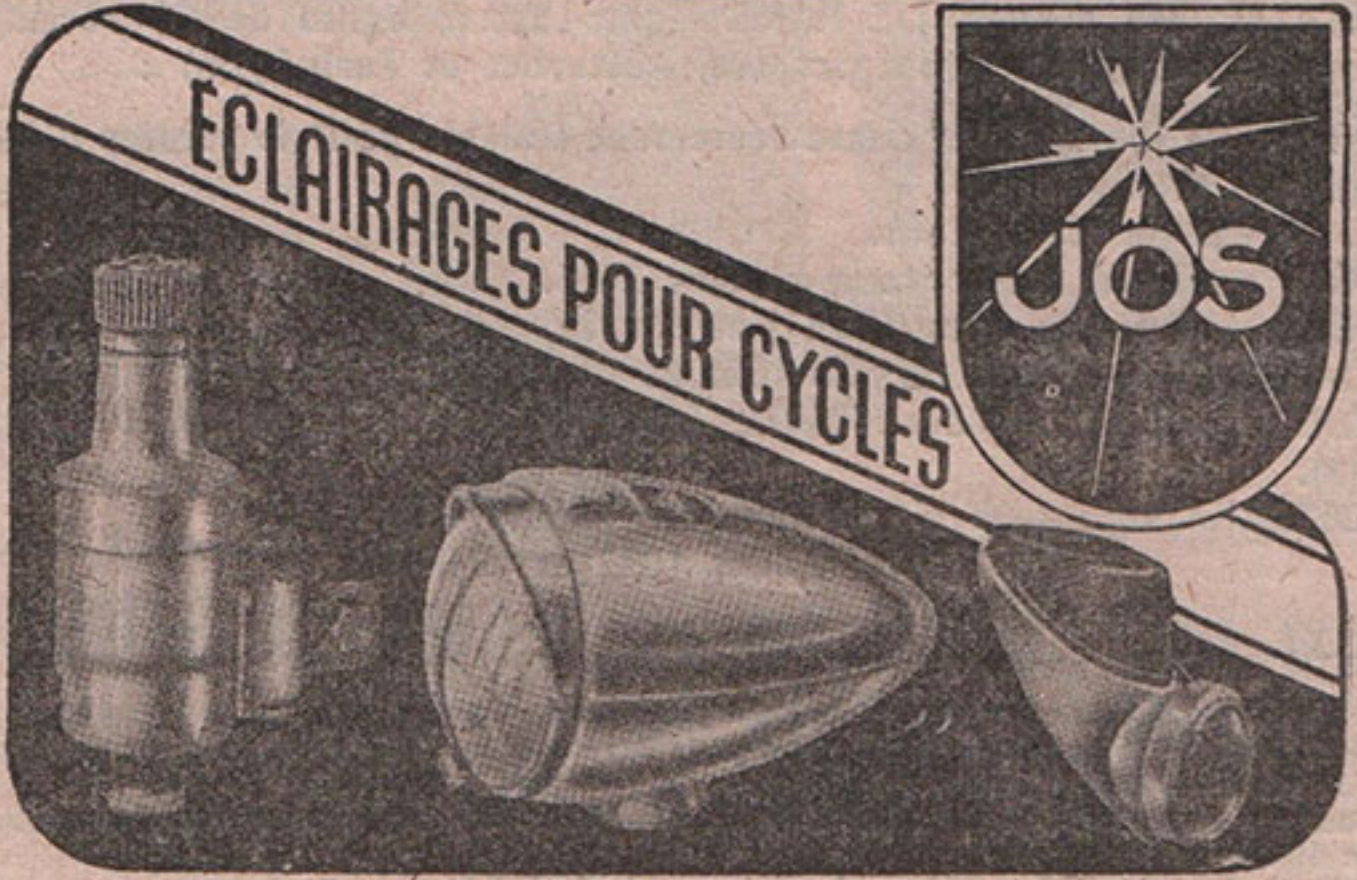
se fera un plaisir de vous adresser sans délai et gratuitement un nouvel exemplaire !

REMORQUES

CHOILLOT

DIJON (Côte-d'Or)

ECLAIRAGES POUR CYCLES 



Éts "JOS" NANTUA (Ain)

Pour satisfaire votre clientèle,
Ayez toujours en stock

- COLLE A BOYAUX
- CHAMBRES A AIR
- ET BOYAUX

D'Alessandro

Distributeurs exclusifs : J.-E. CANETTI et Cie
16, rue d'Orléans - Neuilly-sur-Seine - Téléphone MAI. : 54-00



BORGGO

CHAMPION

DU

MONDE

ABSOLU

1927-1957

~~~~~

" Les meilleurs pour tous moteurs "

NEUILLY (Paris)

TURIN (Italie)      BILBAO (Espagne)

Pour toutes vos

**EXPERTISES et ÉVALUATIONS**

en matière de LOYERS et FONDS de COMMERCE

**CONSULTEZ**

Le Contentieux général et Fiduciaire " Officiel Service "

qui bénéficie du concours des meilleurs experts spécialistes des professions de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle

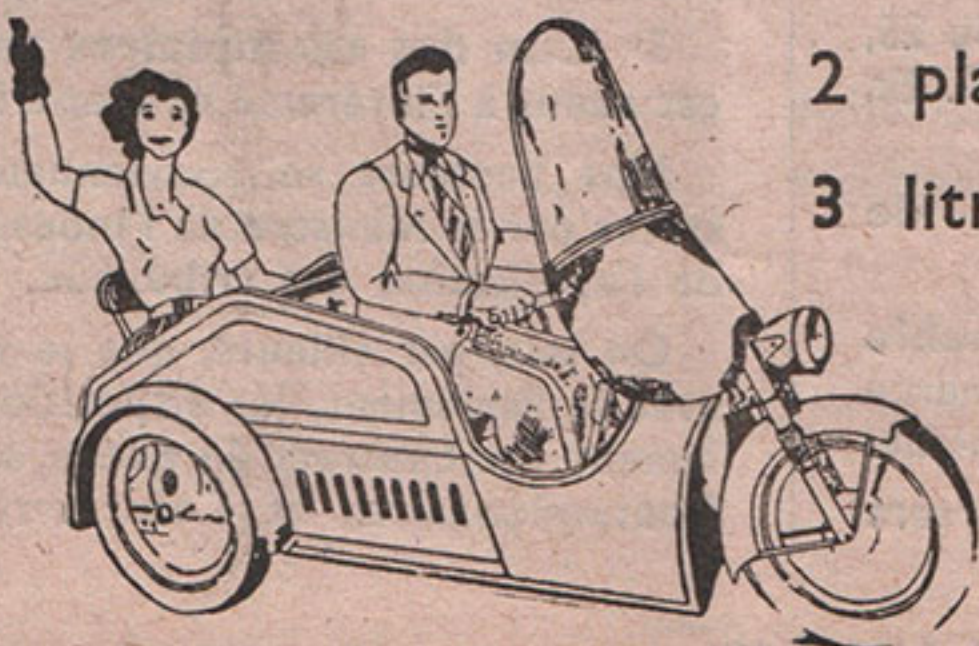
AUX MEILLEURES CONDITIONS

S.O.S.P., 59, av. de la Grande-Armée, PARIS - Tél. KLÉ 86-15+

**"MONOTO" La Voiturette utilitaire**

2 places en tandem

3 litres au 100 km.



Éts POIRIER, 61, chemin des Roches, Fondettes (I.-et-L.)

SELLES POUR CYCLES - CYCLOMOTEURS - MOTOS

"GALLET" - "ADGA" - "CLUB" - "LINDA"



Selle cuir enfant, n° 19 à 4 fils  
VERYBEST garçonnet n° 5 à 2 fils



Selle cyclo n° 262



Selle caoutchouc double feuille n° 276

**"VERYBEST"**

à suspension centrale pour cyclomoteurs

QUALITÉ — CONFORT — PRÉSENTATION



# PROJETS DE RÉFORME DE LA SÉCURITÉ SOCIALE ET PRÉCISIONS SUR LA RETRAITE VIEILLESSE

## LES COMMERÇANTS ET INDUSTRIELS RÉAFFIRMENT LEUR POSITION DEVANT LES PROJETS DE RÉFORME DE LA SÉCURITÉ SOCIALE

Plus de 300 professionnels, délégués des 100 Caisses d'assurance vieillesse du régime autonome des commerçants et industriels, se sont réunis du 20 au 22 juin à Rouen où ils étaient accueillis par M. Absire, président de la Caisse de Rouen, et par M. Rochat, président de la Caisse de la Publicité.

Présidée par M. Jean Montaye, président de l'Organic, l'Assemblée générale a entendu divers rapports et approuvé la prudente gestion du régime, à la suite de l'exposé de M. Alexandre, trésorier de la Caisse nationale et président de la Caisse de l'Automobile : les réserves du régime représentent actuellement une année de dépenses et la stabilité financière est déjà acquise depuis plusieurs années.

M. Vede, président de la Caisse de Saint-Quentin, a souligné la nécessité d'un aménagement des droits du conjoint ; désormais, le veuf ou la veuve de commerçant pourra combiner plus aisément sa propre carrière avec celle du conjoint décédé.

Les mesures décidées par l'Assemblée générale vont dans le sens d'une simplification réalisée dans l'intérêt des retraités.

A la suite du rapport de M. de Lagarde, secrétaire général, les congressistes ont décidé de reconduire à titre définitif la décision prise il y a deux ans, d'accorder une bonification de retraite à ceux qui bénéficiaient au 1<sup>er</sup> avril 1958 d'une durée de carrière normale et qui remplissaient certaines conditions de cotisations.

Cette mesure touche en particulier un grand nombre de retraités dont l'activité s'est située pour une large part avant 1949, et qui n'avaient donc versé aucune cotisation jusqu'à cette date.

Sur proposition de M. Gustave Deleau, membre du Conseil économique et social et président de la Caisse de Béthune, les congressistes ont adopté à l'unanimité une motion réaffirmant : « leur volonté formelle de voir maintenir l'autonomie du régime des commerçants et industriels résultant de la loi du 17 janvier 1948, charte de l'assurance vieillesse des travailleurs non-salariés ».

Les dirigeants du régime ont tenu à « attirer l'attention des Pouvoirs publics sur la gravité de toute mesure qui pourrait remettre en cause cette autonomie et des conséquences qui en résulteraient ».

Les travaux de ces deux journées ont fait apparaître les constants progrès de cette assurance créée il y a dix ans, qui depuis l'an dernier garantit un minimum de pension de 64.000 francs pour les commerçants ayant exercé une carrière normale, la moyenne des pensions actuellement liquidées approchant d'ailleurs 100.000 fr. et devant se développer rapidement dans les prochaines années.

★★★

## LES ARTISANS FISCAUX, AGÉS DE PLUS DE 65 ANS, BÉNÉFICIENT AUTOMATIQUEMENT DE L'AIDE COMPLÉMENTAIRE D'UN COMPAGNON

La question s'est posée de savoir quelles mesures le Ministère des Finances entendait prendre en présence de la situation que créent les divergences de vues existant entre la Direction des Contributions directes et la Caisse de Retraite Vieillesse artisanale.

En effet, les artisans et façonniers, âgés de soixante-cinq ans et plus, peuvent utiliser, d'une manière permanente un compagnon supplémentaire et il en est de même pour les artisans et façonniers âgés de soixante à soixante-cinq ans, s'ils produisent un certificat médical d'inaptitude au travail, reconnu valable par la Commission fonctionnant au sein de la Caisse d'Allocation Vieillesse dont ils dépendent.

Cependant, la Caisse de Retraite vieillesse consultée à ce sujet, estime que : « si un artisan présente un certificat médical d'inaptitude au travail (certificat reconnu valable par la Commission), il est mis automatiquement à la retraite, entraînant ainsi sa radiation du Registre des Métiers ».

Le Ministère des Finances a précisé, en réponse à cette demande, qu'aux termes de l'article 184 bis-2 du Code général des Impôts, sous lequel a été codifié l'article 13-3 de la loi n° 53-79 du 7 février 1953, l'artisan ou le façonnier âgé de soixante ans au moins peut utiliser le concours d'un compagnon supplémentaire sans perdre le bénéfice du régime fiscal artisanal lorsqu'il est déclaré inapte suivant les modalités fixées par l'article 11 de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948 et les textes subséquents.

La question de savoir suivant quels critères les Caisses artisanales de Retraite vieillesse sont fondées à apprécier si la condition d'inaptitude exigée par l'article 11 précité de la loi du 17 janvier 1948 pour l'attribution aux artisans d'une allocation de vieillesse est remplie, ne présente pas un caractère fiscal et son examen échappe à la compétence du département des finances.

Mais, l'allocation susvisée étant accordée, même en l'absence de toute inaptitude au travail, aux personnes âgées de soixante-cinq ans au moins, c'est précisément en vue de remédier dans une large mesure, aux difficultés signalées que le Service des Contributions directes admet, pratiquement que tous les artisans et façonniers âgés de soixante-cinq ans et plus peuvent être considérés comme inaptés au sens de l'article 184 bis-2 du Code général des Impôts, du seul fait de leur âge et admis par suite, dans tous les cas, au bénéfice de l'aide permanente d'un compagnon supplémentaire prévue audit article.



## SALAIRES HORAIRES MINIMUM DANS LA RÉGION PARISIENNE

Il nous paraît utile de rappeler ci-après, à titre indicatif pour nos Lecteurs de province, les salaires accordés actuellement dans la région parisienne, aux professionnels du Cycle et du Motocycle :

|                                              |         |
|----------------------------------------------|---------|
| Manœuvre.....                                | 150 fr. |
| Aide-mécanicien 1 <sup>er</sup> échelon..... | 162 —   |
| Aide-mécanicien 2 <sup>e</sup> échelon.....  | 173 —   |
| Mécanicien 1 <sup>er</sup> échelon.....      | 184 —   |
| Mécanicien 2 <sup>e</sup> échelon.....       | 203 —   |
| Mécanicien 3 <sup>e</sup> échelon.....       | 230 —   |

## LES AFFICHES DU MOTOCISTE

Indispensables pour l'atelier

## LA POCHETTE DES 5 AFFICHES

Tarif de réparation — Code de la réparation — Contre le travail noir  
Propagande cycle — Comment facturer vos réparations motos ?

**450 francs franco**

à adresser à la Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Motocycle,

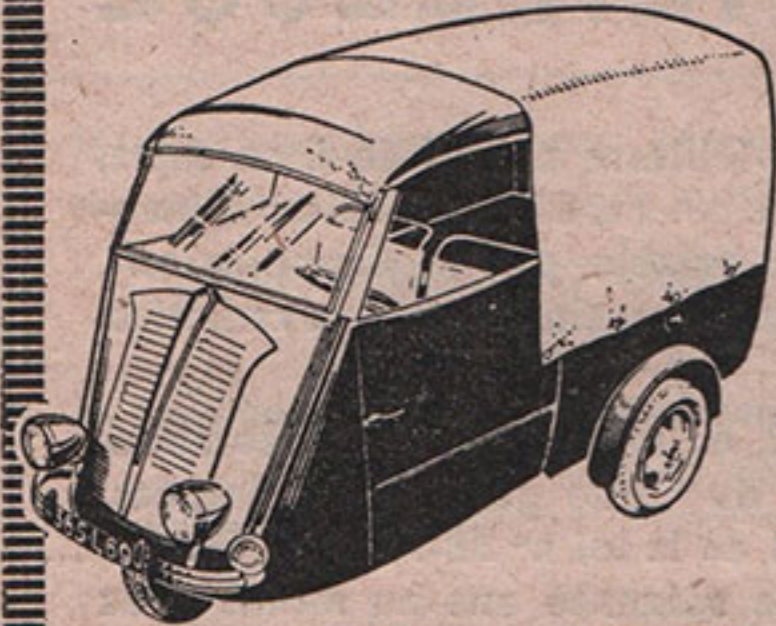
59, Avenue de la Grande-Armée, PARIS - C.C.P. Paris 74-32-23

Dans votre secteur

Il y a quelques clients  
qui sont intéressés par

L'AUTO-CAMIONNETTE "SOLYTO"

Sans examen de conduite  
Permis A1 ou licence vélomoteur



**VERSION UTILITAIRE et TOURISME**  
Pour les petits déplacements  
Pour les petits transports.  
Deux places face à la route  
charge utile 200 kgs, 4 litres  
aux 100 km., 50 km.-heure  
Décapotable l'été, fermé  
l'hiver, contenance formida-  
ble, commandes normalisées  
Assurance I CV. Pas de vignette  
**Prix départ Usine depuis 245.000**  
Vente à crédit 1/3 compt., solde 6-9-12 mois  
Modèles spéciaux pour mutilés,  
commandes à mains

**Voiturettes "SOLYTO"**  
45, Avenue Rockefeller - LYON

Un AGENT demandé par arrondissement

Vachette vernie  
Réf. 340 - Tous coloris

Cuir verni  
Réf. 436  
Courroies "Bretagne"

Vénibag  
2 tons  
Réf. 335  
Rigide et indéformable

Vache naturelle  
Réf. 328  
Façon Sellier

**Rofranc**  
Réf. 1950  
En matière plastique moulée

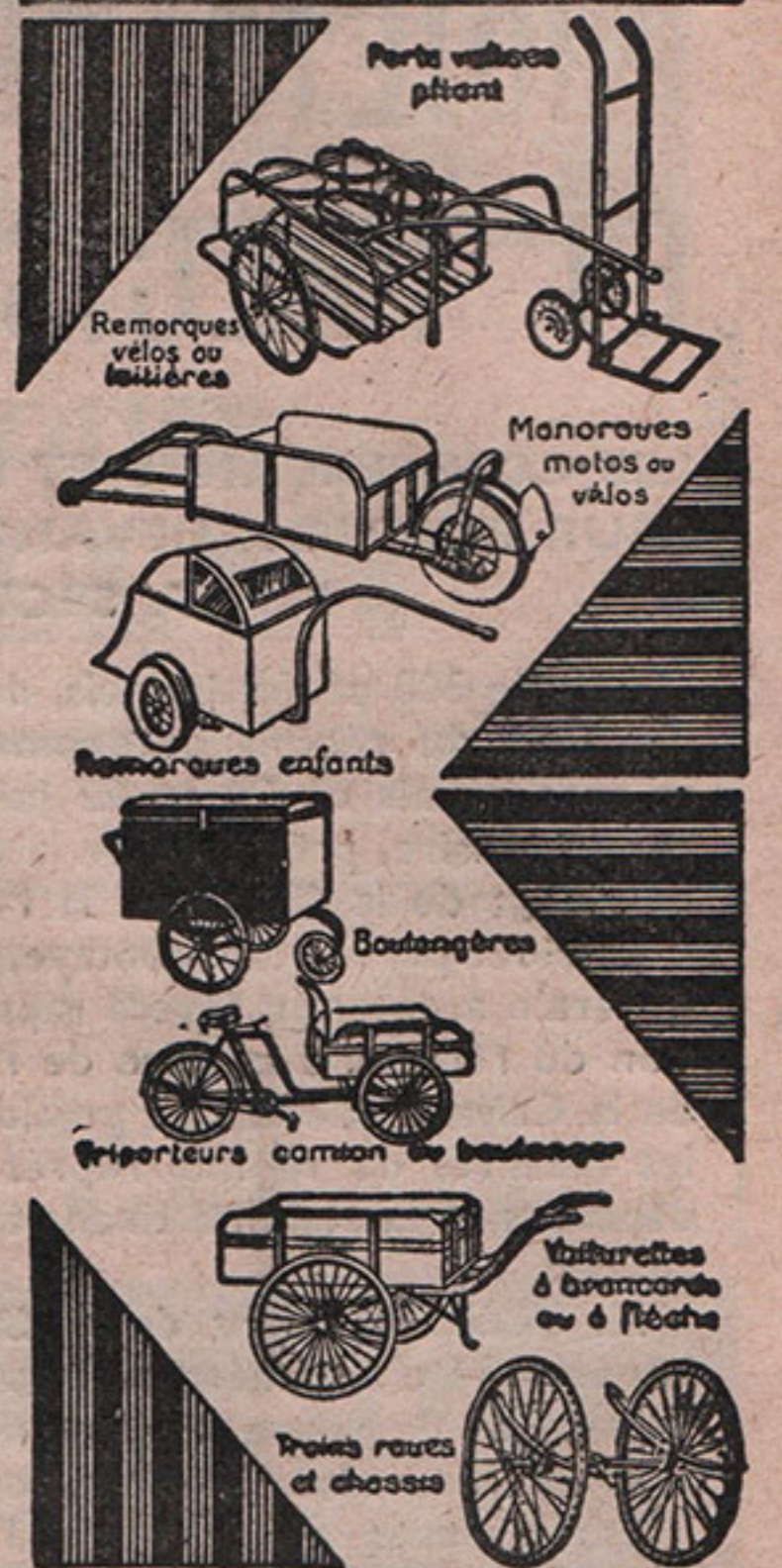
**POUR**  
le CYCLE  
la PÊCHE  
la CHASSE  
le VOYAGE  
le SPORT  
le CAMPING

PUBLIPLAST 103

**SACOCHE F. Rodriguez**  
SELLIER

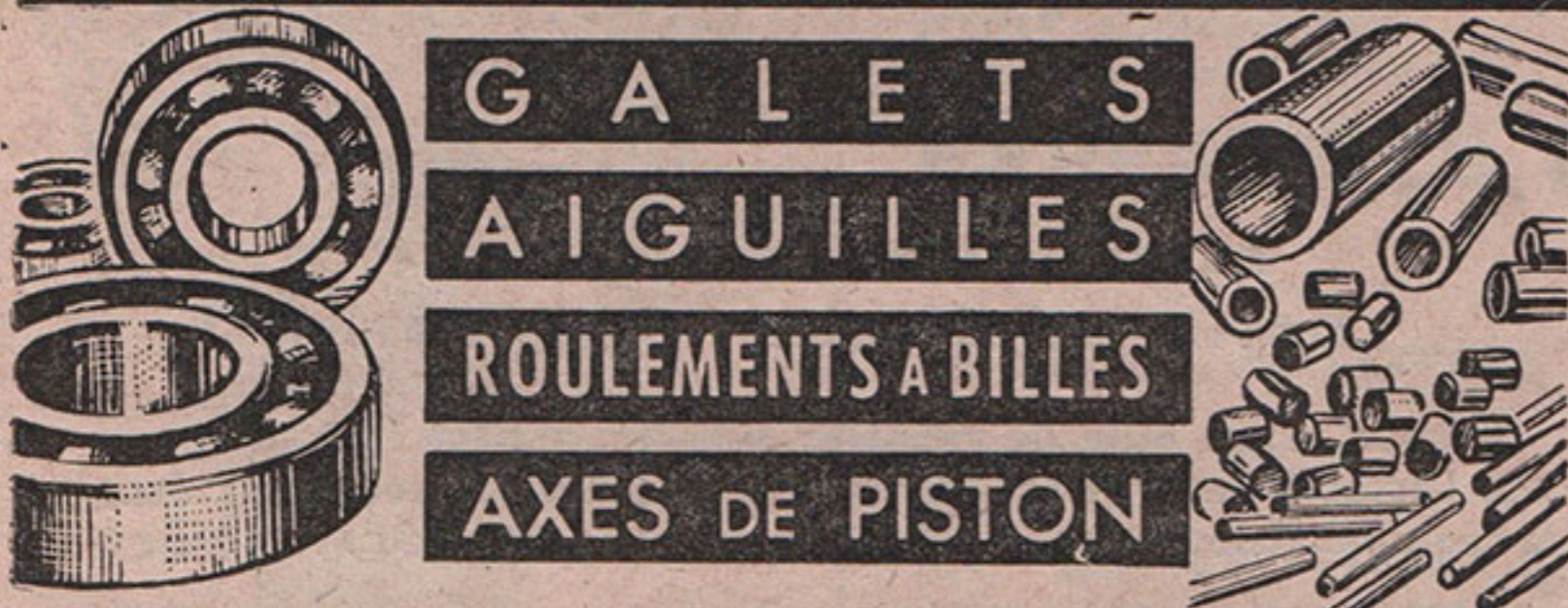
5, Avenue Paul Doumer, BERGERAC (Dordogne) - Tél. 647

FABRIQUE DE REMORQUES, VOITURETTES  
ET TRIPORTEURS, TOUS MODÈLES.



**ETAB<sup>TS</sup> E. PAQUET**  
constructeurs, mécaniciens  
134 à 138, Ch. St Pierre - AMIENS

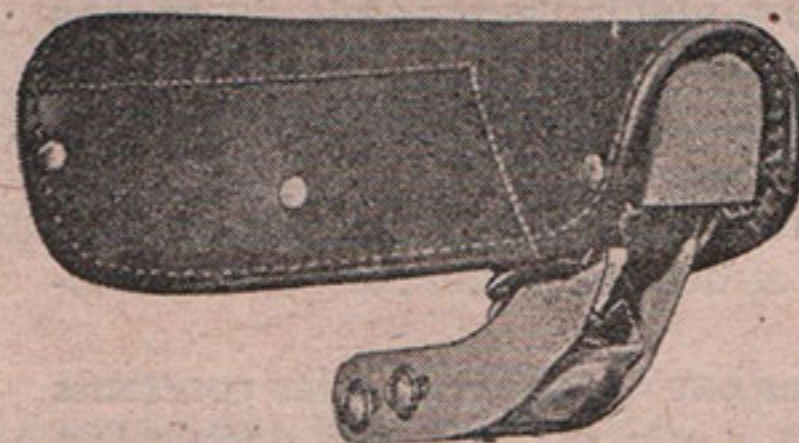
SPÉCIALITÉS MÉCANIQUES DE PRÉCISION ADAPTABLES AUX  
MOTOS - VÉLOMOTEURS - SCOOTERS - CYCLOMOTEURS



**VARAY ET MAGNENANT**

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

**AVANT de CONSEILLER**  
**ESSAYEZ-LA DONC...**



Usine à GONDECOURT (Nord)

Vous en serez ENCHANTÉS...

...et vos clients aussi

Vente exclusivement aux Constructeurs et Commissionnaires

La véritable selle  
à suspension SANDOW  
**MONORESSORT**  
**REYDEL**

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<sup>S</sup> LAUNAY-VANCÉ - SARTHE - Tél. : 5

"La Clinique du Cadre"  
Réparations, remise en  
ligne de cadres, fourches  
télescopiques

MARCHAND Frères  
16, rue Danton, LEVALLOIS - Tél. PER. 20-68  
Réparation de réservoirs, roues, garde-  
boue, carters

Tous les scooters  
**ALCYON**  
sont équipés en série  
de la SUSPENSION  
CAOUTCHOUC  
& de L'ANTIVOL

**NEIMAN**

le **BERMASCOPE**

Les derniers perfectionnements  
de l'ÉLECTRONIQUE  
au service des garagistes

Contrôle électronique des bobines d'allumage  
à l'aide d'un générateur d'impulsions à vitesse  
et intensité réglables

**Société Française du**  
**BERMASCOPE** 151, R. DE BAGNOLET  
PARIS-20<sup>e</sup> - MEN. 44-58

● **LE DROIT AU RENOUELEMENT DES BAUX DES FONDS DE COMMERCE MIS EN GÉRANCE LIBRE N'EST ACQUIS AU LOCATAIRE PRINCIPAL QUE DANS LA MESURE OU LE GÉRANT CONTINUE L'EXPLOITATION DU FONDS EN LUI CONSERVANT SES ÉLÉMENTS CONSTRUCTIFS ET NOTAMMENT SA CLIENTÈLE**

Dans le procès qui nous intéresse, une société civile immobilière avait pris à bail un immeuble à usage d'établissement d'enseignement.

Par convention spéciale, cette société, avec l'accord du propriétaire, sous-loua l'immeuble à l'armée américaine qui y installa une école destinée aux enfants de ses ressortissants.

Le bail expirant le 1<sup>er</sup> janvier 1954, le propriétaire en refusa le renouvellement.

Dans un arrêt en date du 5 mai 1956, la Cour d'appel de Paris, constate dans ses attendus « que la société locataire avait cessé l'exploitation de son propre fonds d'enseignement dès 1952 et qu'elle ne l'a pas donné en gérance libre à l'armée américaine qui a une clientèle distincte de celle de l'ancien fonds qui n'a plus de clientèle propre », mais, néanmoins, faisant état de l'accord du propriétaire à la sous-location de l'immeuble estima que cette société pouvait se prévaloir de la jouissance du fonds prévu par le troisième paragraphe de l'article 4 du décret du 30 septembre 1953, et lui accorda l'indemnité d'éviction prévue par l'article 8 du même décret.

La Cour de Cassation adopta par contre la thèse contraire et considérant, dans son arrêt du 12 janvier 1959, que « le consentement donné par le bailleur au nouveau mode d'utilisation des lieux loués, ne valait que pour la durée du bail en cours, qu'il était sans influence sur le droit du preneur au renouvellement de son bail et que celui-ci devait justifier à défaut d'exploitation personnelle la jouissance de son fonds d'enseignement (ce qui suppose que ce fonds a conservé ses éléments constructifs et notamment sa clientèle) cassa l'arrêt attaqué ».

Dans le cadre de notre profession, il résulte de cet arrêt que la mise en gérance libre d'un garage ou d'un commerce de Cycle ne constitue pas un cas de refus de renouvellement du bail sans indemnité si le gérant continue l'exploitation du garage ou du commerce de Cycle.

Si, par contre, il installe dans les lieux loués un commerce ou une entreprise artisanale de nature différente (fabrication et vente de meubles par exemple) le droit au renouvellement du bail est laissé à l'entière discrétion du propriétaire.

● **VALIDITÉ D'UN CONGÉ POUR HABITER, EN CAS DE DÉCÈS DU PROPRIÉTAIRE**

Un arrêt de la Cour de Cassation en date du 7 janvier 1959 (Aff. Lagarde contre cons. Dupin) a déclaré valable le congé donné par un propriétaire à un commerçant en vue de loger son fils majeur et jugé que ce congé continuait à produire ses effets, même après le décès du père.

● **CALCUL DE LA VALEUR LOCATIVE EN PRÉSENCE DE TRAVAUX EFFECTUÉS PAR LE LOCATAIRE**

Un arrêt de la Cour de Cassation en date du 10 décembre 1958 (Aff. Office d'Habitations de la Ville de Paris contre Chavaux) a reconnu au propriétaire le droit de se prévaloir pour le calcul de la valeur locative équitable des travaux effectués par le locataire lorsque celui-ci a bénéficié suivant accord entre les parties pendant plusieurs années d'un taux de loyer anormalement bas pour lui permettre justement d'effectuer ces travaux.

● **DROIT DU PROPRIÉTAIRE D'INVOQUER EN APPEL UN NOUVEAU MOTIF DE NON-RENOUELEMENT DE BAIL**

Dans une instance Sanchez contre Gasperini, la Cour d'Appel d'Aix a jugé dans un arrêt du 11 décembre 1958 qu'un propriétaire était fondé à invoquer pour la première fois en appel, un motif nouveau de refus de renouvellement d'un bail commercial, en l'espèce l'état de l'immeuble menaçant ruine, dans la mesure où cet état de danger était ignoré de lui lors du procès en première instance.

● **LA MANIÈRE D'APPRECIER UNE AUGMENTATION DES FACTEURS DE COMMERCIALITÉ**

Dans un arrêt en date du 29 novembre 1958, la Cour d'Appel de Paris a jugé qu'une augmentation des ventes du magasin « Le Bon Marché » à Paris ne prouvait pas automatiquement une augmentation des facteurs locaux de commercialité des fonds de commerce avoisinants surtout si cette augmentation était provoquée par un effort de rénovation effectuée par la direction de ce grand magasin.

● **LES CONGÉS DONNÉS POUR DÉFAUT D'OCCUPATION SONT VALABLES**

L'article 10, paragraphe 2, de la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948 prévoit que le droit au maintien dans les lieux ne peut être invoqué par les personnes qui n'occupent pas effectivement les locaux loués ou ne les font pas occuper par des membres de leur famille vivant habituellement avec eux pendant au moins huit mois par an. Néanmoins, le même texte prévoit que la profession du locataire ou tout autre motif légitime peuvent justifier une durée d'occupation annuelle moindre.

Dans une instance, dame Séguin contre Vve Sales, le Tribunal de la Seine avait refusé à la dame Séguin le droit au maintien dans les lieux sous le prétexte que M. Séguin avait pour des raisons professionnelles été contraint de vivre plus d'un an en Normandie et que, durant cette période, Mme Séguin avait pendant plusieurs mois vécu chez son fils pour raisons de santé.

Signalons pour terminer que lors du procès, les époux Séguin avaient réintégré leur appartement.

La Cour de Cassation cassa par un arrêt en date du 10 décembre 1958, le jugement du Tribunal de la Seine pour inobservation de l'article 10 indiqué ci-dessus.

● **UN OUVRIER MALADE NE PEUT PROLONGER SON ABSENCE SOUS LE PRÉTEXTE DE CONGÉS PAYÉS SANS AUTORISATION FORMELLE**

Un arrêt, en date du 22 octobre 1958, rendu par le Tribunal civil de Grenoble, précise de façon très nette qu'un employé ne peut fixer, de par sa seule volonté, la période de son propre congé sans se rendre coupable d'un abandon de travail.

Selon les dispositions du Code de Travail, la détermination de la période des congés, à défaut de Convention collective, doit être faite entre le 1<sup>er</sup> mai et le 31 octobre de chaque année par l'employeur qui fixe lui-même l'ordre des départs dans la période déterminée.

Un ouvrier tombant malade, avant la période de congés payés de tout le personnel et guéri avant la fin de cette période, se propose de prendre alors son congé et de ne rentrer qu'après la réouverture des ateliers.

Son employeur refuse, lui affirmant que son congé lui sera accordé un peu plus tard, avant le 31 octobre.

L'ouvrier, malgré l'ordre reçu de se présenter normalement le jour de la réouverture, est absent. Son licenciement est donc justifié. Il ne peut être question de rupture abusive de la part de son employeur.

**CHAINES**

*Prampton*

**EN BOITE  
JAUNE ET NOIRE**

**EN VENTE CHEZ TOUS LES SPÉCIALISTES DU 2 ROUES**

## STATISTIQUES

### LES INDICES COMPARÉS DE LA PRODUCTION 1958

PRÉSENTÉS PAR LA CHAMBRE SYNDICALE DES ÉQUIPEMENTS

#### INDICES D'ACTIVITÉ MOTOCYCLE ET VÉHICULES (Équipements et véhicules)

|                                   | Équipements et pièces | Production motos et cyclomoteurs (indices) | Production motos et cyclomoteurs (nombres) |
|-----------------------------------|-----------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Moyenne 1955 .....                | 100                   | 100                                        | 1.142.640                                  |
| Année 1956 .....                  | 108,15                | 99,79                                      | 1.140.252                                  |
| Année 1957 .....                  | 97,21                 | 96,59                                      | 1.103.631                                  |
| Année 1958 .....                  | 82,89                 | 84,39                                      | 964.327                                    |
| 1 <sup>er</sup> trimestre 1958... | 110,56                | 99,05                                      | 282.933                                    |
| 2 <sup>e</sup> trimestre 1958...  | 91,23                 | 98,14                                      | 280.348                                    |
| 3 <sup>e</sup> trimestre 1958...  | 61,77                 | 65,78                                      | 187.905                                    |
| 4 <sup>e</sup> trimestre 1958...  | 70,01                 | 74,61                                      | 213.141                                    |

#### INDICES D'ACTIVITÉ CYCLE (Équipements et pièces de cycles)

|                                | Clients autres que constructeurs métropole | Clients zone franc | Clients hors zone franc | Totalisation |
|--------------------------------|--------------------------------------------|--------------------|-------------------------|--------------|
| Moyenne 1955 ...               | 81,06                                      | 10,95              | 7,99                    | 100          |
| Année 1956 .....               | 86,86                                      | 9,90               | 8,55                    | 105,31       |
| Année 1957 .....               | 96,38                                      | 16,51              | 10,11                   | 123          |
| Année 1958 .....               | 95,94                                      | 17,39              | 9,28                    | 122,61       |
| 1 <sup>er</sup> trimestre 1958 | 110,53                                     | 20                 | 11,43                   | 141,96       |
| 2 <sup>e</sup> trimestre 1958  | 94,70                                      | 17,89              | 11,55                   | 124,14       |
| 3 <sup>e</sup> trimestre 1958  | 76,96                                      | 15                 | 9,55                    | 101,51       |
| 4 <sup>e</sup> trimestre 1958  | 102,71                                     | 16,88              | 4,76                    | 124,35       |

### LES TAUX ACTUELS DES TAXES SUR LE CHIFFRE D'AFFAIRES

Avant que ne soient pas modifiés les taux des taxes sur le chiffre d'affaires, en vertu de la prochaine application des dispositions de la réforme fiscale en cours de discussion, nous rappelons, ici, les taux actuels et leur incidence sur les prix.

| Nature de la taxe | Taux   | Nature du taux                                                                       | Incidence |
|-------------------|--------|--------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| T.V.A.            | 20 %   | Taux de base de la T.V.A. ....                                                       | 25 %      |
| T.V.A.            | 10 %   | Taux réduit de la T.V.A. ....                                                        | 11,111 %  |
| T.V.A.            | 23 %   | Taux majoré de la T.V.A. ....                                                        | 29,870 %  |
| T.V.A.            | 25 %   | Taux majoré de la T.V.A. ....                                                        | 33,333 %  |
| T.V.A.            | 6 %    | Taux spécial de la T.V.A. ....                                                       | 6,383 %   |
| T.V.A.            | 12 %   | Soit 60 % de 25 % pour travaux immobiliers.                                          | 13,636 %  |
| T.P.S.            | 8,50 % | Taux de la taxe sur les prestations de service.                                      | 9,283 %   |
| T.P.S.            | 12 %   | Pour services afférents aux produits passibles de la T.V.A. à 25 %                   | 13,636 %  |
| T.L.              | 2,65 % | Taux de base de la taxe locale. ....                                                 | 2,722 %   |
| T.L.              | 2,75 % | Taux le plus courant de la taxe locale. ....                                         | 2,828 %   |
| T.L. + T.P.S.     | 7,75 % | (Soit 2,75 + 5) cas des artisans fiscaux pour produits passibles de la T.V.A. à 25 % | 8,401 %   |

#### Dites à vos Amis

qui ne sont pas abonnés à l'OFFICIEL de nous demander un spécimen gratuit...

... ou demandez-le nous pour eux !

## MERCURIALES

### COURS DES VIEUX MÉTAUX

En francs aux 100 kg

Ces prix, purement indicatifs, s'entendent marchandises enlevées par l'acheteur par petites quantités (par lots de l'ordre de 100 kg par exemple et par catégorie) toutes taxes exclues. Pour des lots importants et homogènes (de l'ordre de 1 000 kg par exemple et par catégorie) ces prix peuvent bénéficier d'une majoration allant de 5 à 10 % suivant la qualité.

|                                                                                   | 18-6-59   | 8-7-59 | 18-6-59 | 8-7-59 |
|-----------------------------------------------------------------------------------|-----------|--------|---------|--------|
| <b>Aluminium :</b>                                                                |           |        |         |        |
| Tomb. planches.....                                                               | 135       | 135    |         |        |
| Vieil. planches, casser..                                                         | 90        | 90     |         |        |
| Carter d'auto .....                                                               | 100       | 100    |         |        |
| Mitraille fondue .....                                                            | 85        | 85     |         |        |
| Tournures ordinaires..                                                            | 75        | 75     |         |        |
| Rognures de duralumin                                                             | 100       | 100    |         |        |
| Tourn. de duralumin..                                                             | 75        | 75     |         |        |
| Papier .....                                                                      | 45        | 45     |         |        |
| <b>Bronze :</b>                                                                   |           |        |         |        |
| Mitraille mécanique ...                                                           | 160       | 160    |         |        |
| Tournures ordinaires..                                                            | 150       | 140    |         |        |
| <b>Cuivre rouge :</b>                                                             |           |        |         |        |
| Fils et mitraille.....                                                            | 170       | 170    |         |        |
| Tournures .....                                                                   | 155       | 150    |         |        |
| Étamé .....                                                                       | 160       | 155    |         |        |
| Demi-rouge planches et balles .....                                               | 145       | 140    |         |        |
| <b>Étain :</b>                                                                    |           |        |         |        |
| Mitraille .....                                                                   | 400       | 400    |         |        |
| Soudures .....                                                                    | 190       | 190    |         |        |
| <b>Maillechort :</b>                                                              |           |        |         |        |
| Mitraille .....                                                                   | 95        | 95     |         |        |
| Tomb. planches .....                                                              | 135       | 135    |         |        |
| Tournures.....                                                                    | 90        | 90     |         |        |
| <b>Laiton :</b>                                                                   |           |        |         |        |
| Mêlé toutes catégories.                                                           | 95        | 95     |         |        |
| Tombants de planches..                                                            | 145       | 140    |         |        |
| Tournures de décollet.                                                            | 115       | 110    |         |        |
| Tournures de fondu ..                                                             | 85        | 85     |         |        |
| Tournures de H. R. ...                                                            | 70        | 65     |         |        |
| Douilles d'obus .....                                                             | 140       | 135    |         |        |
| Étuis non grillés .....                                                           | 115       | 110    |         |        |
| Chutes de barres .....                                                            | 120       | 115    |         |        |
| <b>Plomb :</b>                                                                    |           |        |         |        |
| Tuyaux et planches....                                                            | 64        | 64     |         |        |
| Caractère et régule....                                                           | 64        | 64     |         |        |
| Plaques d'accumulateur                                                            | 32        | 32     |         |        |
| Fondu .....                                                                       | 56        | 56     |         |        |
| Capsules de bouteilles.                                                           | 48        | 48     |         |        |
| <b>Zinc :</b>                                                                     |           |        |         |        |
| Rognures neuves .....                                                             | 46        | 46     |         |        |
| Couvertures .....                                                                 | 42        | 42     |         |        |
| Chiffonnier .....                                                                 | 38        | 38     |         |        |
| <b>FERRAILLES ORDINAIRES (*)</b><br>(en francs à la tonne)                        |           |        |         |        |
| <b>Ferrailles courtes :</b>                                                       |           |        |         |        |
| Épaisseur 8 mm.....                                                               | 10.900    | 12.850 |         |        |
| — 5 mm.....                                                                       | 8.750     | 10.750 |         |        |
| — 3 mm.....                                                                       | 6.500     | 9.000  |         |        |
| Moins-value cisailage..                                                           | 2.750     | 2.750  |         |        |
| <b>FERRAILLES ORDINAIRES (Suite)</b>                                              |           |        |         |        |
| <b>Ferrailles massives</b>                                                        |           |        |         |        |
| Épaisseur 8 mm.....                                                               | 9.250     | 11.250 |         |        |
| — 5 mm.....                                                                       | 8.325     | 10.325 |         |        |
| — 3 mm.....                                                                       | 6.825     | 8.825  |         |        |
| Moins-value découpage.                                                            | 4.000     | 4.000  |         |        |
| <b>Tournures d'acier :</b>                                                        |           |        |         |        |
| Courtes .....                                                                     | 5.500     | 7.500  |         |        |
| Frison.....                                                                       | 4.000     | 6.000  |         |        |
| <b>Tourn. de fonte:</b>                                                           |           |        |         |        |
| Non oxydées .....                                                                 | 5.500     | 7.500  |         |        |
| Oxydées.....                                                                      | 4.000     | 6.000  |         |        |
| <b>Rognures de tôles :</b>                                                        |           |        |         |        |
| Neuves .....                                                                      | 7.325     | 9.325  |         |        |
| <b>Platinages :</b>                                                               |           |        |         |        |
| Noir.....                                                                         | 3.000     | 4.000  |         |        |
| <b>FONTES ORDINAIRES (*)</b><br>(en francs à la tonne)                            |           |        |         |        |
| <b>Fonte mécanique(cas-</b><br><b>sée en morceaux de</b><br><b>— 50 kg) .....</b> | 13.800    | 13.800 |         |        |
| <b>Fonte grise (de bât.)..</b>                                                    | 11.150    | 11.150 |         |        |
| <b>Fonte pétérie .....</b>                                                        | 9.500     | 11.500 |         |        |
| <b>Fonte brulée.....</b>                                                          | 5.500     | 7.500  |         |        |
| (*) Cours valables pour la Région Parisienne.                                     |           |        |         |        |
| <b>COURS DES CHIFFONS</b><br>(aux 100 kg)                                         |           |        |         |        |
| <b>Achat chiffons sales par wagon :</b>                                           |           |        |         |        |
| Clair et demi-clair .....                                                         | 75 à 95   |        |         |        |
| Grossier .....                                                                    | 30 à 45   |        |         |        |
| Demi-fin .....                                                                    | 45 à 65   |        |         |        |
| Blanc sans B/4.....                                                               | 85 à 105  |        |         |        |
| <b>Vente chiffons lavés : (1)</b>                                                 |           |        |         |        |
| Coul. grossier .....                                                              | 95        |        |         |        |
| — demi-fin .....                                                                  | 125       |        |         |        |
| — fin foncé .....                                                                 | 165       |        |         |        |
| — fin demi-clair .....                                                            | 213       |        |         |        |
| — extra-clair .....                                                               | 278       |        |         |        |
| Blanc 1 <sup>er</sup> choix .....                                                 | 248       |        |         |        |
| — supérieur.....                                                                  | 278       |        |         |        |
| — spécial .....                                                                   | 330 à 375 |        |         |        |
| (1) Majorations de 10 % pour quantités inférieures à 100 kg.                      |           |        |         |        |

### MOTO-BOURSE

Pour tous renseignements concernant la cote, les mercuriales, les statistiques, nos lecteurs peuvent écrire à l'Officiel du Cycle et du Moto-cycle, 61, avenue de la Grande-Armée, Paris XVI<sup>e</sup>, en joignant un timbre pour la réponse.

|                       | 9-7-59 | 23-4-59 |
|-----------------------|--------|---------|
| <b>PARQUET</b>        |        |         |
| Antar .....           | 13.000 | 13.000  |
| Bergougnan.....       | 5.000  | 5.000   |
| Cofirep.....          | 21.500 | 21.000  |
| Dunlop .....          | 7.210  | 6.800   |
| Esso-Standard.....    | 40.950 | 38.000  |
| Finarep .....         | 20.200 | 19.510  |
| Kléber-Colombes ..... | 8.575  | 8.430   |
| La Mure.....          | 7.750  | 8.500   |
| Mestre et Blatgé..... | 5.250  | 5.250   |
| Mobiloil.....         | 21.400 | 20.800  |
| Pétroles B.P.....     | 17.000 | 16.500  |
| Shell Française.....  | 26.500 | 28.000  |
| Sogerap .....         | 34.300 | 33.300  |
| <b>COULISSE</b>       |        |         |
| Bernard-Moteurs ..... | 20.300 | 21.000  |
| Cycles Peugeot .....  | 11.550 | 11.150  |
| Ducellier-Bendix..... | 19.550 | 19.800  |
| Genarep .....         | 12.610 | 12.310  |
| Hutchinson .....      | 12.510 | 13.750  |
| Michelin A nom.....   | 22.300 | 22.300  |
| — B nom.....          | 23.700 | 23.050  |
| — amort. 500 .....    | 28.500 | 24.500  |
| Motobécane.....       | 6.015  | 6.100   |
| Terrot .....          | 750    | 701     |

# Les ESSAIS de VÉHICULES ET LA RESPONSABILITÉ du PROFESSIONNEL

Un de nos Lecteurs nous demande si l'assurance est obligatoire pour un Professionnel qui essaie le véhicule d'un de ses clients.

La réponse affirmative est certaine. Les termes de la loi sont tels qu'aucune interprétation différente n'est possible. Rappelons-les :

« Toute personne physique ou morale dont la responsabilité civile peut être engagée en raison des dommages corporels et matériels causés à des tiers par un véhicule terrestre à moteur... doit... être couverte par une assurance garantissant cette responsabilité. »

Nul doute n'est donc possible, qu'il s'agisse d'une personne ou d'une Société (personne morale), la nécessité d'assurance est absolue, dès lors que l'usage d'un véhicule à moteur peut causer un accident, et du moment qu'un véhicule se trouve sur la voie publique, on ne peut écarter cette éventualité, ne serait-ce que pour un incendie spontané, ou une insuffisance de blocage du frein au stationnement. Les seules exceptions à l'obligation d'assurance concernent l'État et certaines collectivités publiques, ainsi que les entreprises justifiant de garanties financières suffisantes.

Par ailleurs, le législateur fait état de « véhicules terrestres à moteur ». Ces dispositions impératives s'appliquent donc à tout véhicule mû par un moteur inanimé, qu'il s'agisse d'un simple cyclomoteur de quelques centimètres cubes de cylindrée, ou d'un gros diesel, d'une machine agricole se déplaçant par ses propres moyens ou d'un véhicule à traction électrique.

Il est à remarquer que la loi ne dit pas que c'est le propriétaire d'un véhicule à moteur qui doit s'assurer, mais bien toute personne dont la responsabilité peut être engagée du fait de l'usage de ce véhicule.

Or, nous savons que si c'est bien souvent la responsabilité du propriétaire d'une automobile qui est engagée dans un accident, il est des circonstances dans lesquelles il est déchargé de cette responsabilité. C'est notamment le cas lorsqu'il confie sa voiture à un tiers qui en dispose à sa guise.

Ceci est spécialement applicable aux Motoristes et Motocistes lorsqu'ils procèdent, sur route, à des essais sur des véhicules qu'ils réparent. Il est bien fixé en jurisprudence que dans ce cas, ces professionnels ont la garde juridique de ces véhicules et que seule leur responsabilité est engagée en cas d'accident. C'est donc eux qui doivent s'assurer.

Dissipons, à ce sujet, une méprise qui est encore répandue dans l'esprit de certains de ces professionnels. Lorsqu'un client confie sa voiture à un réparateur, il est fréquent qu'il soit lui-même assuré. Et presque tous les contrats d'assurance des véhicules automobiles comprennent la garantie de la responsabilité de la personne qui l'utilise avec l'autorisation du propriétaire. Et puisque ce dernier a remis son véhicule pour réparation, il est bien implicite que le professionnel en dispose avec l'autorisation du propriétaire. On serait donc en droit de conclure que la police du propriétaire couvre le garagiste.

Mais tous les contrats d'assurance Automobile prévoient également et explicitement que l'extension de garantie à la responsabilité de l'utilisateur autorisé ne s'applique en aucune façon aux garagistes et réparateurs

dans l'exercice de leur profession. La situation est donc bien claire. Le Motociste et le Motoriste est responsable des accidents qu'il peut causer en essayant les véhicules qu'il a réparés, car la police d'assurance de son client l'exclut du bénéfice de sa garantie ; il doit donc s'assurer personnellement.

La BLOCK-POLICE a été créée précisément pour couvrir ces risques professionnels et également ceux qui sont extra-professionnels lorsque l'assuré ou les membres de sa famille ou quiconque, autorisé par lui, utilisent les voitures lui appartenant en propre à d'autres fins que la profession.

Complétons ces renseignements pour ceux des garagistes qui, n'étant pas assurés jusqu'alors, étaient donc considérés comme étant leur propre assureur.

Ainsi que nous le disions plus haut, les seules personnes pouvant dorénavant être dispensées d'assurance et continuer à s'assurer elles-mêmes, sont celles, indépendamment de l'État et de certaines collectivités publiques, qui en obtiendront l'autorisation par arrêté du Ministère des Finances sous réserve qu'il s'agisse d'entreprises justifiant de garanties financières suffisantes. Ces dérogations ne pourront donc concerner que de grosses sociétés, et on peut conclure que tout particulier qui fait rouler un véhicule à moteur doit être assuré.

Il ne faut pas confondre, à ce sujet, l'obligation d'assurance d'une part, et la possibilité d'en justifier à toute réquisition, d'autre part. En effet, si la production de document justificatif d'assurance ne pourra être exigée sous peine de sanctions pénales qu'à partir du 1<sup>er</sup> avril 1960, par contre, l'obligation d'assurance est absolue à dater du 1<sup>er</sup> avril 1959.

Sans doute, si celui qui ne s'est pas assuré n'a pas d'accident, il est possible qu'il n'en éprouve aucun désagrément, encore qu'il n'est pas prouvé que des enquêtes administratives ne puissent être faites pour savoir si certaines personnes plus particulièrement connues à cause de leurs antécédents, ont bien souscrit à l'assurance obligatoire.

Mais certainement, en cas d'accident, celui qui ne s'est pas assuré sera poursuivi et se verra appliquer les sanctions de la loi qui sont, rappelons-le, un emprisonnement de 10 jours à 6 mois et une amende de 10.000 francs à 5.000.000 de francs ou l'une de ces deux sanctions seulement.

Et il faut bien noter que les sanctions seront prononcées même si un contrat d'assurance a été souscrit mais qu'il se révèle inefficace au jour d'un sinistre pour un motif quelconque, tel que le non-paiement de la prime. Le législateur a, en effet, décrété que celui qui fait circuler un véhicule à moteur doit assurer sa responsabilité. Il faut donc qu'elle soit valablement couverte, et l'intéressé doit y veiller lui-même.

L'OFFICIEL-ASSURANCE,

ALLAIRE Frères,

Conseils auprès de la F.N.C.R.M.,

Créateurs de la BLOCK-POLICE.

## SIMPLIFIEZ VOS ASSURANCES — Groupez tous vos risques, ACCIDENTS-INCENDIE

Voici les 15 risques couverts par la « BLOCK-POLICE 57 »

en souscrivant à la

# “ BLOCK-POLICE ”

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                   |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------|
| 1. Responsabilité civile complète véhicules indéterminée : sans limitation de nombre en circulation, avec transports occasionnels de voyageurs et marchandises à titre onéreux. Remorque. Véhicule remorqué. École. Usine à garage. Abus de fonction. Véhicule prêté. Garantie illimitée. Location de bicyclettes. Responsabilités civiles diverses : | 6. Chef de famille ;                                              |
| 2. Incendie au cours de travaux chez clients ;                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | 7. Incendie de tous vos risques.                                  |
| 3. Exploitation ;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 8. Incendie : véhicules indéterminés en circulation et en garage. |
| 4. Malfaçon ;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | 9. Perte fonds de commerce à la suite d'incendie.                 |
| 5. Vice caché ;                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | 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.                                       |

Retournez ce bon pour demande gratuite de renseign. à

L'OFFICIEL ASSURANCES

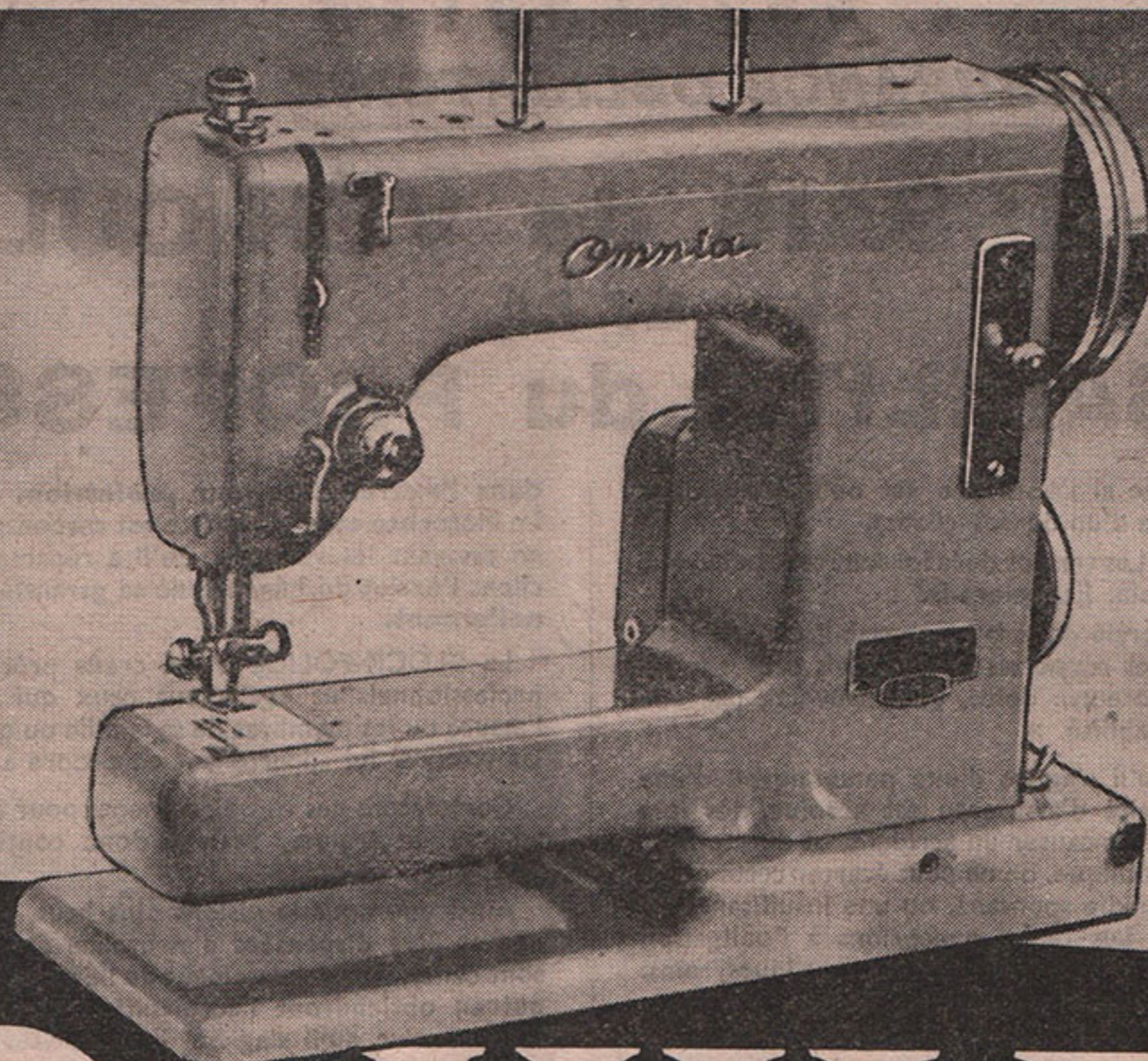
61, avenue de la Grande-Armée Paris (XVI<sup>e</sup>)

M. \_\_\_\_\_

Vélociste-Motociste à \_\_\_\_\_

Département \_\_\_\_\_

Vous pouvez souscrire ces assurances en TOUT ou PARTIE.  
Vous pouvez nous expédier vos polices d'assurance pour vérification gratuite.



# OMNIA

LA MACHINE A COUDRE FRANCAISE  
DE RÉPUTATION MONDIALE

entièrement fabriquée par

## MANUFRANCE

la célèbre MANUFACTURE FRANÇAISE D'ARMES ET CYCLES

## SAINT-ETIENNE

UNE GAMME COMPLÈTE

A NAVETTE LONGUE -- A NAVETTE CENTRALE -- A NAVETTE ROTATIVE

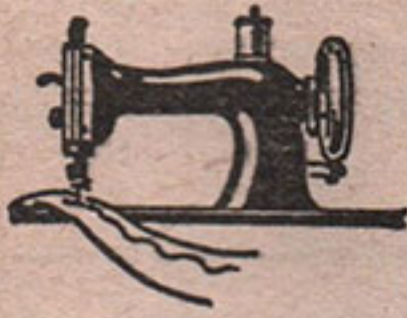
EN TOUS TYPES : PORTATIVES, MEUBLES, ÉLECTRIQUES, A PÉDALE ETC.

*une qualité consacrée  
des prix imbattables*

Représentants locaux acceptés dans un certain nombre de localités encore disponibles

Ecrire à MANUMODÈLE, 84, Cours Fauriel, SAINT-ÉTIENNE (Loire)

## L'ESSAI DE LA MACHINE



Dans notre précédent numéro (cf. L'Officiel du 22 juin 1959), page 31, nous avons publié un exposé sur la manière de retirer et de remplir la boîte à canette. M. FORT poursuit ci-dessous son étude sur les essais de la machine.

### Pour se préparer à coudre.

Tenir de la main gauche le bout du fil d'aiguille sans le tendre ; de la main droite, tournez le volant vers vous jusqu'à ce que l'aiguille soit descendue puis remontée à son point extrême ; après cette opération, le fil de canette se trouve pris ; tirez alors sur le fil d'aiguille, et le fil de la canette apparaîtra par le trou de la plaque à aiguille comme l'indique la figure 2. Couchez alors les deux fils en arrière sous le pied-presseur.

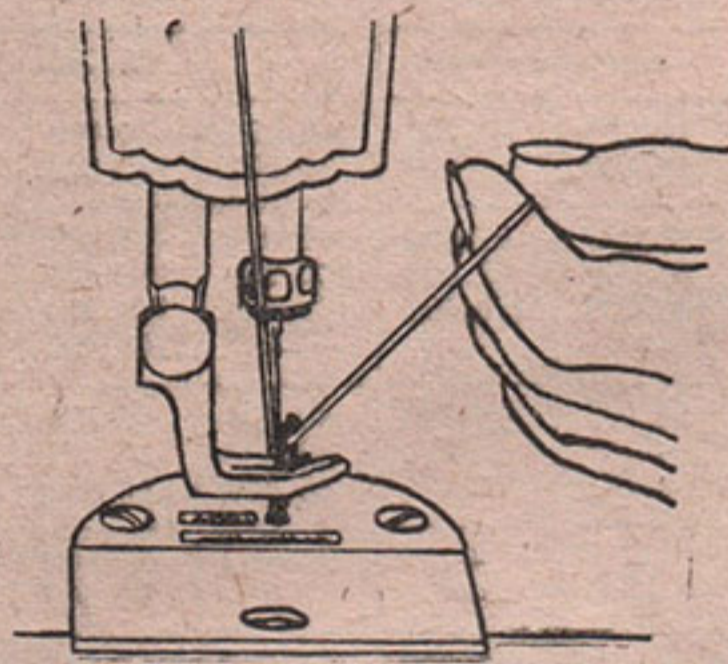


Fig. 2. — Le fil de la canette apparaît par le trou de la plaque à aiguille.

### Pour retirer l'ouvrage.

Tournez le volant, toujours vers vous, jusqu'à ce que le levier releveur de fil soit à son point le plus haut ; soulevez le pied presseur ; déplacez le travail en arrière et coupez les fils. Laissez toujours dépasser 5 à 6 cm de fil sous le pied presseur.

Ceci est très important ; en effet, si le levier releveur de fil se trouvait, par exemple, en bas, la navette n'aurait pas encore dégagé le fil d'aiguille et il serait impossible de dégager le travail sans casser ce fil.

De même, si ce levier n'était pas à son point le plus haut (par exemple, à moitié de sa course), vous pourriez, à la rigueur, retirer votre travail, mais la machine pourrait se défiler lors du commencement de la couture suivante, le levier continuant sa course et tirant sur le fil.

### Réglage des tensions des fils.

Pour que la couture soit nette et propre, la tension du fil d'aiguille et celle du fil de canette doivent être égales et justes assez fortes pour nouer les deux fils dans l'épaisseur du travail, comme l'indique la figure 3.

Si la tension du fil d'aiguille est trop forte, le point ressemblera au dessin de la figure 3 a. Si, au contraire, elle est trop faible, elle ressemblera au dessin 3 b.

Un point parfait s'obtient, généralement, en réglant la tension du fil d'aiguille ; pour augmenter cette tension, tournez l'écrou moleté de la gauche vers la droite. Pour la diminuer, tournez l'écrou dans le sens inverse.

Avant de procéder au réglage de la tension, il est indispensable que le ressort de la boîte à canette soit bien réglé ; ce réglage doit être fait, en général, une fois pour toutes, et pour n'importe quelle grosseur de fil.



fig. 3



fig 3a



fig 3b

Pour effectuer ce réglage, prenez une canette de fil fin (80 ou 100 en fil de coton) que vous introduisez dans la boîte à canette et enfiler comme indiqué précédemment. Le fil doit être serré très légèrement. Si le fil est trop lâche, serrez la vis du ressort de tension ; si, au contraire, il est trop serré, desserrez cette même vis.

Le réglage de la tension du fil d'aiguille sera facile à effectuer par la suite, car vous n'aurez plus à toucher à la boîte à canette. En effet, si vous avez à piquer avec un fil plus gros, le fil de la canette, qui devra être de la même grosseur, sera un peu plus serré et il suffira de parfaire le réglage à l'aide de l'écrou moleté de la tension du fil d'aiguille.

### Réglage du ressort contrôleur de fil.

Le ressort contrôleur de fil est destiné à tendre le fil de l'aiguille, jusqu'à ce que l'aiguille atteigne le travail dans son mouvement de descente.

Pour donner plus de course au ressort, desserrez la vis d'arrêt du manchon de réglage et faites pivoter celui-ci légèrement de la gauche vers la droite. Pour donner moins de course, faire l'inverse.

Il peut être nécessaire de varier la tension du ressort contrôleur pour certain travaux.

Pour varier cette tension, desserrez la vis d'arrêt de l'axe fileté et tournez celui-ci à gauche ou à droite pour avoir plus ou moins de tension.

Dans tous les cas, lorsqu'on emploie une tension de fil d'aiguille légère, la tension du ressort devra être également légère.

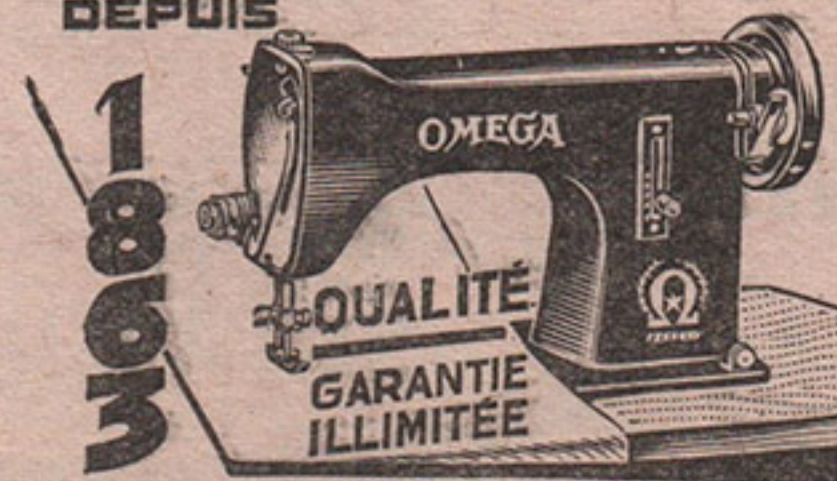
G. FORT.

Celle qui se **OMEGA**  
vend le mieux...

FAMILIALE — ARTISANALE

Tous Modèles Portatifs Électriques et sur Meubles

DEPUIS



TÊTES VIBRANTES  
CENTRALES T. A.  
MEUBLES — MOTEURS  
— AIGUILLES —  
SPÉCIALITÉ DE SOCLES  
ET COFFRETS

Usines REINOR  
20-22, av. Felix-Faure, LYON

# Cote de L'OFFICIEL

## COTE MOTOCISTE

La Cote de L'OFFICIEL présente, à la demande de nombreux professionnels, les prix d'ACHAT et de REPRISE pour différents types de Deux-Roues d'occasion classés par années de sortie. Bien entendu, ces valeurs sont purement indicatives et ne sauraient, en aucun cas, engager la responsabilité du journal. Elles concernent des machines en bon état de marche et de présentation.

Pour établir la valeur de reprise des modèles ne figurant pas sur la présente Cote, nos Lecteurs voudront bien se reporter au MOTOCYCLOCATALOGUE ou, pour des cas très particuliers, s'adresser à la Rédaction de L'OFFICIEL (service technique) : KLE 86-15 +.

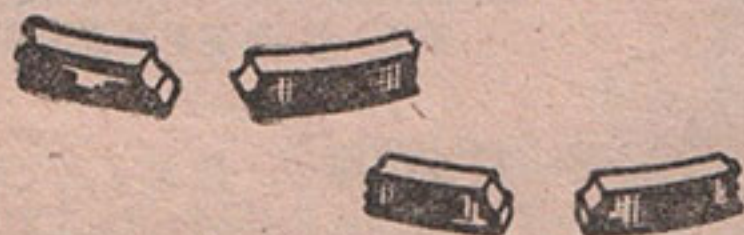
ACHAT et REPRISE

3-17 AOUT 1959

(REPRODUCTION INTERDITE)

| MARQUE ou TYPE ou CYLINDRÉE      | 1953    | 1954    | 1955    | 1956    | 1957    | 1958    |
|----------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Vélosorex.....                   | 4.000   | 5.000   | 7.000   | 12.000  | 15.000  | 18.000  |
| <b>CYCLOMOTEURS</b>              |         |         |         |         |         |         |
| Partie cycle rigide.....         | —       | 5.000   | 6.000   | 8.000   | 15.000  | 18.000  |
| Fourche télesc. ....             | 5.000   | 10.000  | 11.000  | 12.000  | 18.000  | 20.000  |
| Susp. int.....                   | 10.000  | 12.000  | 16.000  | 17.000  | 25.000  | 28.000  |
| <b>VÉLOMOTEURS</b>               |         |         |         |         |         |         |
| A.G.F., tourisme.....            | —       | —       | 25.000  | 35.000  | 45.000  | 50.000  |
| Sport.....                       | —       | —       | 30.000  | 40.000  | 50.000  | 55.000  |
| Monet-Goyon, Pullman.            | —       | —       | —       | 35.000  | 60.000  | 65.000  |
| Starlett.....                    | —       | —       | 15.000  | 20.000  | —       | —       |
| Dolina.....                      | —       | —       | —       | —       | 35.000  | 45.000  |
| S 6 V R.....                     | —       | —       | 30.000  | 40.000  | 55.000  | 65.000  |
| Motobécane, D 45.....            | 25.000  | 30.000  | 35.000  | 40.000  | 50.000  | 55.000  |
| Z 56 C.....                      | 35.000  | 40.000  | 45.000  | 50.000  | 55.000  | 70.000  |
| Z 54.....                        | —       | —       | —       | 45.000  | 50.000  | 65.000  |
| New-Map (4 v.).....              | 10.000  | 15.000  | 20.000  | 25.000  | 40.000  | 45.000  |
| N.S.U., Fox.....                 | —       | —       | 65.000  | 80.000  | —       | —       |
| Sup. Fox.....                    | —       | —       | —       | —       | 100.000 | 110.000 |
| Peugeot, vitesses à main.        | 15.000  | 20.000  | 30.000  | 35.000  | 40.000  | 45.000  |
| Sélecteur.....                   | 20.000  | 25.000  | 30.000  | 35.000  | 40.000  | 50.000  |
| Puch.....                        | 20.000  | 50.000  | 60.000  | 70.000  | 90.000  | 110.000 |
| Terrot, ETM.....                 | —       | 30.000  | 40.000  | 45.000  | 50.000  | —       |
| ETD.....                         | —       | 40.000  | 45.000  | 50.000  | 55.000  | —       |
| ETDS.....                        | —       | —       | 50.000  | 55.000  | 60.000  | —       |
| EDV.....                         | —       | —       | —       | —       | —       | 65.000  |
| EDL.....                         | —       | —       | —       | —       | —       | 70.000  |
| Tenace.....                      | —       | —       | —       | —       | —       | 80.000  |
| Fleuron.....                     | —       | —       | —       | —       | —       | 110.000 |
| Tournoi.....                     | —       | —       | —       | —       | —       | 140.000 |
| <b>SCOOTERS</b>                  |         |         |         |         |         |         |
| Lambretta, 125 cc. ....          | 15.000  | 25.000  | 40.000  | 50.000  | 55.000  | 75.000  |
| 150 cc. ....                     | —       | —       | 46.000  | 54.000  | 65.000  | 75.000  |
| Manurhin.....                    | —       | —       | —       | 30.000  | 40.000  | 45.000  |
| Motobécane, Moby.....            | —       | 15.000  | 25.000  | 30.000  | 45.000  | —       |
| Montagne.....                    | —       | —       | —       | —       | 50.000  | 60.000  |
| Peugeot, 125 cc.....             | —       | —       | —       | 35.000  | 45.000  | 55.000  |
| Rumi, Formichino.....            | —       | —       | 60.000  | 70.000  | 85.000  | 115.000 |
| Vespa, 125 cc. ....              | 10.000  | 18.000  | 32.000  | 40.000  | 45.000  | 60.000  |
| 150 cc. ....                     | —       | —       | —       | 50.000  | 60.000  | 70.000  |
| <b>MOTOCYCLETTES</b>             |         |         |         |         |         |         |
| A.G.F., 175 tour.....            | —       | —       | 30.000  | 40.000  | 50.000  | 60.000  |
| 175 sport.....                   | —       | —       | 35.000  | 45.000  | 55.000  | 65.000  |
| A.J.S., G 3 LS.....              | 75.000  | 80.000  | 90.000  | 110.000 | 130.000 | 145.000 |
| G 80 S.....                      | 75.000  | 80.000  | 90.000  | 110.000 | 130.000 | 145.000 |
| G 9.....                         | 95.000  | 115.000 | 145.000 | 160.000 | 165.000 | 180.000 |
| 600.....                         | —       | —       | —       | 190.000 | 195.000 | 215.000 |
| Ariel, 350 cc. ....              | 80.000  | 90.000  | 95.000  | 100.000 | 105.000 | 115.000 |
| 500 mono.....                    | 90.000  | 95.000  | 100.000 | 105.000 | 110.000 | 115.000 |
| 500 Twin.....                    | 95.000  | 105.000 | 120.000 | 135.000 | 140.000 | 160.000 |
| 650 Twin.....                    | —       | 120.000 | 135.000 | 145.000 | 150.000 | 185.000 |
| 650 Twin.....                    | 100.000 | 115.000 | 135.000 | 150.000 | 175.000 | 215.000 |
| A.W.O., 250 cc. ....             | —       | —       | —       | 60.000  | 80.000  | —       |
| <b>TRIMOTEURS ET VOITURETTES</b> |         |         |         |         |         |         |
| Lambretta.....                   | —       | 40.000  | 65.000  | 85.000  | 110.000 | 125.000 |
| Peugeot, T.N. ....               | —       | —       | —       | —       | 35.000  | 55.000  |
| New-Map, Solyto.....             | —       | 25.000  | 55.000  | 60.000  | 75.000  | 90.000  |

TOUS LES SEGMENTS



POUR 2 ET 4 TEMPS









# PROCUREZ-VOUS LE **MOTOCYCLOCATALOGUE**

## VOUS Y TROUVEREZ :

- UN GUIDE DE GRAISSAGE, indiquant pour chaque MARQUE et par type de machine, les quantités, et qualités d'huiles, ainsi que les spécifications S.A.E. pour le moteur et la boîte de vitesses.
- DES TABLEAUX DE RÉGLAGES de CARBURATEURS.
- LA LISTE des principaux fournisseurs de la Corporation.
- Les CARACTÉRISTIQUES, COTES de RÉGLAGES, PRIX des MOTEURS (VAP, LAVALETTE, SACHS).
- Les CARACTÉRISTIQUES, COTES de RÉGLAGES, PRIX des CYCLOMOTEURS.
- Les CARACTÉRISTIQUES, COTES de RÉGLAGES, PRIX des SCOOTERS.
- Les CARACTÉRISTIQUES, COTES de RÉGLAGES, PRIX des VÉLOMOTEURS et MOTOS.
- Des GUIDE-RÉPARATIONS des PEUGEOT, MOTOBÉCANE, RUMI, MANURHIN.
- Des schémas éclatés de moteurs : VESPA, TERROT, AUTOMOTO, GNOME ET RHONE, HIMO, MOBYLETTE, MOTOBÉCANE 125 et 175, MOBYSOOTER, LAVALETTE, VAP, etc...

**Un volume de 250 pages indispensable  
dans votre atelier !**

Nous éditons, également, dans le même esprit :

l'AUTOCATALOGUE (voitures et camions) et le TRACTOCATALOGUE (tracteurs agricoles, motoculteurs).

**BON A DÉCOUPER ET A RETOURNER A S.O.S.P., 59, avenue de la Grande-Armée, Paris (16°)**

### TARIF

#### MOTOCYCLOCATALOGUE

1.000 fr. + 225 fr. de port



#### AUTOCATALOGUE

2.400 fr. + 315 fr. de port



#### TRACTOCATALOGUE

1.200 fr. + 225 fr. de port

Je soussigné \_\_\_\_\_ profession \_\_\_\_\_

demeurant \_\_\_\_\_ ville \_\_\_\_\_ dépt \_\_\_\_\_

adresse, ce jour, le montant de ma commande au :

MOTOCYCLOCATALOGUE, AUTOCATALOGUE, TRACTOCATALOGUE (1)

soit \_\_\_\_\_ francs, somme que j'adresse, ce jour, au C.C.P. S.O.S.P. n° 7336-22 ou par chèque ci-inclus.

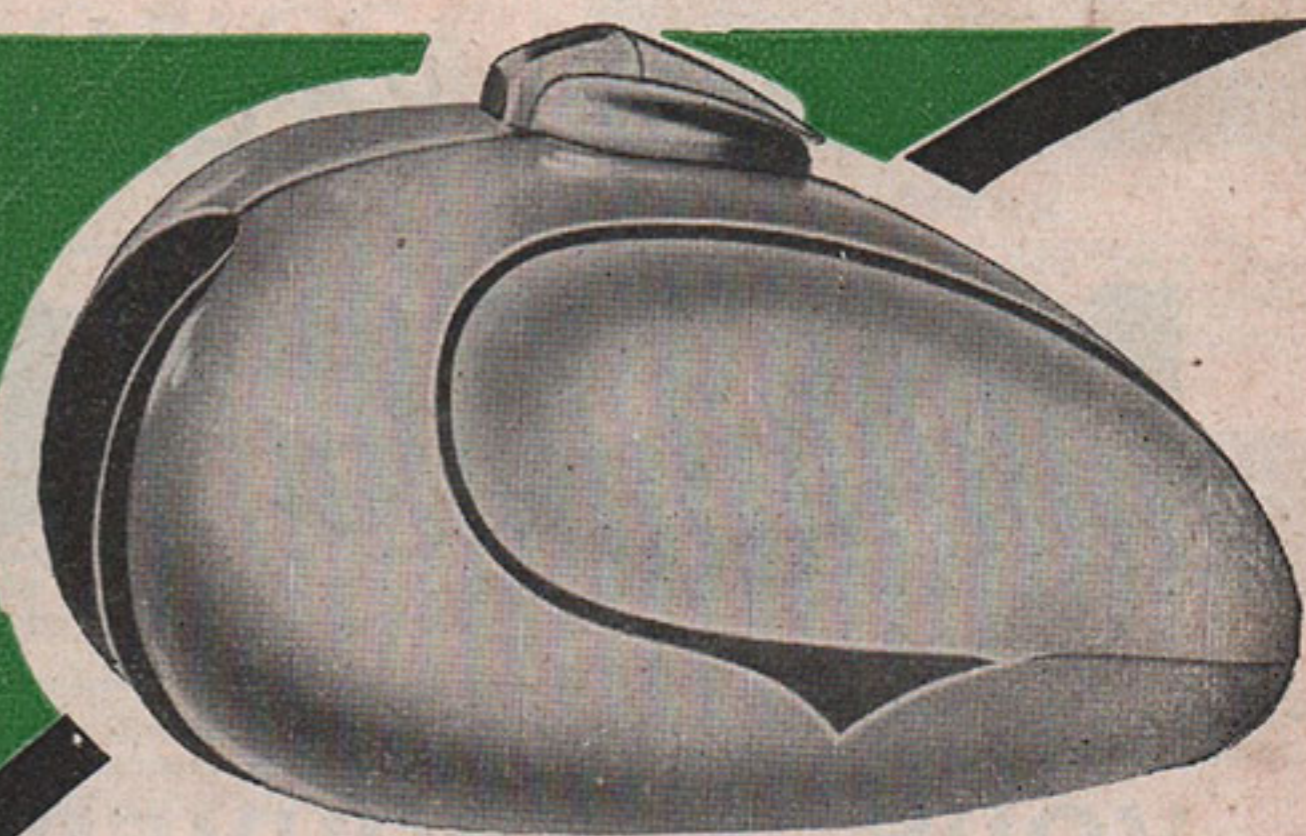
Date

Cachet  
et  
signature

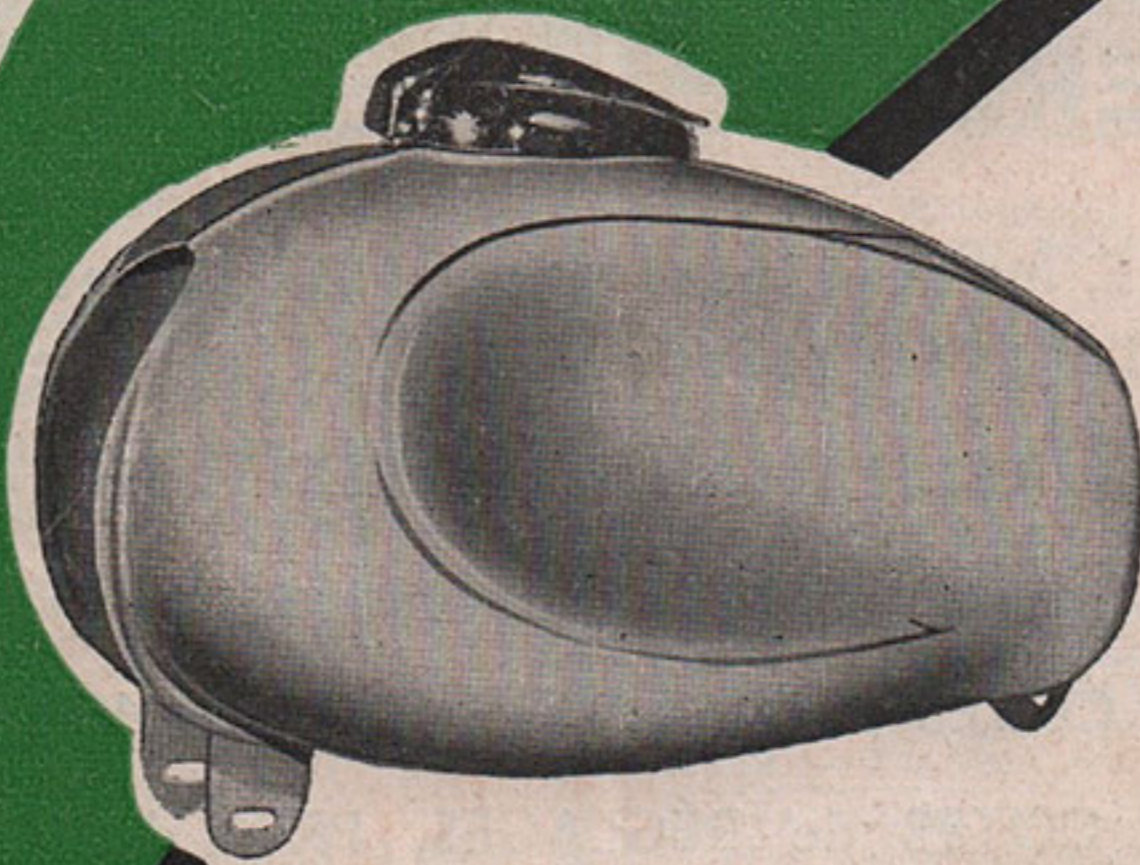
(1) Rayer les mentions inutiles.

# RESERVOIRS

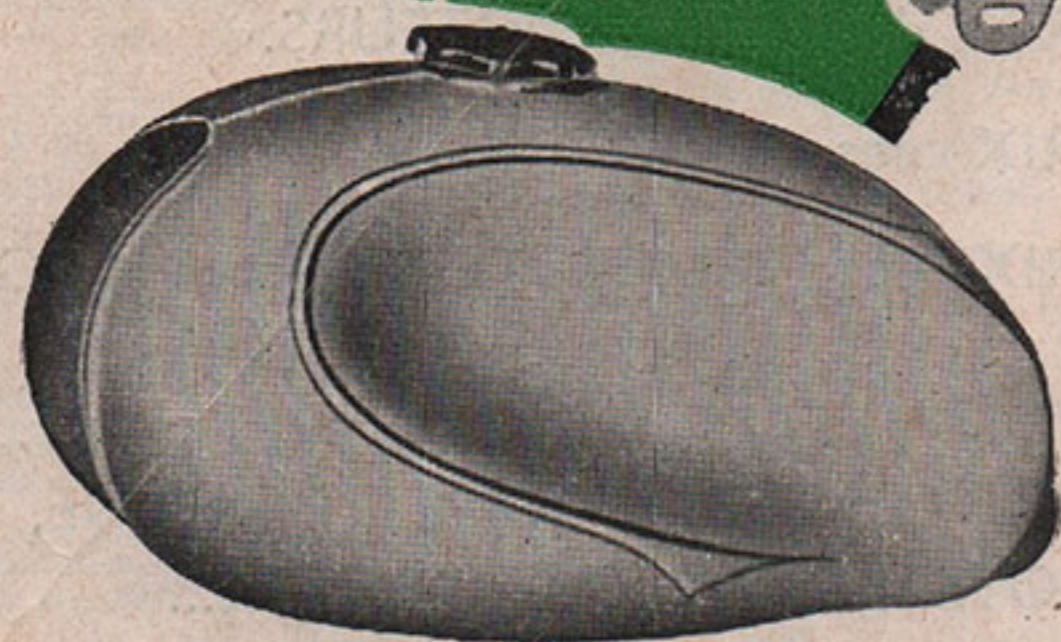
POUR MOTOS  
CYCLOMOTEURS  
VELOMOTEURS



M 54 Sport  
17 l. 5



M 59 Sport  
12 l.



M 60 Sport  
10 l.



MC 62  
Moka  
4 l. 1/4

*des lignes... une qualité...*

**Ets**

# Edouard MOTTAZ

S O C I É T É   A N O N Y M E

307 à 311, RUE DE LA GARENNE - NANTERRE (SEINE)

CHARLEBOURG 73-80