

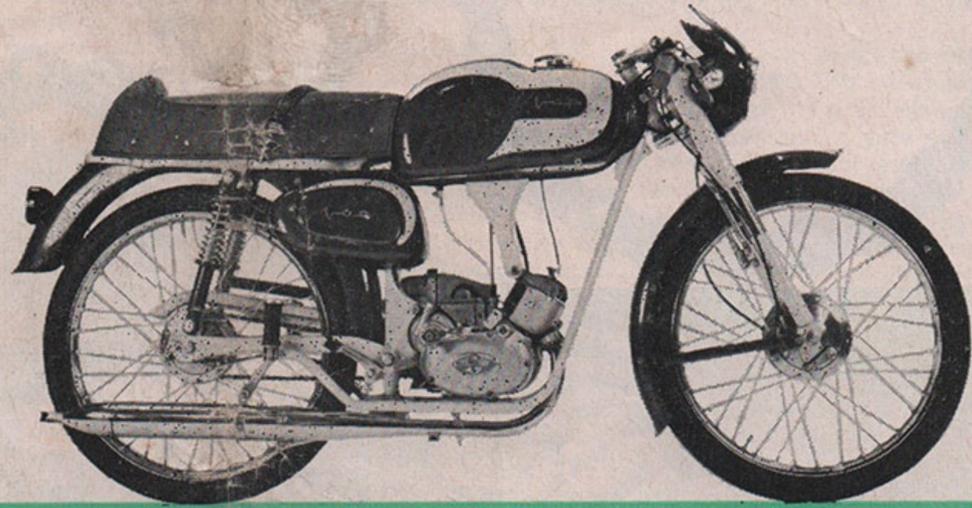
L'OFFICIEL

DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE

IMBATTABLES DANS LEUR CATÉGORIE

Les "sport" **VAP** à moteur SACHS

MODÈLE S3V "Spécial Monneret". Cadre double berceau - ligne italienne. Fourche télescopique et suspension AR renforcées. Freinage très efficace sur moyeux ventilés de grand diamètre. Pneus moto de 23 x 2,25. Réservoir sport de 11 litres. Equipement électrique de 17 watts. Compteur. Selle 2 positions. Moteur SACHS 3 vitesses (4 CV 3) à turbine de refroidissement. Teinte : rouge cerise à décors blancs.



MODÈLE S2V. Ligne italienne. Fourche télescopique et suspension AR renforcées. Tenue de route incomparable. Réservoir sport de 11 litres. Moyeux AV et AR monoblocs ondulés. Phare avec compteur incorporé. Selle 2 positions. Coffre à outils. Avertisseur électrique. Moteur SACHS 2 vitesses. Equipement électrique 17 watts. Teinte : rouge cerise, décors blancs.

Vap vous recommande Total 2 temps.

*Exposez-les, n'hésitez pas à les faire essayer.
Ces modèles vont passionner la clientèle.*

VAP

3 IMPASSE THORÉTON, PARIS 15^e



LA
PREMIÈRE
REVUE
DES
PROFESSIONNELS
DU CYCLE
ET DU MOTOCYCLE

Plus de
20.000 kilomètres

avec **delta
record**



LA CHAÎNE QUI BAT TOUS LES RECORDS



Directeur Général : Jacques CATINAT
 Directeur : Charley TANTET
 59, av. de la Grande-Armée, PARIS-16^e
 Kléber 86-15 +

Hebdomadaire comportant deux éditions spécialisées
 L'une consacrée au CYCLE et au MOTOCYCLE
 L'autre à L'AUTOMOBILE

S.L.O.C.A.M. - R.C. Seine : 55-B - 10724
 S. A. R. L. au capital de 70.000 NF

L'OFFICIEL

DU CYCLE & DU MOTOCYCLE

N° 24 - 24 DÉCEMBRE 1962

SOMMAIRE

● ACTUALITÉ TECHNIQUE

- Le Salon nautique international..... 4-5-7
- Le triporteur Juéry..... 9
- Le « Motor-Bike », qui fait fureur aux U.S.A., peut-il réussir en France?... 9

● VIE COMMERCIALE

- L'enfant et la bicyclette..... 10
- La réglementation des ventes au déballage..... 11
- Remises usuelles entre concessionnaires et agents de machines agricoles..... 12
- Nouveaux tarifs horaires de facturation 12
- Inscription au Registre du Commerce.. 12
- Définition de l'artisan rural..... 12
- Tarif des cartes grises..... 13
- Baux commerciaux..... 13
- Calendrier fiscal..... 14-28
- Prix de certaines marques de bicyclettes 25

● VIE SOCIALE

- Paiement des prestations familiales.... 17
- Contrôle des inspecteurs du travail.... 17
- Le logement de fonction ne peut être remplacé par la location pure et simple... 17
- Soins d'urgence dans les entreprises.... 17
- Brevet de maîtrise première partie.... 17
- Prêts aux entreprises par les Caisses de S. S. 19
- Attribution de primes aux travailleurs handicapés..... 19
- Barème des cotisations d'accidents du travail en 1963..... 21

● ASSURANCES

- La réforme de l'assurance..... 23

● COTE DE « L'OFFICIEL »..... 26-27

● LES AVENTURES DE DUGUIDON..... 27

● LES PETITES ANNONCES..... 28

Abonnement Annuel

Série Automobile.....	15	NF
Série Motocycle.....	15	NF
Les deux séries.....	25	NF
Le numéro.....	0,75	NF

Étranger :

L'une ou l'autre édition.....	22	NF
Compte Chèque Postal : Paris 1481-96		

L'OFFICIEL

*exprime à ses lecteurs
 et annonceurs ses vœux
 de prospérité et de santé
 pour l'année nouvelle.*

Parmi les vœux pour 1963

REPRENDRE FOI EN SON MÉTIER !

Bien que l'année 1962 ait marqué encore un peu plus la désaffection des acheteurs pour les motocycles d'une cylindrée supérieure à 50 cc., qu'ils soient neufs ou d'occasion, il est dès maintenant certain que tous les records de production pour les cyclomoteurs seront battus, de même que la bicyclette aura confirmé, de façon éclatante, la remontée amorcée il y a deux ans.

A l'exemple de l'industrie automobile qui vient d'effectuer, elle aussi, un bond en avant spectaculaire, en partie, grâce à la reprise sensible des exportations, la production de cyclomoteurs a été surtout absorbée par le marché français. Cette production record est venue tantôt pour rénover un parc de cyclomoteurs dont certains avaient plus de dix ans, tantôt pour remplacer des cylindrées supérieures, d'entretien plus coûteux et, enfin, surtout pour fournir à une foule de jeunes leur premier véhicule motorisé.

Au cours des 10 mois de l'année qui s'achève, 987.287 cyclomoteurs sont sortis des chaînes de nos constructeurs, soit en gros, 100.000 de plus que l'an dernier à pareille date. Dès maintenant, on peut estimer que la production de 50 cc. en 1962 sera le triple de ce qu'elle était il y a dix ans et que la production globale de motocycles, malgré l'effondrement des cylindrées supérieures, aura presque doublé.

Sans doute, en raison de la situation brillante de quelques constructeurs qui ont résisté à la tempête, on remarque depuis peu, bien que le malaise causé, ces dernières années, par les attaques incessantes contre les « 2-Roues » ne soit pas entièrement dissipé, une certaine prise de conscience chez nos dirigeants, de l'importance que représente cette industrie. Même les pires motophobes doivent admettre, à contre-cœur, on s'en doute un peu, le « fait social » constitué par ce parc de cyclomoteurs, parallèlement à une montée irrésistible de la simple bicyclette chez les très jeunes.

Malgré tous les mauvais coups, malgré l'insécurité que courent chaque jour les usagers des 2-Roues dans une circulation où leur place est admise comme à regret, malgré bien d'autres tribulations, un moyen de transport rénové et économique s'est imposé inexorablement. Tous ceux qui avaient espéré envoyer l'adversaire « au tapis pour le compte » — sauf quelques rares attardés qui finiront bien par faire amende honorable — ont compris qu'il faudra un jour s'entendre.

« Le vent tourne en notre faveur » écrivait récemment l'éditorialiste de notre confrère « Moto-Revue » qui ajoutait « sachons en profiter »...

Sachons en profiter, en effet, et, pour cela, restons intraitables sur des problèmes d'importance comme ceux des tarifs d'assurances, pour lesquels vont bientôt nous être imposées des hausses rendues nécessaires par l'augmentation du coût des réparations et des dommages-intérêts accordés aux victimes. Bien entendu, ces hausses seront en principe « personnalisées », mais, que ne seraient tentées de faire les Compagnies d'assurances accidents, à l'occasion d'une modification de tarifs, alors qu'elles n'ont pas plus de sympathie qu'auparavant à l'égard des 2-Roues ?

Sachons en profiter aussi... mais sans trop chercher de profit immédiat, notamment en décourageant autant que faire se peut, l'acquisition d'un 2-Roues par quelques fous du guidon qui relèvent de l'asile d'aliénés et que les Motocistes auront tôt fait de détecter. Dans chaque quartier, dans chaque ville, ces énergumènes sont connus... et la perte d'un client de ce genre sera vite compensée par la hausse du prestige des 2-Roues auprès de parents, dès lors moins réticents pour l'achat de machines, même puissantes, pour leur progéniture.

Intervenir sagement dans ce domaine, par des conseils et même des interdictions, mieux que ne pourrait le faire un grand magasin, voilà ce qui justifie pleinement la mission des professionnels. Voilà ce que nous pouvons considérer comme leur règle d'or pour l'année nouvelle et ce qui doit logiquement permettre de poursuivre sans à-coups une expansion en laquelle certains ne croyaient plus. Car il faut bien admettre que peu de choses ont été faites, en haut lieu, en faveur des 2-Roues et pour permettre aux Motocistes de jouer un rôle éducatif et de prudence « abnégative » et de conserver foi en leur métier...

Il faudrait aussi que les constructeurs français généralisent le geste accompli par certains d'entre eux, en améliorant sensiblement les marges actuelles de la vente. Nous sommes à l'heure du Marché Commun qui se veut libéral, par définition, et le retard du service après-vente français se doit d'être comblé.

Espérons donc que 1963 apportera aux Vélocistes et Motocistes la réalisation de ce vœu qui leur tient aussi à cœur et qui leur permettrait enfin d'envisager, à leur tour, un équipement moderne sans lequel nulle productivité n'est possible.

J. CATINAT

Notre Carnet

LE SOUVENIR DE NOTRE AMI ANDRÉ GUENIX PERPÉTUÉ PAR UNE STÈLE SUR LE MONT-NOIR

Déjà deux ans se sont écoulés depuis que notre ami André Guenix s'est effondré, terrassé par une crise cardiaque, au cours d'une séance de travail de la F.F.M. à Paris.

Ses amis et de très nombreuses personnalités ont assisté, le dimanche 9 décembre, à l'inauguration d'une stèle à la mémoire du regretté vice-président du Moto-Club du Nord de la France. Située sur le Mont-Noir, dans la commune frontalière de

Saint-Jans-Cappel, et près du poste des douanes, cette stèle a pu être érigée grâce à la Ligue Motocycliste des Flandres et au Moto-Club du Nord.

MM. A. Bouhin, vice-président de la F.N.C.R.M., Bouvet, vice-président de la F.F.M., Deryde, président de la Ligue des Flandres, Figarède, président du Moto-Club du Nord, et Hendryckx, président de la Fédération Motocycliste de Belgique, assistaient à la cérémonie.

DISTINCTIONS

Le Ministre de l'Industrie vient de décerner plusieurs Médailles d'Apprentissage, d'or, d'argent et de bronze, à des apprentis et à leurs maîtres d'apprentissage, au titre de la Réparation Cycle et Motocycle :

● Médaille d'or :

M. Pajot Alexis (Vendée) et à son apprenti Jean Pajot.

● Médailles d'argent :

M. Rubiella Henry (Gironde) et à son apprenti André Dumoulin ;
M. Lebreton Marcel (Loire-Atlantique) et à son apprenti Marcel Lebreton.

● Médailles de bronze :

M. Gautret René (Ain) et à son apprenti Gilbert Alban ;

M. Gourraud Georges (Vendée) et à son apprenti Yvon Auvinet ;

M. Castel Georges (Pas-de-Calais) et à son apprenti Philippe Castel ;

M. Corre François (Finistère) et à son apprenti Michel Mouden.

Toutes nos félicitations.

Nous apprenons avec plaisir que la Médaille d'argent de la Formation professionnelle a été remise à Mulhouse, le 26 novembre dernier, à M. Henri Fuchs, maître-mécanicien de vélos et motos à Riedisheim (Haut-Rhin), et à son apprenti Pierre Herpolsheimer, de Mulhouse.

Nouvelles des Sociétés

● RALEIGH PORTERAIT SA PRODUCTION A PLUS DE 3 MILLIONS DE BICYCLETTES PAR AN

Le premier constructeur britannique, Raleigh, aurait l'intention de porter sa production annuelle de bicyclettes à 3.250.000 unités en 1964. Cette augmentation massive de production serait obtenue en appliquant un horaire de travail continu en double équipe.

Les usines Raleigh qui font partie du Groupe « Tube Investments Co » travaillent actuellement avec un horaire normal d'une seule équipe et produisent 2.250.000 bicyclettes par an.

Si nous pensons comme les dirigeants de la Raleigh qu'il est parfaitement possible d'atteindre, grâce à la double équipe, une production de plus de 3 millions de bicyclettes, nous pensons, par contre, qu'il sera peut-être plus difficile de les vendre.

En effet, l'un des principaux débouchés de la Raleigh sont les U.S.A. Or, les constructeurs américains de cycles demandent depuis un certain temps déjà le relèvement des droits de douanes sur les bicyclettes étrangères. Il semble que le Gouvernement américain soit prêt à leur donner satisfaction.

Cette mesure, si elle est finalement appliquée, mettrait dans une position difficile les constructeurs européens, Raleigh en particulier, en raison de l'importance de leurs exportations.

Les constructeurs américains demandent, en effet, que les droits de douanes sur les bicyclettes étrangères fixés actuellement à 11,25 % soient portés à 22,50 %.

Toutefois, nous croyons savoir que cette augmentation ne viserait que les bicyclettes étrangères de modèle courant qui concurrencent vivement les modèles américains. Par contre, les bicyclettes de type « sport », pratiquement inexistantes dans les gammes américaines bénéficieraient toujours du même tarif douanier. Nous donnons toutefois sous toutes réserves cette dernière information qui serait indiscutablement à l'avantage de plusieurs constructeurs français qui commencent à s'implanter aux U.S.A.

ACTUALITÉ TECHNIQUE

A côté de grosses et imposantes

Nostalgie des bords de Seine...

Le Salon nautique international a émigré cette année à la Porte de Versailles et du même coup il a abandonné ses dates traditionnelles du mois d'octobre, qui coïncidaient avec celles du Salon de l'Automobile. Est-ce le changement d'emplacement ou le changement de date ? Toujours est-il que le succès de l'exposition semble avoir été relativement limité. Il est vrai que dans les premiers jours de janvier, un autre Salon, celui de la navigation de plaisance, se tiendra au C.N.I.T. du rond-point de la Défense et que cette concurrence ne doit servir ni l'une ni l'autre des deux organisations. Les exposants en sont tellement conscients — car en fin de compte ce sont eux qui font les « frais » au sens propre du mot, de l'opération — qu'ils se sont réunis au début du Salon et ont invité fermement les deux organisations à s'arranger entre elles pour ne faire qu'une seule organisation. Sinon, ont affirmé les professionnels, nous organiserons nous-mêmes notre propre Salon sous une forme coopérative. Les choses s'arrangeront peut-être d'ici l'année prochaine, mais en attendant, tout le monde est furieux de la situation créée, qui oblige les exposants à des frais doubles d'exposition sans que pour autant les affaires soient meilleures que dans un Salon unique.

...et querelles de Salon

LE SALON

Ceci dit, le Salon nautique a trouvé un très joli cadre au Parc des Expositions où il disposait du grand hall qui fut celui de l'Automobile, en octobre dernier. Un gros effort de présentation a été fait avec notamment la reproduction, dans le fond, du hall du port de Cannes. Mais tout cela, naturellement, n'a plus qu'un lointain rapport avec les quais de la Seine où le cadre était, par la force des choses, naturel et... pratique pour les essais et démonstrations.

Plus vite que dans l'industrie automobile, le plastique gagne du terrain

Ce Salon 1962 proposait de très nombreux bateaux de toutes formes et de toutes dimensions, de tous les prix aussi, des prix qui faisaient rêver les visiteurs moyens puisque se calculant avec sept chiffres. Le néophyte ne pouvait manquer d'ailleurs de s'étonner, comme à chaque exposition du genre, qu'il y ait autant de clients possibles pour des bateaux aussi coûteux et luxueux. Dans le domaine des voiliers, le choix était aussi très vaste et l'éventail des prix très large. Dans ce domaine, on peut dire qu'il y en avait pour tous les goûts, même les plus modestes.

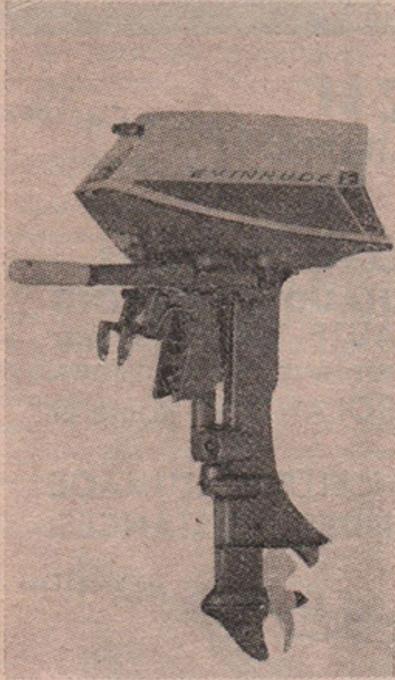
Le plastique est devenu, de plus en plus la matière reine qui combat efficacement les matériaux traditionnels lesquels pourtant conservent la faveur des constructeurs de grosses et belles unités. Des bateaux en plastique on en trouvait aussi de toutes formes et de toutes dimensions. Même pour la pêche et la promenade, la vieille barque à fond plat se trouve reléguée au rayon des souvenirs par les nouvelles réalisations plastiques, élégantes et propres, aux couleurs vives et aux qualités indiscutables.

L'avenir nous apprendra ce qu'il faut penser de ce problème.

Outboard ou inboard ? Deux formules, deux utilisations

Quant aux moteurs, s'ils deviennent « inboard » dans les unités de quelque importance, cabincruisers et autres, la formule « outboard » ou hors bord, conserve des fidèles, de très nombreux fidèles. Sans doute parce que, qu'on le veuille ou non, cette formule est la seule permettant le développement du nautisme « par la base ». Certains de ces moteurs, ceux de faible ou moyenne cylindrée permettent, en effet, de goûter aux joies de l'eau en restant dans des limites de prix raisonnables.

tes unités valant plusieurs millions...



Deux modèles de la "Outboard Marine"

A gauche : l'Evinrude Fishwin de 5,5 ch.

A droite : le Lightwin 3 ch

Les « bœufs » de Scott

La gamme Scott due à Mac Culloch s'est augmentée d'une unité avec le « Ox », le Bœuf, construit spécialement pour les embarcations de « travail ». Le moteur deux temps deux cylindres est un 269 cc. qui développe 14 CV à 5.000 tr/mn. Le carter inférieur, ou éperon, est coulé en alliage d'aluminium avec entretoises tubulaires. L'hélice tripale est également en aluminium anticorrosion et son entraînement est assuré par des engrenages surdimensionnés en acier trempé dont le rapport est de 16/41. Le Scott « Bœuf » se distingue par quelques particularités. Il est doté, par exemple, d'une pompe de cale automatique pouvant débiter 1.140 litres à l'heure. Cette pompe auxiliaire assèche le bateau et peut aussi permettre de remplir des viviers, de pomper l'eau pour laver le pont, etc. Par ailleurs le Bœuf est particulièrement conçu pour pouvoir circuler en eau peu profonde, de 15 cc. Cela est rendu possible par un basculage de l'ensemble et d'un verrouillage permettant l'utilisation dans les deux positions, normale ou en eau peu profonde.

Dans la gamme Scott, citons pour mémoire les petits modèles que sont le Scotty de 3,5 CV dont la cylindrée est de 103 cc. C'est un monocylindre deux temps qui ne pèse que 15 kg. Le Scotty devient le Shift lorsqu'on l'équipe d'un inverseur de marche. Autre modèle intéressant, le Fishing de 7,5 CV qui est un deux temps bicylindre de 164 cc. qui ne pèse que 18 kg.

NAUTIQUE INTERNATIONALE

Ce sont quelques-uns de ces moteurs que nous nous proposons de vous présenter. Car ce sont ces modèles qui sont également utilisés par de très nombreux pêcheurs ou professionnels, et ce sont eux que peut-être vous serez amenés à réparer, les modèles les plus coûteux et les plus évolués restant l'apanage de spécialistes.

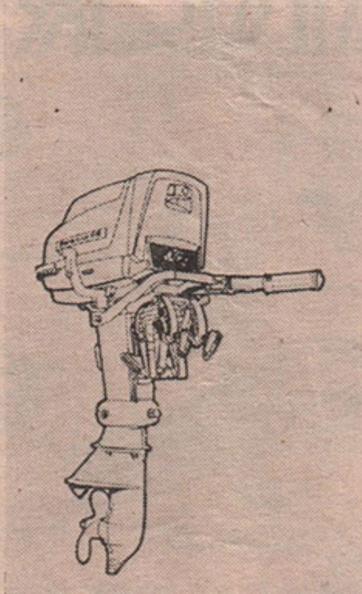
proposait de nombreuses autres solutions, notamment celle du « petit moteur pour petits bateaux »

L'Outboard Marine : 1^{er} Constructeur mondial de moteurs hors-bord

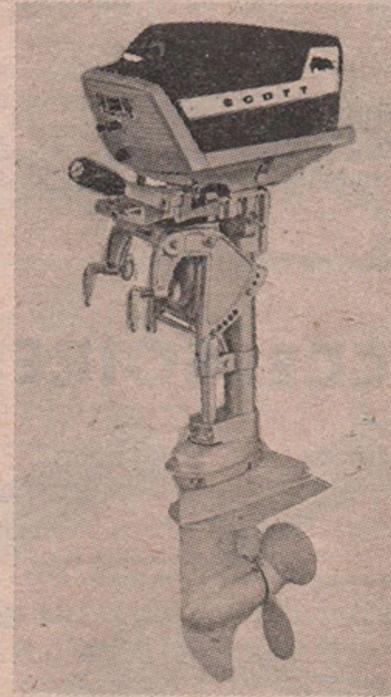
Les grandes marques américaines ne se contentent pas de leurs modèles de grosse cylindrée. Eux aussi prévoient dans leur gamme un ou plusieurs moteurs de moyenne puissance. C'est entre autres le cas d'Evinrude dont la gamme démarre avec un 3 CV bicylindre de 86 cc. de cylindrée. Cet Evinrude « Lightwin » est un moteur type pour la promenade et la pêche. Ses deux cylindres inversés ont un ralenti de fonctionnement parfait pour la traîne puisqu'il peut assurer une vitesse de 1 km/h aussi longtemps qu'on le désire. Ce moteur possède deux innovations pour 1963. Le gicleur de marche fixe remplace celui à pointeau réglable et, par ailleurs, l'adaptation d'une pompe d'alimentation pour l'utilisation de réservoirs séparés est prévue. Parmi les autres moteurs Evinrude de moyenne cylindrée, citons le « Fisherman », dont l'emploi est le même que le précédent mais qui, avec ses deux cylindres de 145 cc. développe 5,5 CV à 4.000 tr/mn. Il autorise une vitesse d'environ 20 km/h et possède les avantages des « gros » de la firme, débrayage, changement de marche, thermostat, réservoir indépendant, etc. Le Sportwin est un 10 CV de 272 cc., toujours avec deux cylindres. Il fait déjà « planer » les bateaux légers avec le bon 35 km/h qu'il assure et c'est aussi un bon auxiliaire de voilier. Quant au Fastwin, c'est le plus petit des gros... Avec ses 18 CV, il permet une vitesse de 45 km/h et sa puissance aux bas régimes en fait un moteur pouvant parfaitement être utilisé pour le ski nautique. Précisons encore que ce dernier modèle peut être équipé d'un démarreur électrique. Quant aux prix, ils s'étagent de 1.069 NF pour le Lightwin, à 3.440 pour le Fastwin.

Perkins et ses bicylindres

Chez Perkins, cinq modèles sont proposés, de 4,5, 6,5, 18, 30 et 40 CV. Le 4,5 CV est un deux temps de 154 cc. bicylindre à allumage alterné. Le 6,5 CV est le même moteur que le précédent mais sa puissance est obtenue à 4.500 tr/mn contre 4.000 au 4,5 CV. Ce modèle est naturellement doté de plusieurs améliorations ; quant au 18 CV, c'est un 325 cc. qui assure sa pleine puissance 4.500 tours et qui est présenté en deux versions, avec démarreur électrique ou avec lanceur manuel à rappel automatique. Comme le modèle précédent, il comporte deux vitesses, avant et arrière, ainsi qu'un point mort.



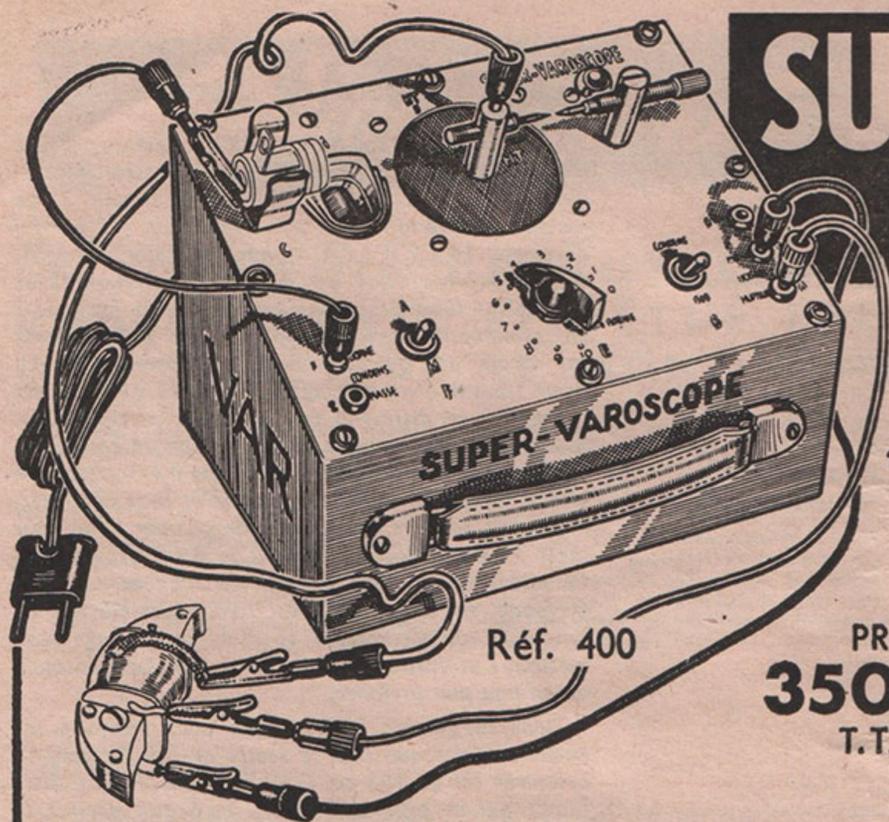
Le Perkins 6,5 ch à commande manuelle.



Le Scott « OX » de 14 ch.

Crescent : Les « Archimèdes » suédois

Pas de nouveauté chez Crescent, la firme suédoise qui mettait en valeur son 4 CV monocylindrique de 70 cc. de cylindrée et dont le refroidissement est assuré par air. En régime normal, la consommation du Crescent 4 CV est de 0,7 litre à l'heure et elle s'élève à 1,1 litre en pleine puissance.



SUPERVAROSCOPE

ÉLECTRONIQUE T 62

LICENCE BERMASCOPE

Le juste milieu
des Contrôleurs de circuits d'allumage pour Cyclos, Motos, Autos

- CONTROLE LES CONDENSATEURS
- CONTROLE A CHAUD ET A FROID LES BOBINES HAUTE TENSION, par générateur électronique d'impulsions.
- CONTROLE LES ISOLANTS en haute et basse tension.
- CONTROLE L'ÉTINCELLE D'ALLUMAGE
- SONDE LES GRANDES RÉISTANCES.

Réf. 400

PRIX
350 NF.
T.T.C.

COFFRET TOUT ACIER, forme pupitre avec poignée cuir, largement dimensionné.

ORGANES INTÉRIEURS DE FORTE PUISSANCE et de grande capacité garantissant un fonctionnement **irréprochable** et de **longue durée**.

PRISE DE COURANT 6 VOLTS ALTERNATIF permettant le chauffage des bobines.

VOYANT LUMINEUX de sécurité.

La qualité d'un grand contrôleur pour le prix d'un petit...

Le Réparateur
soucieux de ses intérêts choisit

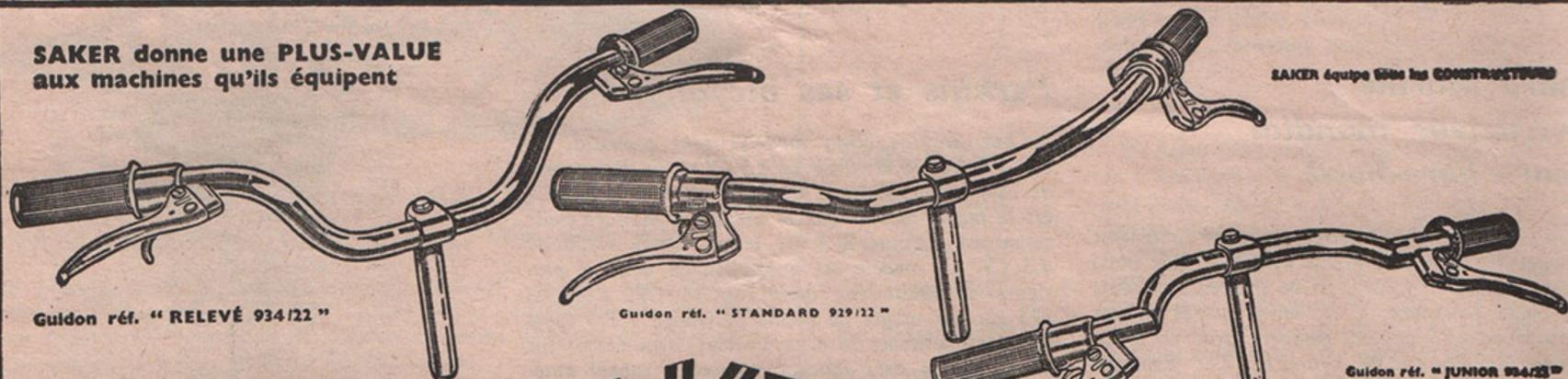
SUPERVAROSCOPE T 62

MANUFACTURE FRANÇAISE D'OUTILLAGE
SPÉCIALISÉE POUR CYCLES ET MOTOS

VAR 6, Rue Pasteur, PARIS XI^e - TÉLÉPHONE : ROquette 03-88

SAKER donne une PLUS-VALUE
aux machines qu'ils équipent

SAKER équipe 6000 les CONSTRUCTEURS



Guidon réf. "RELEVÉ 934/22"

Guidon réf. "STANDARD 929/22"

Guidon réf. "JUNIOR 934/22"

ACCESSOIRES

SAKER

pour
CYCLOMOTEURS



Caoutchouc C 702 F ou R

Caoutchouc C 722 F ou R

Caoutchouc C 502 F ou R

Caoutchouc C 512 F ou R

Caoutchouc C 522 F ou R

Poignée-Bloc Gauche 3782 5G

Poignée de Vitesses 2862

Poignée tournante 722 DD
MOBYLETTE - BIMA

Poignée tournante "PEKINA 117"
MOBYLETTE - BIMA

Poignée-Bloc Droit 3707 5D

Bride pour Centre
999/95

Cle à bougie 186

Protège-bougie 190

Bouton monofil 157

Lever débrayage 282

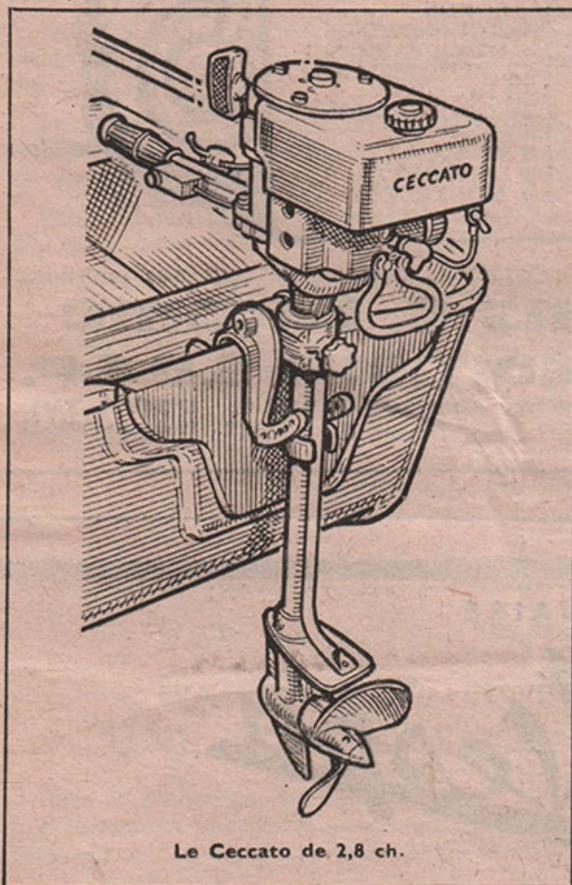
SAKER - COURBEVOIE - (FRANCE)

Le Salon nautique international (Suite de la page 5)

Autre fabrication suédoise, les Archimèdes qui existent en trois versions : 2,4, 6,2 et 30 CV. Le premier, baptisé E 3 est un monocylindre de 55 cc. qui ne pèse que 13 kg. Son régime maxi est de 4.200 tr/mn et il est refroidi par air. Le second, le E 7 est nettement plus puissant et peut être utilisé en de nombreuses circonstances. C'est également un monocylindre refroidi par air de 88 cc. de cylindrée.

Ceccato, la puce de rivière

Chez l'importateur Max Roujou, bien connu des Motocistes, figurait également le petit moteur Ceccato 49 cc. de 2,8 CV. Sauf erreur de notre part, c'est vraisemblablement la plus petite cylindrée dans les moteurs hors-bord. Livré avec réservoir de 2 l, outillage complet et poulie de lanceur avec corde, le Ceccato est le type parfait du moteur pour débutants ou pour pêcheurs en rivière qui ne visent pas les performances... bien qu'il permette un honnête 10-14 km/h avec une petite coque en plastique.



Le Ceccato de 2,8 ch.

Goïot, le constructeur français vise la robustesse

Nous avons conservé pour la fin, la production d'une firme française qui s'est taillé partout une réputation justifiée, notamment en Afrique Noire où ses moteurs propulsent maintenant les longues pirogues des Noirs. Cette utilisation tropicale est un incontestable garant de sécurité pour les moteurs Goïot qui, rien que pour la région de Dakar, se comptent plus de 3.000. La gamme comportait jusqu'alors quatre modèles : le Yachtman 2,3 CV, le Monobloc 3,5 CV, le Super-Monobloc 5 CV et le Tropical 7-9 CV. Mais la clientèle noire évolue et maintenant ne se contente plus du modèle 7-9 CV. C'est pourquoi la Maison Goïot a réalisé un nouveau moteur, de cylindrée plus forte puisque de 25 CV. Monté flottant sur silentblocs, ce moteur est un 440 cc. bicylindre dont le régime, volontairement lent s'établit entre 3.700 et 3.900 tr/mn. Sa consommation est très faible, 4 à 5 litres à l'heure au régime de croisière et moins de 8 litres à plein régime. Il est doté d'un débrayage et d'un amortisseur dans l'hélice et comporte, en outre, de très nombreuses astuces et améliorations techniques. C'est ainsi qu'il est le seul moteur existant avec avance automatique à l'allumage. Le bras plongeur est cloi-



Le Yachtman 2,3 ch de Goïot.

sonné dans le sens de la hauteur et comporte deux arbres de transmission, l'un pour l'hélice, l'autre pour la commande de pompe, solution qui élimine toute remontée d'eau possible dans le moteur. L'embrayage est fixé sous la tête motrice et la poignée du lanceur est fixée à la hauteur de la presse, ce qui empêche tout basculement lors de la mise en route. Ce 25 CV est vendu 3.200 NF dans sa version standard.

Les autres petits modèles de la firme sont tout autant intéressants. Le Yachtman de 2,3 CV, un 63 cc. est doté d'un embrayage et ne pèse que 11,5 kg. Il possède un carburateur tout terrain à cuve et gicleur centrés, absolument imbouchable, et assurant une alimentation uniforme quel que soit le gîte ou les mouvements du bateau. L'hélice est de plus dotée d'un amortisseur de chocs en néoprène. Ce moteur est excessivement souple et permet une vitesse minimum, sans débrayer, de 1 km/h et son silence de fonctionnement est total.

Le Monobloc de 3,5 CV est par définition le moteur des pêcheurs en raison de sa robustesse et de son extrême simplicité. C'est un 110 cc. présenté en deux versions : mer (23 kg) et rivière (19 kg).

Ce moteur possède une très grande puissance de traction et certains passeurs l'utilisent même pour propulser de grandes barques avec une vingtaine de personnes à bord. La vitesse varie naturellement suivant les formes et le déplacement du bateau utilisé. Avec une barque de rivière de 6 mètres de long chargée normalement, la vitesse obtenue est de 9 à 12 km/h. Avec un bateau léger et fin de lignes, le



Le réputé "Colonial" 7-9 ch de Goïot.

maximum est de 13 à 15 km/h. Ce propulseur, comme les autres Goïot, coulisant dans son support peut être, enfin, remonté à bord sans qu'il soit nécessaire de détacher la presse de fixation. Le Super-Monobloc développe plus de 5 CV réels et sa cylindrée est de 147 cc. Quant au Colonial de 7-9 CV, comme nous l'avons dit, il a fait ses preuves sous toutes les latitudes. C'est un 220 cc. à distribution desmodromique avec avance à l'allumage synchronisée avec le carburateur automatique. Son poids varie selon qu'il est utilisé en mer (40 kg) ou en rivière (35 kg).

Un souhait pour le prochain Salon : plus de place aux petits moteurs

Voilà terminé ce rapide tour d'horizon des petits moteurs hors-bord présentés au Salon nautique international où l'on trouvait encore, naturellement, d'autres productions, notamment dans les grosses cylindrées, tant chez Johnson que chez Mercury. En apparence, ces moteurs tenaient une place relativement discrète dans l'exposition. Les constructeurs, il est vrai, ne sont pas tellement nombreux. Mais par contre, on les retrouvait sur de très nombreux autres stands, ceux des constructeurs de bateaux qui les montaient sur leurs modèles.

Tous ces moteurs sont, en effet, utilisables sur les bateaux les plus petits, même sur de nombreux types de bateaux pneumatiques conçus pour recevoir de tels moteurs. On peut dire, d'ailleurs, que c'est grâce à cette formule du « petit » bateau équipé d'un « petit » moteur que de nombreux Français ont pris goût, et prennent encore goût, aux plaisirs de la randonnée sur l'eau sans parler des pêcheurs qui trouvent là de précieux et agréables auxiliaires.

Nous avons d'ailleurs un peu l'impression après une visite d'un Salon spécialisé que cette tendance n'est pas assez exploitée et qu'elle se trouve noyée au milieu des embarcations de toutes sortes et de prix inabordable pour de nombreuses bourses, même ceux qui sont au-dessus de la moyenne. C'est un peu comme si au Salon de l'Automobile, on ne mettait en valeur que les voitures de plusieurs millions et que nos voitures françaises moyennes se trouvent timidement cachées dans les coins. La comparaison fera peut-être sourire ceux qui se targuent d'être des hommes de bateau. Mais notre sentiment est partagé par de nombreux visiteurs et si la visite des grosses unités offrait un intérêt documentaire certain, beaucoup comme nous, se sont finalement intéressés de très près aux petits moteurs équipant les petits bateaux...

Études DOCAUTO

RECTIFICATIF

Dans notre numéro du 26 novembre dernier nous avons publié en pages 15, 17 et 19 une étude concernant

LES DIFFÉRENTS RÉGIMES D'IMMATRICULATION A LA SÉCURITÉ SOCIALE

Malheureusement, une erreur s'est produite lors de la mise en page de cette étude.

La page 17, sauf les quatre lignes en haut de la colonne de gauche, doit être rejetée à la fin de la page 19 à la suite du chapitre V, paragraphe A) Sanctions pécuniaires.

Du **NOUVEAU** chez...

PATINS de FREINS

Cycles - Cyclos

ÉTS VICKERS S.A.R.L.
Caoutchouc Manufacturé

POIGNÉES Cycle
POIGNÉES Enfant
bouchées et débouchées

Le Spécialiste du 2-Roues

LA BIBLIOTHÈQUE DU "MOTORSÉ"

AUTOS MOTOS
CYCLOMOTEURS SCOOTERS
MOTEURS VELOMOTEURS

TOUT SUR :
LA 203 PEUGEOT
LA DAUPHINE
LA 4 CV RENAULT
LA TRA. AV. CITROEN
L'ARONDE
LA 2 CV CITROEN
LA DYNA PANHARD
LES MOTOBECANES
LES PEUGEOT
LES GNOME-RHONE
LES VAP
LE VESPA
LE LAMBRETTA
LA MOBYLETTE
etc...

Franco sur demande : Catalogue complet de tous nos ouvrages

Éditions C. Lacome

EN VENTE AUX **ÉDITIONS S.O.S.P.**
59, Avenue de la Grande-Armée, PARIS-XVI'
Téléphone : KLÉ 86-15 + C.C.P. Paris n° 7336-22

SPÉCIALITÉS MÉCANIQUES DE PRÉCISION ADAPTABLES AUX
AUTOS - VELOMOTEURS - SCOOTERS - CYCLOMOTEURS

GALETS
AIGUILLES
ROULEMENTS A BILLES
AXES DE PISTON

VARAY ET MAGNENANT

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

CONCESSIONNAIRE

Vespa

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
SCOOTER — TRI-VESPA et VESPA 400

Depuis les années 1951
Remise importante aux Réparateurs Expédition sur demande

Société MUNIER, 145, av. de Malakoff, PARIS (16°)
PAS. 90-13 Métro PORTE-MAILLOT

CONCESSIONNAIRE

Lambretta
DISTRIBUTEUR OFFICIEL

Le stock le plus complet de Pièces détachées
D'ORIGINE
pour SCOOTERS et TRIPORTEURS
REMISES IMPORTANTES AUX RÉPARATEURS

Ets Robert GUEZ 13, Bd Pasteur, PARIS - SEG 32-36
Métro Pasteur

Les scooters
MOTOBÉCANÉ
MOTOCONFORT
sont équipés en série
avec la
SUSPENSION CAOUTCHOUC
& L'ANTIVOL

NEIMAN

L'Officiel répond
à toutes demandes
de renseignements

(Joindre enveloppe timbrée)

Disponibles à lettre lue :

FICHES de RÉPARATION
MOTOS et CYCLES
format 120 x 160

avec souche détachable à remettre
au client pour le retrait de sa machine

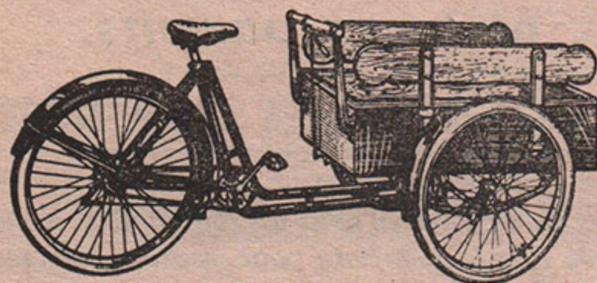
Par 500 : 14,55 NF + port
Par 1000 : 28,15 NF + port

que vous pouvez vous procurer
par virement au compte postal
7336-22 Paris.

ÉDITIONS S.O.S.P.
59, Av. de la Grande-Armée, Paris 16°

LE TRIPORTEUR

Il existe toujours une clientèle pour



ce véhicule
économique

Un spécialiste : JUÉRY

Nous avons déjà donné à plusieurs reprises des informations concernant des 3-Roues utilitaires équipés de moteurs 50 cc. ou 125 cc. Dans ces deux cylindrées il existe une gamme assez vaste permettant de satisfaire aux exigences de professions très diverses.

Toutefois, il existe encore une demande assez importante encore pour la bonne vieille formule de triporteur à pédales si l'on en juge par le courrier de nos lecteurs.

Spécialistes de la question, les Établissements Juéry offrent actuellement en deux séries, normale et surbaissée, plus de dix modèles de base pouvant recevoir de multiples adaptations.

Parmi les caractéristiques principales des triporteurs Juéry, nous signalerons plus particulièrement :

- Direction Juéry à billes avec blocage indébrable ;
- Transmission par chaîne renforcée. Développement 3,70 m ;
- Frein tambour sur roue arrière ;
- Roue libre sur demande ;
- Pneumatiques ou bandages 700 x 45 à talon ;
- Suspension par ressorts à lames à l'avant.

Avec le concours de G. Monneret

VAP AURAIT L'INTENTION D'OUVRIR A MONTLHÉRY UNE ÉCOLE DE COMPÉTITION

Sous le patronage de notre confrère « Moto-Revue », Vap ouvrirait prochainement une école de compétition à Montlhéry. Cette école serait réservée aux jeunes propriétaires d'un modèle de la marque.

Les aspirants coureurs auraient trois machines mises à leur disposition par la Société Vap et le « meilleur élève » recevrait en fin de stage une machine « compétition-client ».

C'est une initiative intéressante qui viendra compléter l'effort fait cette année par la Société Vap pour le développement de sa gamme de modèles sport.



**VOUS QUI CONSERVEZ
VOTRE REVUE...**

PROCUREZ-VOUS LA RELIURE

De " L'OFFICIEL DU CYCLE
ET DU MOTOCYCLE "

Au prix de : 10 NF (franco)

Envoi à réception de votre
commande et de son montant

59, avenue de la Grande-Armée, PARIS
C.C.P. 1481-96

LE " MOTOR-BIKE "

QUI FAIT FUREUR AUX U.S.A.

PEUT-IL RÉUSSIR EN FRANCE ?

LES Éts MARLOTTE, DE PARIS, ET LES Éts
PRADEAU, DE LIMOGES, S'INTÉRESSENT A
CE TYPE DE MOTOCYCLE TRÈS SPORTIF
ET QUI DOIT BEAUCOUP AU KARTING

Les Établissements Marlotte, de Paris et Pradeau, de Limoges qui furent parmi les tout premiers à s'intéresser au karting en France, ont conclu un nouvel accord commercial pour lancer la fabrication d'un scooter sportif. Ce véhicule très simplifié, si on le compare à un scooter classique, utilise bon nombre de pièces de karts telles que roues et transmission. Le modèle vendu par les Établissements Marlotte sous le nom de « Scout-Kart » et par les Établissements Pradeau sous celui de Mini-Bike.

Très simple, comme nos lecteurs pourront en juger sur notre cliché, ce « Motor-Bike » — un nom bien français reste à trouver — devrait être vendu à un prix très inférieur à celui d'un kart. D'après les premières études effectuées par nos deux constructeurs, il serait peut-être possible d'atteindre la moitié du prix d'un kart de bonne qualité. Ceci pour le châssis, bien entendu.



" Scout-Kart " ou " Mini-Bike ", une machine qui promet de belles acrobaties.

Il reste le moteur... Pour celui-ci, les créateurs de la formule française du « Motor-Bike » estiment que de bons moteurs qui sont désormais « dépassés » pour le karting conviendraient parfaitement. Dans ces conditions, il serait possible d'équiper un « Motor-Bike » avec certains moteurs de 50 cc. ou de 100 cc. assez nombreux en stock.

L'important, à notre avis, est que dès le départ, les constructeurs, dirigeants et pratiquants, méditent un peu sur les premières erreurs qui ont coûté très cher aux pratiquants du karting. Il serait bon, en particulier, que ne soit pas déclenchée dès le départ la fameuse course aux armements, car certains moteurs actuels de karting excessivement puissants pourraient entraîner quelques accidents préjudiciables à l'avenir de ce nouveau sport.

Très sagement Pradeau et Marlotte préconisent des moteurs de 100 cc. pas trop poussés avec embrayage ou à défaut décompresseur.

Le « Motor-Bike » est un engin très... sportif, exigeant certaines positions acrobatiques d'après les premiers essayeurs de prototypes. Pradeau et Marlotte vont amener en France, si l'expérience réussit comme nous le souhaitons, un sport passionnant. Nous en reparlerons.

Les Vélocistes-Motocistes de la Mayenne sont informés que l'Assemblée générale du Syndicat du Cycle et du Motocycle de leur département aura lieu le lundi 14 janvier 1963 à 14 h 30, à la Chambre de Métiers de Laval, en présence de M. CATINAT, vice-président-délégué de la F.N.C.R.M.

(Communiqué.)

L'ENFANT ET LA BICYCLETTE

Conseils utiles pour vos jeunes clients... et leurs parents.

Par le docteur André CLEMENCET

Les fêtes de fin d'année constituent pour le Vélociste, la meilleure période de ventes de bicyclettes pour les tout-petits. Nous avons déjà souligné à maintes reprises dans ces colonnes l'avantage considérable que le Vélociste peut prendre sur ses concurrents, les grands magasins ou les magasins à succursales multiples, en faisant valoir son service après-vente qui assure la meilleure des garanties aux parents.

Il est toutefois un autre aspect du problème de la vente pour le Vélociste, c'est celui de la connaissance profonde de son métier, du matériel qu'il vend et de l'utilisation intelligente de celui-ci. Le docteur André Clemencet expose ici l'essentiel des règles qu'il convient de retenir pour une utilisation bénéfique de la bicyclette par les enfants. Le Vélociste ne pourra pas faire meilleure œuvre de propagande en faveur de la bicyclette que de rappeler à ses clients ces règles encore trop méconnues du grand public.

Les périodes dans la vie du jeune cycliste

Beaucoup d'enfants reçoivent vers 4 ans, pour leurs étrennes, une petite bicyclette munie de stabilisateurs. Si ces enfants ont la chance de disposer d'un espace approprié, très vite ils apprendront à rouler sur cet engin qui deviendra leur jouet préféré.

Il semble intéressant pour nous de nous pencher sur ces enfants pour voir dans quelles conditions cet exercice peut être bénéfique.

Nous distinguerons trois périodes dans la vie du jeune cycliste : la première allant de 4 à 12 ans, la seconde de 13 à 16 ans et la dernière de 16 à 18 ans.

Première période ou période prépubertaire (4 à 12 ans).

L'enfant, garçon ou fille, est pendant cette période en pleine croissance. Il a avant tout besoin d'une vigoureuse santé et il ne saurait être question de développement musculaire.

La bicyclette reste un jouet mais ce jouet présente des avantages. Il tend, en effet, à développer les grandes fonctions respiratoire, circulatoire, articulaire, et à perfectionner la coordination nerveuse.

Les parents doivent veiller à ce que la pratique de la bicyclette à cet âge ne donne lieu à aucune espèce de compétition ; celle-ci peut, en effet, apparaître sous forme de concours avec des frères et des sœurs plus âgés, ceux-ci engageant le plus jeune à faire tant de fois le tour du jardin pour prouver sa force.

Deuxième période (13 à 16 ans).

Elle s'étend à l'âge pubertaire et post-pubertaire, de 13 à 16 ans. A 13 ou 14 ans, les tissus encore inachevés continuent leur formation ; ils n'ont pas la fixité de constitution de ceux de l'adulte. Le double mouvement d'assimilation et de désassimilation est extrêmement actif. Les sujets de cet âge sont encore de véritables enfants, au point de vue physiologique. Leur résistance est faible et leur force musculaire est inférieure à celle qu'on pourrait supposer qu'ils ont, en ne considérant que leur taille. La fonction respiratoire est sujette à de grandes variations : le nombre des respirations est instable. La fragilité des organes est grande. Il faut noter aussi que les enfants de cet âge, souvent débilités par la vie confinée qu'on leur fait mener, n'ont pas la notion exacte de leur force et des moyens physiques dont ils disposent réellement. Ils se croient généralement plus résistants qu'ils ne sont en réalité. A cet âge, la pratique de la bicyclette devra tenir compte de ces données physiologiques. L'adolescent ne se livrera à aucun exploit de vitesse ou de fond.

Vers 14 ou 15 ans, les effets de la puberté apparaissent : la taille s'accroît rapidement, les membres s'allongent mais les masses musculaires demeurent encore frêles. Les extrémités des os, et en particulier des fémurs et des tibias, sont le siège d'une vive congestion qui rend les articulations particulièrement fragiles à l'égard des traumatismes. De la pesanteur, des douleurs vagues au niveau des genoux et de la région lombaire traduisent cette suractivité de la nutrition au niveau des principales articulations.

La fatigue survient promptement. L'intoxication de l'organisme par les déchets, à la suite d'un travail physique un peu intense, s'accuse rapidement par de la fièvre. Il semble que l'adolescent soit à cette période en état de moindre résistance.

La pratique de la bicyclette à cette période sera recommandée. Elle consistera uniquement en promenades au cours desquelles seront ménagés des temps de repos, sans jamais chercher à réaliser un exploit en kilomètres et en vitesse.

Ce n'est qu'en respectant ces règles qu'on évitera les accidents qui font tant de tort au sport cycliste auprès de certains jeunes et de leurs parents.

Troisième période (de 16 à 18 ans).

Les adolescents ont cessé d'être des enfants. Les os ont acquis de la résistance et les muscles se sont soudain développés. Leur relief commence à se dessiner. La résistance à la fatigue s'accroît. L'adolescent se sent plus vigoureux et recherche instinctivement l'occasion d'employer sa force. Le moment est venu de pratiquer le cyclisme en s'orientant peu à peu vers les exercices de fond et de force.

Mais avant tout entraînement sérieux, notre adolescent devra subir un examen médical complet. Le médecin devra s'assurer de l'absence de lésion organique cardiaque. Cet examen comprendra un électro-cardiogramme avant et après l'effort. On pratiquera un examen pulmonaire sérieux avec radioscopie et mesure de la capacité respiratoire.

Au cours de l'entraînement, ces examens seront répétés. Enfin, le médecin insistera sur la nécessité à cette période d'une alimentation riche, en particulier en protides et en vitamines.

Je ne veux pas conclure. Ce court exposé n'a la prétention de n'être qu'une entrée en matières.

Tous les enfants aiment la bicyclette tant qu'ils la considèrent comme un jouet. Leur désaffection vient au moment où ils rêvent de substituer un moteur à leurs jambes.

Mais, ne peut-on pas empêcher cette désaffection ?

Après le docteur A. Clemencet, un "ancien", Eugène Christophe a son mot à dire et enseigne

L'ART DE MONTER LES COTES

« Je ne suis pas d'accord de monter toutes les côtes en « danseuse » debout sur les pédales, comme beaucoup de jeunes ont tendance à le faire.

Le cycliste doit rester assis et prendre appui sur la selle pour tourner les pieds sur toute la circonférence décrite par la pédale, en articulant par le jeu de la cheville et tous les muscles de la jambe (mollet, cuisse, etc.), les mains serrant bien le guidon, les bras pliés et bandés, font avec la musculature du dos un arc qui rejoint la selle, maintenant les ischions en contact avec elle.

Quand les côtes sont longues, la fatigue vous fait changer de position pour se reposer par le changement de travail des muscles et la « danseuse » peut se faire quelques instants sans que la vitesse s'accélère. Sur le plat, elle peut être parfois utile, mais je n'y vois aucun avantage et c'est là une mauvaise habitude.

En course, certains concurrents en abusent sans pour cela lâcher leurs concurrents, mais ils zigzaguent et sont une gêne pour leurs voisins. »

Voilà donc quelques conseils qui, croyez-nous, sont bons à rappeler à vos clients. Ils seront appréciés par tous les parents qui voient en la bicyclette plus qu'un jouet banal qui pourrait être vendu par n'importe qui !

LA RÉGLEMENTATION DES VENTES

AU DÉBALLAGE EST RENFORCÉE

Les ventes au déballage étaient réglementées jusqu'alors par la loi du 30 décembre 1906, instituée à la diligence du Syndicat général des Motocistes. Les dispositions de cette loi n'ayant pas toujours été respectées, les ventes de cette nature ont persisté, accentuées depuis quelques années par l'utilisation de magasins spécialement loués à cet effet.

Jusqu'alors la définition des ventes au déballage n'était pas établie d'une manière rigoureuse. La loi de 1906 prévoyait plutôt les formes de ventes qui ne pouvaient pas être considérées comme ventes au déballage. Le nouveau décret du 26 novembre 1962 apporte à ce sujet quelques éclaircissements. Les différentes sortes de ventes énumérées par la loi de 1906 prenaient souvent les apparences de ventes au rabais (en particulier les soldes). Il n'en est pas toujours ainsi et les ventes forcées aux enchères, par exemple, pouvaient, par le jeu des surenchères, atteindre même des prix supérieurs à ceux du marché.

Afin de lutter contre ces pratiques, un arrêté, en date du 26 novembre 1962, publié au « J. O. » du 6 décembre 1962, a précisé les modalités d'application de la loi de 1906.

I. — CHAMP D'APPLICATION DE LA LOI SUR LES VENTES AU DÉBALLAGE

Les ventes au détail de marchandises neuves faites sous forme de soldes, liquidations forcées ou déballages sont soumises à la réglementation ci-dessous, notamment à l'autorisation du maire de la commune, et dans le département de la Seine, du Préfet de police.

A) SOLDES

Sont considérées comme soldes les ventes présentant un caractère réellement ou apparemment occasionnel, accompagnées ou précédées de publicité et annoncées comme tendant à l'écoulement accéléré de tout ou partie d'un stock de marchandises.

Ne tombent pas sous le coup des dispositions de la loi :

a) Les soldes périodiques ou saisonniers de marchandises démodées, défraîchies, dépareillées ou fin de séries, vendues en fin de saison et ne constituant qu'une partie du stock, faits par les commerçants dans le local où ils exercent habituellement leur commerce, que ces ventes soient ou non précédées ou accompagnées de publicité ;

b) Les ventes effectuées dans le local où ils exercent leur commerce par les soldeurs professionnels dont l'activité habituelle a pour objet, en vue de les revendre, d'acheter à des commerçants ou à des fabricants des marchandises neuves dépareillées, défraîchies, démodées ou de deuxième choix.

B) LIQUIDATIONS

Sont considérées comme liquidations les ventes accompagnées ou précédées de publicité présentant un caractère réellement ou apparemment occasionnel ou exceptionnel, annoncées comme tendant à l'écoulement accéléré de la totalité ou d'une partie des marchandises d'une entreprise à la suite de la décision de cesser un commerce, d'en modifier la structure ou les conditions d'exploitation, que cette décision soit volontaire ou qu'elle intervienne sous forme d'une vente forcée rendue nécessaire par un événement indépendant de la volonté du propriétaire.

C) VENTES AU DÉBALLAGE

Sont considérées comme ventes au déballage les ventes précédées ou accompagnées de publicité, effectuées sur des emplacements ou dans des locaux habituellement destinés au commerce et présentant un caractère réellement ou apparemment occasionnel ou exceptionnel. Ce caractère peut résulter du mode d'acquisition des marchandises, de l'importance du stock mis en vente, des prix annoncés ou de toute autre cause.

Ne tombent pas sous le coup des dispositions de la loi du 30 décembre 1906 les ventes effectuées par des commerçants ambulants et forains lorsque ces ventes ne présentent pas de caractère exceptionnel, correspondent au commerce dont il est fait mention sur la patente des intéressés et qu'elles sont réalisées sur les emplacements où les commerçants exercent habituellement et régulièrement leur activité.

II. — DÉLIVRANCE DE L'AUTORISATION DE MISE EN VENTE

Aucune mise en vente ou publicité afférente aux ventes ne peut intervenir avant la délivrance de l'autorisation délivrée par le maire de la commune où la vente doit avoir lieu et, dans le département de la Seine, par le Préfet de police.

Les décisions portant rejet d'une demande d'autorisation ou accordant une autorisation conditionnelle doivent être motivées.

Pièces à produire pour obtenir l'autorisation.

Le vendeur est tenu, à l'appui de sa demande d'autorisation, de :

1° Produire un extrait établissant son immatriculation au Registre du Commerce depuis un an au moins et un extrait de son inscription au rôle des patentes ;

2° Justifier du motif pour lequel il désire procéder à cette vente occasionnelle ;

3° Produire un inventaire détaillé des marchandises à vendre, en indiquant leur importance en numéraire et le délai indispensable à leur écoulement ;

4° Justifier de sa qualité de propriétaire des marchandises ainsi que de leur provenance par la production de ses livres et factures ;

5° Indiquer l'emplacement de la vente ;

6° Décrire la publicité qu'il se propose d'effectuer en vue de cette vente ;

7° En cas de soldes et de liquidations, justifier, sauf circonstances exceptionnelles, qu'il est en possession des marchandises à écouler depuis trois mois au moins et que les prix fixés pour leur mise en vente sont inférieurs à ceux pratiqués par lui durant cette période.

L'autorisation fixe la durée de la vente et, le cas échéant, précise les circonstances particulières qui ont justifié l'octroi d'une autorisation supérieure à deux mois.

L'autorisation rappelle que, pendant la durée de la vente, il est interdit au commerçant de recevoir des marchandises de la catégorie de celles figurant à l'inventaire produit à l'appui de la demande d'autorisation.

En ce qui concerne les soldes et liquidations, elle précise qu'il doit y être procédé sur les lieux où le requérant exerce habituellement son commerce.

L'autorisation ne pourra être accordée à une même personne d'effectuer dans la même localité deux liquidations successives avant qu'un délai de deux ans ne se soit écoulé depuis la fin de la première vente. Ce délai pourra toutefois être réduit lorsque l'intéressé justifiera que l'écoulement de la marchandise présente, pour des raisons indépendantes de sa volonté, un nouveau caractère d'urgence.

LE 33^e SALON DE GENÈVE AURA LIEU DU 14 AU 24 MARS 1963

Les cycles, les motocycles, les bateaux voisineront avec les automobiles.

Le Secrétariat permanent du 33^e Salon international de l'Automobile qui aura lieu à Genève du 14 au 24 mars 1963, procède actuellement à la répartition des emplacements qui seront attribués aux exposants des diverses sections. Ceux-ci sont, une fois de plus, en augmentation sur les années précédentes.

Ainsi, à part les sections des véhicules utilitaires et des machines d'entreprises qui, pour respecter un accord international, ne seront pas représentées l'an prochain, mais réapparaîtront en 1964, le Salon de Genève présentera, sur des surfaces agrandies, les dernières réalisations en matière de voitures de tourisme, carrosseries, motos, cycles, bateaux, caravanes, camping et accessoires.

AVIS IMPORTANT A NOS ABONNÉS

Nos lecteurs dont l'échéance d'abonnement est en :

DÉCEMBRE - JANVIER - FÉVRIER

sont avisés que nous procéderons au recouvrement postal de leur abonnement fin janvier.

Nous les remercions à l'avance de bien vouloir honorer ce recouvrement présenté par les P. et T., seul moyen pratique de part et d'autre pour l'exécution de cette opération traditionnelle.

**L'OFFICIEL
DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE 1 an : 15 N F**
couplé avec

OFFICIEL DE L'AUTOMOBILE 1 an : 25 N F

Nota. — Le règlement peut nous être effectué directement par chèque ou à notre C.C.P. Paris 1481-96 avant le 20 janvier.

REMISES ET COMMISSIONS USUELLES ENTRE CONCESSIONNAIRES ET AGENTS DE MACHINES AGRICOLES

Le montant en pourcentage des remises habituellement consenties par les concessionnaires ou grossistes en machines agricoles à leurs agents, est fixé généralement par contrat.

Nous donnons ci-dessous les pourcentages couramment pratiqués dans ce domaine.

	Matériel de motoculture	Matériel à traction animale
Agent exclusif avec territoire déterminé, s'occupant de : vente, mise en route et service après-vente.	50 % de la remise nette	Remise de base plus bonification par quantité à déterminer
Agent sans exclusivité s'occupant de : vente, mise en route et service après-vente.	40 % de la remise nette	Remise de base
Agent prenant les commandes à l'aide du concessionnaire, mais n'assurant ni garantie, ni service après-vente.	20 % de la remise nette	Remise de base — 2 %
Agent indicateur.	10 % de la remise nette	10 % de la remise nette
Agent pour lequel une remise est demandée par le client, lors de la commande au concessionnaire.	10 % de la remise	10 % de la remise nette
Agent demandant une remise sur le matériel vendu dans sa commune sans son intermédiaire.	Néant	Néant *

NOUVEAUX TARIFS HORAIRES DE FACTURATION DU CYCLE ET DU MOTOCYCLE A DATER DU 9 DÉCEMBRE 1962

Les tarifs horaires de facturation du Cycle et du Motocycle pour la région parisienne varient en fonction des modifications de l'indice global pondéré des salaires des industries mécaniques et électriques. Cet indice fixé à 152 pour le mois de septembre (« B.O.S.P. » du 10 novembre 1962) est passé à 153 pour le mois d'octobre (« B.O.S.P. » du 8 décembre 1962), entraînant ainsi une augmentation de 0,59 % environ.

Les tarifs de facturation pour la région parisienne s'établissent comme suit :

	Cycles	Tous motorisés
Travaux ordinaires	9,68	12,30
Travaux spéciaux.....	11,24	13,80

Il est rappelé que la Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Motocycle lors de son Congrès d'octobre, a recommandé à tous les syndicats et à leurs adhérents de faire appliquer un tarif unique de réparation quelle que soit la catégorie du véhicule.

Étant donné que certains syndicats appliquent encore des tarifs différents, selon les types de véhicules, et qu'une rectification brutale serait anti-commerciale, le Congrès a décidé que pour l'année 1963, les syndicats s'efforceraient de faire introduire cet usage chez leurs adhérents, dans la mesure du possible.

INSCRIPTION AU REGISTRE DU COMMERCE

LES FRAIS DE NOTIFICATION D'ORDONNANCE EN CAS DE CONTRAVENTIONS AUX OBLIGATIONS des assujettis, sont à la charge de ceux-ci.

Un décret en date du 7 novembre 1962, « J. O. » du 11 novembre 1962, établit les conditions de paiement par l'assujetti, des frais afférents à ces formalités. Nous donnons ci-dessous le texte de ce décret :

ARTICLE PREMIER. — Les frais de notification de l'ordonnance prévue à l'article 12 du décret n° 58-1355 du 27 décembre 1958 relatif au Registre du Commerce ainsi que les frais de notification et d'envoi de lettre recommandée prévus à l'article 13 dudit décret sont avancés par le greffier du Tribunal de commerce ou du Tribunal de grande instance en tenant lieu.

Le montant en est remboursé par l'assujetti lors des opérations de régularisation de sa situation.

ART. 2. — Si l'assujetti est insolvable, s'il est impossible de le joindre ou s'il n'a pas été déféré à l'injonction du juge chargé de la surveillance du Registre du Commerce, le montant des frais avancés par le greffier est remboursé à ce dernier par le Trésor public, sur ordonnance du juge chargé de la surveillance du registre du commerce rendue à la requête du greffier.

Les dépenses correspondantes sont liquidées et payées conformément aux dispositions des articles R 214 et suivants du Code de procédure pénale.

ART. 3. — Le Trésor public recouvre le montant des frais remboursés au greffier en même temps et selon les mêmes voies de droit qu'il recouvre le montant des amendes prononcées contre l'assujetti défaillant par application des dispositions des articles premier et 2 de l'ordonnance n° 58-1352 du 27 décembre 1958 réprimant certaines infractions en matière de Registre du Commerce.*

L'ordonnance du juge doit précéder toute sanction.

Rappelons que l'inscription au Registre du Commerce est obligatoire pour toute personne physique ou morale, exerçant une activité commerciale sur le territoire français.

Deux décrets en date du 9 août 1953 et du 6 janvier 1954 complétés par le décret du 27 décembre 1958, ont accompli la réforme du Registre du Commerce et rendu nécessaire la réimmatriculation générale de tous les commerçants.

Cette réimmatriculation a été effectuée progressivement. Les commerçants primitivement inscrits avant le 31 décembre 1945 doivent être aujourd'hui réimmatriculés.

Ceux qui étaient inscrits entre le 1^{er} janvier 1946 et le 28 février 1954 devaient se faire réimmatriculer avant le 31 octobre 1960.

La réimmatriculation de toutes les entreprises devrait donc être terminée à l'heure actuelle.

Les dispositions du décret du 27 décembre 1958 relatives à l'inscription au Registre du Commerce, sont assorties de sanctions pénales.

Mais pour qu'il y ait sanction, il faut qu'une ordonnance du juge ait enjoint l'inscription ou la réinscription et que l'intéressé n'ait pas déféré dans la quinzaine.*

RAPPEL

L'ARTISAN RURAL

Principaux critères permettant de le définir.

Certains lecteurs nous ont demandé de leur rappeler les critères permettant de définir l'artisan rural. Les voici :

Au point de vue des régimes agricoles de Sécurité sociale, l'article 616 du Code rural, ainsi que d'autres dispositions de ce même code définissent les assujettis au régime agricole des assurances sociales (art. 1024) et des prestations familiales (art. 1060), comme étant ceux qui n'emploient pas plus de deux ouvriers de façon permanente.

La Cour de Cassation, Chambre civile, dans un jugement en date du 15 janvier 1954, estime que le travail de l'artisan rural devait être effectué dans une commune rurale.

Les activités de l'artisan rural sont d'une part, celles prévues par l'article 9 du décret du 9 février 1921 et par l'article 616, précité, du Code rural, c'est-à-dire les « maréchaux-ferrants, forgerons, réparateurs de machines-outils ou d'instruments, de bâtiments agricoles, bourreliers, sabotiers, tonneliers et charrons ».

D'autre part, lorsque les intéressés y consacrent la majeure partie de leur activité, la construction, la mise en état des éléments de production agricole ou l'exécution de travaux habituellement effectués par les agriculteurs, ils peuvent être considérés comme artisans ruraux.

Ainsi les charpentiers, maçons, menuisiers, couvreurs, plombiers, puisatiers, à condition qu'ils travaillent principalement pour la satisfaction des besoins professionnels des exploitants agricoles ont été considérés comme artisans ruraux.

Toutefois, il ne semble pas opportun d'établir, par voie réglementaire, une liste limitative de ces professionnels, étant donné la diversité des éléments qui entrent en jeu dans la définition des artisans ruraux relevant de la Mutualité sociale agricole.*

CARTES GRISES DES VÉHICULES

Le montant à acquitter pour l'obtention des cartes grises varie en fonction de la puissance fiscale du véhicule.

On sait que le prix des cartes grises pour les véhicules automobiles varient en fonction de la puissance fiscale des véhicules. Nous pensons qu'il est intéressant de donner à nos lecteurs, ne serait-ce que pour renseigner leurs clients, le tarif des cartes grises tel qu'il est utilisé par les services compétents.

Puissance	Tarif n° 1	Tarif n° 2	Tarif n° 3	Tarif n° 4
1 CV	13,20	6,60	3,30	1,65
2 —	26,40	13,20	6,60	3,30
3 —	39,60	19,80	9,90	4,95
4 —	52,80	26,40	13,20	6,60
5 —	66,00	33,00	16,50	8,25
6 —	79,20	39,60	19,80	9,90
7 —	92,40	46,20	23,10	11,55
7 —	105,60	52,80	26,40	13,20
9 —	118,80	59,40	29,70	14,85
10 —	132,00	66,00	33,00	16,50
11 —	145,20	72,60	36,30	18,15
12 —	158,40	79,20	39,60	19,80
13 —	171,60	85,80	42,90	21,45
14 —	184,80	92,40	46,20	23,10
15 —	198,00	99,00	49,50	24,75
16 —	211,20	105,60	52,80	26,40
17 —	224,40	112,20	56,10	28,05
18 —	237,60	118,80	59,40	29,70
19 —	250,80	125,40	62,70	31,35
20 —	264,00	132,00	66,00	33,00
21 —	277,20	138,60	69,30	34,65
22 —	290,40	145,20	72,60	36,30
23 —	303,60	151,80	75,90	37,95
24 —	316,80	158,40	79,20	39,60
25 —	330,00	165,00	82,50	41,25
26 —	343,20	171,60	85,80	42,90
27 —	356,40	178,20	89,10	44,55
28 —	369,60	184,80	92,40	46,20
29 —	382,80	191,40	95,70	47,85
30 —	396,00	198,00	99,00	49,50
31 —	409,20	204,60	102,30	51,15
32 —	422,40	211,20	105,60	52,80
33 —	435,60	217,80	108,90	54,45
34 —	448,80	224,40	112,20	56,10
35 —	462,00	231,00	115,50	57,75

Moins de 10 ans d'âge.

Tarif n° 1 : Voitures particulières, autocars de moins de 24 places, véhicules utilitaires de moins de 2 tonnes de C.U.

Tarif n° 2 : Motos, vélomoteurs, autocars de 24 places et plus, véhicules utilitaires de 2 tonnes de C.U. et plus, tracteurs non agricoles.

Plus de 10 ans d'âge.

Tarif n° 3 : Voitures particulières, autocars de moins de 24 places, véhicules utilitaires de moins de 2 tonnes de C.U.

Tarif n° 4 : Motos, vélomoteurs, autocars de 24 places et plus, véhicules utilitaires de 2 tonnes de C.U. et plus, tracteurs non agricoles. *

LES CARTES GRISES LES CARTES GRISES GRATUITES LES CARTES W ET WW

Posent pour vous des problèmes quotidiens. Ils peuvent être résolus grâce à

DOCAUTO

Cet ouvrage à renouvellement permanent consacre près de cent études aux problèmes d'ordre commercial, administratif, fiscal et social spécifiques de l'Automobile, du Cycle, du Motocycle et du Tracteur agricole.

PRIX FRANCO : 30,50 NF.

Règlement à la commande à :

S.O.S.P., 59, avenue de la Grande-Armée, PARIS (XVI°).
C.C.P. PARIS n° 7336-22.

BAUX COMMERCIAUX

LA DEMANDE DE RÉVISION N'EST RECEVABLE QU'A PARTIR DE LA NOTIFICATION ADRESSÉE POSTÉRIEUREMENT A LA DATE OU LA VARIATION DE PLUS DE 15 % A ÉTÉ ATTEINTE

Depuis la substitution à l'indice des 213 articles de celui des 250 articles, les révisions triennales des loyers commerciaux restent soumises à un blocage tant que l'indice à considérer n'a pas varié de plus de 15 %, après 3 ans d'application du loyer.

Pour la révision du loyer, une notification préalable est exigée et la révision prend effet du jour de celle-ci.

Certains bailleurs ont imaginé de notifier leur demande après les 3 ans écoulés en indiquant que la notification aurait effet au jour où la majoration de 15 % serait atteinte.

Un jugement du Tribunal de grande instance de la Seine, du 15 novembre 1962, rend inopérante une telle notification.

Considérant que la demande en révision n'est recevable qu'à partir de la notification postérieure à la date où une variation de plus de 15 % de l'indice a été atteinte.

Une notification prématurée formulée avant que soit atteinte une variation de l'indice de plus de 15 % ne serait valable qu'autant que serait indiquée dans l'acte de notification une date précise à partir de laquelle le nouveau prix du loyer deviendrait applicable.

Il n'en est pas ainsi lorsque le demandeur s'est borné à indiquer, sans précision de date, que la révision s'appliquerait au jour où serait acquise la variation de plus de 15 % des 250 articles, variation qui n'était pas atteinte lors de la notification.

LOCAUX VACANTS OU INOCCUPÉS

La procédure de réquisition est simplifiée en faveur des rapatriés d'Algérie.

Certains lecteurs nous ont demandé, si la réglementation de réquisition pouvait s'étendre aux résidences dites de « week-end ». La réponse semble positive. Rappelons qu'un décret en date du 7 juillet 1962 précise, en effet, la procédure de réquisition des locaux vacants ou inoccupés au profit des personnes rapatriées d'Algérie. Selon les dispositions de ce décret, la procédure de réquisition est modifiée comme suit :

« Le préfet fait procéder à l'enquête préalable à la réquisition et, éventuellement, à l'affichage du préavis de réquisition à la porte du local considéré ; il prend l'avis du maire avant d'ordonner la réquisition. »

Ces nouvelles dispositions entraînent les conséquences suivantes :

1° Les contestations peuvent être présentées dans un délai de six jours à compter de l'affichage au Service du logement ou au maire, à défaut de Service du logement (il était jusqu'alors de huit jours) ;

2° La prise de possession amiable du local réquisitionné qui ne pouvait intervenir avant l'expiration d'un délai de dix jours francs à dater de l'émission de l'ordre de réquisition peut être faite dans le délai de huit jours francs ;

3° Enfin, le délai de dix jours francs à dater de la tentative amiable de prise en possession valable pour l'exécution de l'ordre de réquisition est ramené à cinq jours francs.

Ces dispositions pourraient donc s'appliquer aux résidences secondaires mais il faudrait qu'il y ait eu demande en ce sens et cela ne pourrait se produire que dans des régions industrielles où il y a possibilité de trouver un emploi. *

LA RÉVISION DES BILANS DEVRA ÊTRE EFFECTUÉE AVANT LE 31 DÉCEMBRE 1962

On sait que la révision des bilans est obligatoire pour les entreprises réalisant un chiffre d'affaires annuel de plus de 500 millions d'anciens francs. Elle est facultative pour celles dont le chiffre d'affaires est inférieur.

Rappelons que cette révision, même si elle n'est pas obligatoire, devra être effectuée avant le 31 décembre prochain. *

CALENDRIER FISCAL DU 1^{er} TRIMESTRE 1963

**AVANT LE
15 JANVIER**

Versement forfaitaire 5 %

- Pour les employeurs, paiement du versement forfaitaire de 5 % sur les salaires réglés au cours du mois de décembre ou au cours du quatrième trimestre 1962 (Perception).

Impôt sur les sociétés

- Paiement du solde de l'impôt sur les sociétés afférent à l'exercice 1961-1962, pour les sociétés passibles de cet impôt et ayant clos leur exercice social le 30 septembre 1962. Majoration de 10 % passé le 15 janvier (Perception).

Charges sociales

- Paiement des cotisations de Sécurité sociale du quatrième trimestre 1962 et établissement du relevé annuel. Le cas échéant, paiement de la régularisation de 1962 :

Sécurité sociale, plafond trimestriel 2.400 NF, taux 20,25 % ;

Allocations familiales, plafond trimestr. 2.400 NF, taux 13,50 % ;

Accidents du travail, plafond trimestriel 2.400 NF, taux notifié.

**AVANT LE
31 JANVIER**

Forfait B.I.C.

- Les contribuables imposés aux bénéfices industriels et commerciaux d'après le régime du forfait doivent établir et envoyer en double exemplaire la déclaration modèle A. 2 (Inspection des Contributions directes du lieu d'exploitation).

Option pour le bénéfice réel

- Les contribuables dont le régime d'imposition normal est celui du forfait, mais qui désirent être imposés d'après le bénéfice réel, doivent exercer leur option (Inspection des Contributions directes).

- Les contribuables qui ont opté, il y a trois ans, pour le bénéfice réel et dont le chiffre d'affaires n'atteint pas les minima, doivent renouveler leur option s'ils ne veulent toujours pas être imposés d'après le régime du forfait (Inspection des Contributions directes).

Salaires, honoraires, commissions, etc., de 1962

- Les contribuables ayant payé en 1962 des salaires, honoraires, commissions, ristournes, etc., doivent établir et envoyer l'état n° 1024 (Direction départementale des Contributions directes).

I.R.P.P.

- Les contribuables qui ont été imposés pour plus de 200 NF à l'impôt sur le revenu des personnes physiques en 1962 et qui estiment que cette imposition sera moindre en 1963 (revenus de 1962) peuvent déclarer qu'ils limiteront leur acompte du 31 janvier (payable le 10 février), ainsi que celui du 30 avril (Perception).

**AVANT LE
15 FÉVRIER**

Versement forfaitaire de 5 %

- Paiement du versement forfaitaire de 5 % sur les salaires réglés au cours du mois de janvier, mais seulement s'il excède 200 NF (Perception).

Impôt sur les sociétés

- Paiement du solde de l'impôt sur les sociétés afférent à l'exercice 1961-1962 pour les sociétés passibles de cet impôt et ayant clos leur exercice social le 31 octobre 1962. Majoration de 10 % passé le 15 février (Perception).

I.R.P.P.

- Paiement du premier acompte provisionnel sur l'impôt sur le revenu des personnes physiques (premier tiers) pour les contribuables ayant été imposés en 1962 au titre de 1961 pour une somme supérieure à 200 NF. Majoration de 10 % passé le 15 février (Perception).

Déclaration des revenus 1962

- Tous les contribuables, à l'exception de ceux qui sont au bénéfice réel, doivent rédiger et envoyer la déclaration de leurs revenus en 1962, ainsi que les feuilles annexes (Inspection des Contributions directes du lieu du domicile).

**AVANT LE
15 MARS**

Versement forfaitaire de 5 %

- Paiement du versement forfaitaire de 5 % sur les salaires réglés au cours du mois de février, mais seulement s'il dépasse 200 NF (Perception).

Impôt sur les sociétés

- Les sociétés passibles de l'impôt sur les sociétés doivent effectuer le versement du premier acompte provisionnel au titre de 1963, établi sur la base des bénéfices de 1961, la régularisation ayant lieu lors du versement du deuxième acompte, d'après les bénéfices de 1962. Majoration de 10 % passé le 15 mars (Perception).

- Paiement du solde de l'impôt sur les sociétés afférent à l'exercice 1961-1962, pour les sociétés passibles de cet impôt et ayant clos leur exercice social le 30 novembre 1962. Majoration de 10 % passé le 15 mars (Perception).

**AVANT LE
31 MARS**

Imposition d'après le bénéfice réel

- Les contribuables imposés d'après le bénéfice réel doivent déclarer les résultats de l'exercice clos le 31 décembre 1962. Ils joindront, le cas échéant, la demande d'exonération de la taxe d'apprentissage et la déclaration modèle E des voitures de tourisme (Inspection des Contributions directes du lieu d'exploitation).

Contestation des impositions

- Les contribuables qui estiment devoir contester des impositions mises à leur charge dans des rôles mis en recouvrement en 1962 doivent envoyer leur réclamation avant le 31 mars (Directeur des Contributions directes).

CONTRIBUTIONS INDIRECTES

**CHAQUE
MOIS
ENTRE LE
4 ET LE 24**

- Déclaration et versement :
 - 1° De la taxe sur la valeur ajoutée de 20 % ;
 - 2° De la taxe de prestations de services de 8,50 % ;
 - 3° De la taxe locale de 2,75 % ;suivant que les entreprises sont assujetties à ces taxes et à la date qui leur a été fixée par l'Administration (Recette du chiffre d'affaires).

Sociétés

- Les sociétés qui ont arrêté leur exercice social dans le courant du trimestre doivent en déclarer les résultats :

1° Avant le 31 janvier, pour un exercice clos le 31 octobre ;

2° Avant le 28 février, pour un exercice clos le 30 novembre ;

3° Avant le 31 mars, pour un exercice clos le 31 décembre.

Elles doivent fournir, de plus, la déclaration modèle AC en double exemplaire, relative aux investissements dans la construction réalisés avant la date de clôture, mais uniquement si elles occupent plus de 10 salariés (Inspection des Contributions directes).

- Les entreprises occupant plus de 10 salariés qui ont clos leur bilan dans le courant du trimestre doivent procéder à l'investissement dans la construction de logements d'une somme représentant 1 % des salaires payés durant l'année précédente, dans un organisme de leur choix et ceci au plus tard le dernier jour de l'expiration de l'exercice. En cas de non-investissement, une imposition de 2 % des salaires payés sera établie comme en matière d'impôt direct.

(Suite page 28.)



1^{ERE}

MARQUE MONDIALE

MOTOBINEUSES
MOTOCULTEURS
MOTOFAUCHEUSES

TOUTE UNE GAMME COMPLETE DE MACHINES DE 3 A 12 CV

GOETZMANN LINGOLSHEIM-STRASBOURG

ATELIERS PH. GOETZMANN SOCIETE ANONYME AU CAPITAL DE 3.500.000 F



PRODUCTIVITÉ ?

→ C'EST UN GAIN DE TEMPS POUR UN MEILLEUR RENDEMENT DU TRAVAIL !

Aussi vous faut-il AVANT TOUT une documentation complète et facile à consulter

IL VOUS FAUT LE

MOTOCYCLO,

L'OUVRAGE-CLÉ DE LA PRODUCTIVITÉ

Commandez dès aujourd'hui

L'ÉDITION 1963

Qui vient de paraître

pour le SALON!



VOUS Y TROUVEREZ NOTAMMENT :

- Les TEMPS et TARIFS de RÉPARATIONS des CYCLO-MOTEURS TOUTES MARQUES, des scooters VESPA et LAMBRETTA, des MOBYLETTES, des motos et scooters MOTOBÉCANE et MOTOCONFORT ;
- Un GUIDE de GRAISSAGE complet donnant pour tous les MOTEURS et marques de machines, les qualités d'huiles et spécifications SAE à employer ;
- Des tableaux de réglages des carburateurs ;
- La liste des fournisseurs et fabricants de la corporation entièrement remise à jour ;
- Les CARACTÉRISTIQUES, COTES de RÉGLAGES, calages d'avance à l'allumage, jeux des soupapes, réglage de la distribution, PRIX CATALOGUES, de tous les modèles de MOTEURS, CYCLOMOTEURS, SCOOTERS, VÉLO-MOTEURS et MOTOS en circulation dans le monde ;
- Les GUIDE-RÉPARATIONS, études techniques concernant la réparation des principaux modèles ;
- Les dessins ÉCLATÉS des moteurs les plus répandus LAVALLETTE, HIMO, RUMI, VÉLOVAP, VÉLOSOLEX, HONDA, PEUGEOT, etc.

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

TARIF

MOTOCYCLOCATALOGUE

15 NF + 2,50 NF de port
(17,50 NF franco)

AUTOCATALOGUE

27 NF + 3,30 NF de port
(30,30 NF franco)

TRACTOCATALOGUE

20 NF + 2,50 NF de port
(22,50 NF franco)

Je soussigné _____ profession _____

demeurant _____ ville _____ dépt _____

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

MOTOCYCLOCATALOGUE, AUTOCATALOGUE, TRACTOCATALOGUE (1)

soit _____ NF, somme que j'adresse, ce jour, au C.C.P. S.O.S.P. Paris n° 7336-22

ou par chèque ci-inclus (2) .

Date _____

Cachet
et
signature

(1) Rayer les mentions inutiles.
(2) Préférable pour sa rapidité.

LES PRESTATIONS FAMILIALES NE PEUVENT ÊTRE RÉGLÉES PAR CHÈQUE

Un rappel du ministre du Travail

De nombreux allocataires des Caisses d'allocations familiales qui possèdent un compte chèque postal souhaiteraient que les prestations familiales et d'allocation-logement soient virées à leur compte.

Le ministre du Travail consulté sur la possibilité d'établir ce mode de paiement des prestations a fait savoir dans une réponse écrite publiée au « J. O. » du 24 février 1962 (Débats A. N.) que le virement des prestations familiales à un compte chèque postal ou à un compte bancaire ne paraît pas de nature à garantir dans tous les cas le respect du principe de l'incessabilité et de l'insaisissabilité desdites prestations, inscrit aux articles L 553 et L 554 du Code de Sécurité sociale.

Or, la libre disposition des prestations familiales par l'allocataire, a précisé le ministre, n'est écartée par la loi que dans deux cas précis et limités : tutelle aux prestations familiales ou, en ce qui concerne plus spécialement l'allocation de logement, versement direct de celle-ci au bailleur ou au prêteur en cas de défaillance de l'allocataire. Cette dernière possibilité est prévue par l'article L 554 susvisé du Code de la Sécurité sociale et par les dispositions réglementaires prises pour son application. *

CONTROLE DES INSPECTEURS DU TRAVAIL

Les employeurs disposent d'un droit de recours contre les observations formulées par les inspecteurs.

En cas d'infraction aux dispositions du Code de Sécurité sociale, des procès-verbaux faisant foi jusqu'à preuve du contraire, sont dressés par les agents de contrôle des organismes de Sécurité sociale. A cet effet, les contrôleurs peuvent demander communication de tous documents nécessaires à la vérification et se renseigner auprès du personnel sur les caractéristiques de leur emploi.

Conformément à l'article 164, paragraphe 3, du décret du 8 juin 1946, leurs observations sont communiquées aux employeurs qui disposent d'un délai de huit jours pour faire connaître, s'il y a lieu, leurs arguments susceptibles de faire modifier les décisions qui seraient prises à leur sujet par la Caisse. Le redevable aura la possibilité de reprendre ses arguments et de les soutenir devant les juridictions administratives si la Caisse décidait de ne pas en tenir compte. *

LES SUBVENTIONS, MÉDICAMENTS NÉCESSAIRES AUX SOINS D'URGENCE DANS LES ENTREPRISES

peuvent être demandés aux Caisses de Sécurité sociale.

Un arrêté du ministre du Travail en date du 15 décembre 1961 détermine la compétence des Caisses régionales de Sécurité sociale pour la gestion des opérations relatives aux soins d'urgence aux victimes d'accidents du travail.

Les garagistes devront donc s'adresser à leur Caisse afin d'obtenir les médicaments et articles de pansement exclusivement destinés à permettre les soins d'urgence, dans leur entreprise, ainsi que les subventions aux dépenses de fonctionnement (personnel technique) des services de soins d'urgence. *

Dans la métallurgie de la région parisienne

CHARGES INCIDENTES DES SALAIRES

Le tableau ci-dessous ne présente pas la totalité des charges incidentes du salaire : l'énoncé en est limité aux charges permanentes auxquelles sont assujettis tous les établissements, ce qui permet la détermination de taux moyens.

Dans un certain nombre de cas, à ces charges permanentes s'ajoutent d'autres charges sociales d'importance variable, dont l'incidence par rapport au salaire ne peut s'apprécier pratiquement que sur le plan individuel telles que majorations pour heures supplémentaires, majorations d'incommodité pour travail supplémentaire de nuit ou le jour de repos hebdomadaire, majorations d'incommodité et demi-heure d'arrêt en équipes successives, indemnités de retraite, temps passé à l'exercice des fonctions de délégués, œuvres sociales, médecine du travail, participation patronale à la construction.

a) Sécurité sociale (1) :	
Accident du travail (2)	3,20 %
Allocations familiales	12,49 %
Assurances sociales (quote-part patronale)	13,18 %
b) Congés payés (3)	9,55 %
c) Taxe d'apprentissage	0,40 %
d) Impôts sur les traitements et salaires	5,00 %
e) Indemnités de transport (4)	2,25 %
f) Allocation spéciale de chômage total (quote-part patronale) (5)	0,20 %

LE LOGEMENT DE FONCTION NE PEUT ÊTRE REMPLACÉ PAR LA LOCATION PURE ET SIMPLE

Lorsqu'une entreprise loge un ouvrier, il est fréquent qu'elle retienne sur le salaire de celui-ci une contrepartie. Toutefois, l'ouvrier dont le contrat de travail sera rompu, ne pourra se prévaloir du logement même s'il lui a été délivré, après la rupture du contrat, une quittance portant la mention loyer.

La Cour de Cassation en date du 19 juillet 1960, Chambre civile, a jugé, en effet, que la délivrance de quittances ne fait pas elle-même la preuve de l'existence d'un contrat de location et que la novation ne pouvait se présumer (le logement de fonction ne peut se transformer en une location pure et simple).

Toutefois, les employeurs logeant leur personnel ont intérêt à ne remettre en contrepartie des indemnités, que des reçus stipulant « participation aux frais de logement de fonction à titre précaire et révocable, accessoire au contrat de travail ». *

INSCRIPTIONS CONCERNANT LA SESSION 1963 DE L'EXAMEN DU BREVET DE MAÎTRISE PREMIÈRE PARTIE

La Chambre de Métiers organisera dans la Seine des épreuves du brevet de maîtrise première partie — haute qualification professionnelle et gestion d'entreprise — pour les métiers de : mécanique auto et moto.

Date de clôture des inscriptions : samedi 26 janvier 1963.

Les compagnons ou artisans qui désirent posséder le brevet de maîtrise première partie, et se sentent capables d'en subir les épreuves, devront demander, sans tarder, une fiche d'inscription à la Chambre de Métiers de la Seine, 42, rue de Bassano (8^e). Un droit de 24 NF est demandé.

Les épreuves écrites et graphiques du brevet de maîtrise première partie se dérouleront, pour tous les métiers, les 24 et 25 mars 1963.

Les épreuves pratiques auront lieu dans le courant des mois de mars et avril.

Le brevet de maîtrise première partie prouve la haute qualification professionnelle des candidats et leur aptitude à gérer une entreprise.

La Chambre de Métiers de la Seine dispense des cours préparatoires à cet examen de promotion sociale, dans le métier désigné ci-dessus.

La Chambre Syndicale des Vélocistes-Motocistes de l'Isère communique :

Une réunion d'information aura lieu

LE DIMANCHE 13 JANVIER 1963

à 9 heures

à la Chambre de Métiers, 6, boul. Gambetta, Grenoble.

Cette réunion sera suivie du banquet annuel.

g) 1 ^{er} mai et jours fériés payés (6)	2,86 %
h) Régime complémentaire de retraite (quote-part patronale)	1,98 %

Total des charges (en pourcentage des salaires).... 51,11 %

N. B. — Ces charges ne sont pas totalement identiques à celles du commerce et de la réparation du cycle et du motocycle légèrement plus faibles.

(1) Les taux de charge effective relatifs aux cotisations à la Sécurité sociale (Accidents du travail, Allocations familiales, Assurances sociales) se trouvent réduits dans le rapport des salaires soumis à cotisation aux salaires effectivement payés.

A partir du 1^{er} janvier 1962, le plafond servant au calcul des cotisations de Sécurité sociale a été porté à 9.600 NF par an (décret du 29-12-61) ; d'autre part, le taux de cotisation aux Allocations familiales a été fixé à 13,50 % et la cotisation patronale d'Assurances sociales a été portée à 14,25 % (décret du 30 décembre 1961).

(2) Ce taux moyen résulte de l'enquête sur les taux de cotisation notifiés par la Caisse régionale de Sécurité sociale depuis janvier 1962.

(3) Ce taux représente le coût moyen, charges afférentes comprises, des congés payés. Il résulte du rapport du montant des indemnités de congés payés au montant des salaires versés au cours de l'exercice annuel 1^{er} octobre 1960 - 30 septembre 1961.

(4) Le montant de la prime de transport a été porté à 16 NF par mois à dater du 1^{er} août 1960 (loi et décret du 30-7-60).

(5) La convention du 31 décembre 1958 a institué un régime d'allocations spéciales de chômage total applicable à partir du 1^{er} janvier 1959. La quote-part patronale a été ramenée à 0,20 % à compter du 1^{er} janvier 1962.

(6) Ce taux représente l'ensemble de la charge de la journée du 1^{er} mai 1962 et des cinq jours fériés prévus par la Convention collective du 16 juillet 1954. *

DES PRÊTS PEUVENT ÊTRE CONSENTIS PAR LES CAISSES RÉGIONALES DE SÉCURITÉ SOCIALE AUX ENTREPRISES

afin d'assurer une meilleure protection des travailleurs.

Nous recevons de fréquentes demandes de nos lecteurs relatives aux possibilités et aux conditions d'octroi de prêts, pour l'aménagement de leurs ateliers, ainsi qu'aux organismes susceptibles de les attribuer.

On ignore souvent que les Caisses régionales de Sécurité sociale ont la faculté de consentir aux entreprises, sous certaines conditions, des avances pour l'aménagement des ateliers. Il faut tout de suite préciser que ces prêts ne peuvent être consentis que pour assurer une meilleure protection des travailleurs. La Fédération Nationale du Commerce et de l'Artisanat du Cycle et du Motocycle est donc intervenue auprès de la Caisse régionale de Sécurité sociale de Paris, afin d'obtenir des informations sur les conditions d'octroi de ces prêts.

Dans une lettre en date du 21 novembre 1962, la Caisse régionale de Sécurité sociale de Paris a donné les précisions suivantes :

« L'article L 426 du Code de la Sécurité sociale donne, en effet, aux Caisses régionales, dans les conditions et les limites fixées par la Caisse nationale, la possibilité de consentir aux entreprises des avances à taux réduit en vue de leur faciliter la réalisation d'aménagements destinés à assurer une meilleure protection des travailleurs.

» Les instructions actuellement en vigueur prévoient que de tels prêts peuvent être accordés pour une durée maximum de trois ans au taux de 2 %, soit par la Caisse régionale lorsque le montant n'excède pas 30.000 NF, soit par la Caisse nationale dans le cas contraire, étant entendu que le dossier est toujours instruit par la Caisse régionale.

» Il est évident, cependant, que l'attribution de ces prêts est subordonnée à plusieurs conditions sévères d'ordre financier et technique.

» Sur le plan financier, la Sécurité sociale ne peut intervenir que pour faciliter la réalisation des aménagements reconnus indispensables. Cela suppose que la trésorerie de l'emprunteur ne lui permette pas, momentanément, de supporter lui-même, directement, tous les frais de ces aménagements. Par ailleurs, la solvabilité de l'entreprise bénéficiaire doit être suffisante pour garantir le remboursement des sommes prêtées. Il en résulte que les entreprises désirant obtenir une aide en ce domaine doivent se soumettre aux contrôles financiers et aux examens de leur comptabilité que les Caisses estimeront nécessaires pour prendre leur décision.

» Sur le plan technique, les aménagements, pour la réalisation desquels le prêt est sollicité, doivent intéresser directement et nettement la prévention des accidents du travail ou des maladies professionnelles. Les projets concernant des aménagements d'ateliers dans des buts de production, commerciaux ou autres, ne peuvent donc pas être pris en considération. La Sécurité sociale ne saurait, en effet, s'immiscer dans les possibilités de crédit normalement offertes aux entreprises dans ces derniers cas. Les Caisses doivent donc toujours procéder à une étude technique approfondie des demandes afin de tenir compte de cet aspect des directives ministérielles en vigueur.

» Les indications ci-dessus montrent que l'instruction des dossiers exige un certain temps. En fait, dans l'état actuel des choses, aucune décision ne saurait intervenir avant six à huit mois pour les cas les plus simples, ce délai pouvant atteindre douze à dix-huit mois pour les cas complexes et les demandes portant sur des sommes importantes.

» En tout état de cause la demande initiale doit être formulée aux Caisses régionales. »*

INDICES DES PRIX ET SALAIRES

	Août 62	Sept. 62	Oct. 62	Nov. 62
Indice des prix de gros :				
Indice général	186,6	186,8	186,9	189,4
Indice des prix de détail :				
Indice des 250 articles (base 100 du 1 ^{er} juil. 1956 au 30 juin 1957)	141,5	142,0	142,6	143,9
Indice des 179 articles (base 100 en juillet 1957)	131,43	131,7	132,1	
Indice global pondéré des salaires des industries mécaniques et électriques (base 100 en octobre 1957)	151	152	153	
Nouvel indice (base 100 janvier 1960)	124	125	126	
Coefficient de raccordement 1,215				
S.M.I.G., zone 0	1.7280	1.7280	1.7280	1.8060

CONDITIONS D'ATTRIBUTION DES PRIMES DESTINÉES AU RECLASSEMENT DES TRAVAILLEURS HANDICAPÉS

Un décret en date du 14 novembre en fixe les modalités.

Nous avons exposé dans notre numéro du 15-29 octobre 1962 les dispositions prises en faveur des travailleurs handicapés, notamment en ce qui concerne leur réadaptation, leur rééducation professionnelle et leur réentraînement.

Un nouveau texte, publié au « J.O. » du 5 décembre 1962, complète les mesures prises en faveur de ces travailleurs, par un décret en date du 14 novembre 1962, relatif à l'attribution de primes de reclassement.

L'article 6 de la loi n° 57-1223 du 23 novembre 1957 prévoyait, en effet, l'attribution de rémunérations ou d'indemnités journalières durant la période de réadaptation, de rééducation ou de formation professionnelle. Il prévoyait, en outre, l'attribution de primes destinées à faciliter le reclassement du travailleur handicapé.

Le décret du 24 novembre 1962 définit les conditions, le mode d'attribution ainsi que le montant de ces primes.

CONDITIONS D'ATTRIBUTION DE CES PRIMES

Les primes de reclassement peuvent être attribuées aux travailleurs handicapés qui auront été admis, sur avis favorable de la Commission départementale d'orientation des infirmes, à suivre un stage de rééducation, de réadaptation ou de formation professionnelle dans l'un des centres publics ou privés, institués ou agréés par l'État.

Rappelons que toute personne dont les possibilités d'acquérir ou de conserver un emploi sont effectivement réduites par suite d'une insuffisance ou d'une diminution de ses capacités physiques ou mentales peut être considérée comme travailleur handicapé.

Les travailleurs handicapés, pour prétendre au bénéfice des primes de reclassement, doivent :

- 1° Avoir suivi intégralement, dans des conditions jugées satisfaisantes par le directeur du centre de rééducation, de réadaptation ou de formation professionnelle ou par l'employeur, le stage auquel ils ont été admis ;
- 2° Produire une attestation certifiant qu'ils ne peuvent bénéficier, au titre de la législation dont ils relèvent, d'une prime de même nature ;
- 3° S'ils ne possèdent pas la nationalité française, résider en France depuis trois ans au moins à la date de leur admission en stage.

MONTANT DE LA PRIME ET FORMALITÉS A ACCOMPLIR POUR L'OBTENTION DE LA PRIME

Le montant de la prime de reclassement est fixé à une somme comprise entre 300 et 500 NF, en fonction notamment des ressources dont peut disposer le bénéficiaire.

La demande tendant à l'octroi de la prime de reclassement doit être adressée par l'intéressé au secrétariat de la Commission départementale d'orientation des infirmes compétente (Bureau départemental de Main-d'Œuvre) au plus tard dans le mois qui suit la fin du stage.

La Commission départementale d'orientation des infirmes examine la demande compte tenu des dispositions ci-dessus, notamment pour la détermination du montant de la prime, de l'aide matérielle dont l'intéressé, en raison de sa situation individuelle, peut avoir besoin en vue de la reprise de l'activité professionnelle pour laquelle il a suivi un stage de rééducation.

Les décisions de la Commission d'orientation des infirmes portant fixation de la prime sont transmises sans délai au directeur départemental du Travail et de la Main-d'Œuvre du siège de la Commission en vue de leur notification aux intéressés.

La prime de reclassement est payée au bénéficiaire en un versement effectué dans le mois qui suit la notification de décision de la Commission départementale d'orientation des infirmes.

Toutefois, la Commission départementale d'orientation des infirmes peut prescrire un échelonnement des versements dans la limite d'une période maximum de trois mois.

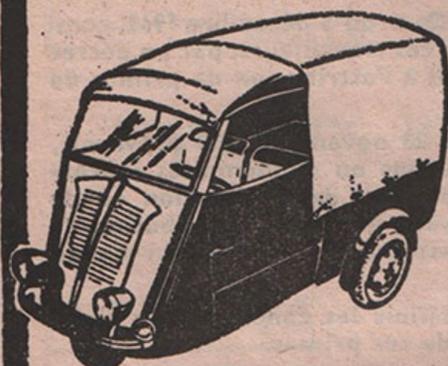


Dans votre secteur

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 formidable,
commandes normalisées
Assurance 1 CV. Pas de vignette
Prix départ Usine depuis 245.000
Vente à crédit 1/3 compt., solde 8-9-12 mois
Modèles spéciaux pour mutilés,
commandes à mains

Voitures "SOLYTO"
45, Avenue Rockefeller - LYON

Un AGENT demandé par arrondissement

L'IMPRIMÉ DU MOIS

RECOMMANDÉ AUX
VÉLOCISTES ET MOTOCISTES

POUR LA VENTE A CRÉDIT
DE VOS CYCLES ET MACHINES A COUDRE

UTILISEZ LES
**CONTRATS DE
LOCATION-VENTE**

— Référence 505 —

Édités par S.O.S.P.

61, Avenue de la Grande-Armée, PARIS (16°)
— Téléphone : 86-15 — C.C.P. PARIS 7336-22 —

PRIX DE GRANDE SÉRIE

Les 100 exempl. : 6,60 NF franco (5,40 NF Pris à nos bureaux)
Les 500 exempl. : 29,30 NF franco (25,90 NF Pris à nos bureaux)

Pour toutes questions
Juridiques
Fiscales
Sociales

Recouvrements

**CONTENTIEUX
GÉNÉRAL**

et Fiduciaire
Officiel-Service

59, av. Grande-Armée,
PARIS-XVI°

Tél. : KLÉber 86-15 +

Réception :
14 à 18 heures (sauf samedi)

Consultations gratuites

TOUS LES
IMPRIMÉS DES GARAGISTES

se commandent à :

S. O. S. P.

61, av. Grande-Armée, PARIS (16°)

CATALOGUE sur DEMANDE

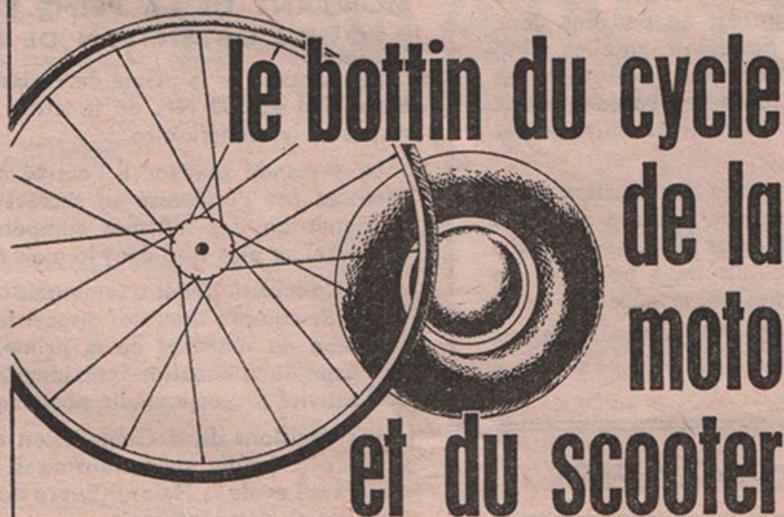
*

La valeur exacte
de vente
d'un cyclomoteur,
d'un motocycle,
d'un scooter ?

Seule
la « Cote Motociste »
de l'Officiel du Cycle
et du Motocycle
vous renseignera.

*

52



le bottin du cycle de la moto et du scooter

est dès sa parution entre les mains de
tous les professionnels du cycle

une annonce dans le Bottin du cycle
"accrochera" au moment favorable tous vos
clients en puissance, fera connaître votre
maison et les articles que vous vendez,
augmentera votre chiffre d'affaires

la période de remise des annonces est limitée.
demandez aujourd'hui même le passage
de notre agent



1, RUE SÉBASTIEN BOTTIN PARIS 7° LIT. 54.95

ANNONCEURS P. A.

Ne manquez pas de
RÉPONDRE aux lettres
qui vous parviennent à la
suite d'annonces publiées
avec numéros d'ordre.

*C'est simple correction
en affaires.*

**Vos bulletins de paye
sont-ils corrects ?**

eu égard aux nouveaux textes

**Ceux édités par S.O.S.P. :
vous sont offerts
à des prix exceptionnels
de grande série présentés
en carnet de :**

50 bulletins avec duplicata.
« les 5 carnets (250 bul.) 3,25 NF »
« les 10 carnets (500 bul.) 6,15 NF »
port en sus

S'adresser à : **S.O.S.P.**
59, av. de la Grande-Armée
PARIS-16°

KLÉ. 86-15 — C.C.P. 7336-22

BARÈME DES COTISATIONS D'ACCIDENTS DU TRAVAIL

pour l'année 1963

On sait que les taux applicables pour le calcul des cotisations d'accidents du travail sont fixés annuellement, en fonction des charges assumées à ce titre par la Sécurité sociale au cours de l'année précédente, pour chaque catégorie d'activité.

Un arrêté en date du 24 novembre 1962, publié au « J.O. » du

5 décembre 1962, donne les taux applicables aux diverses catégories d'activité.

Nous donnons ci-dessous un extrait du barème des taux applicables aux différentes branches de la profession de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle et du Tracteur agricole.

N° nom.	NATURE DU RISQUE	N° risque	Taux 1961	Taux 1962
214.1	Fabrication de tracteurs agricoles, de motoculteurs, etc.	214.01	4,3	3,7
216.1	Fabrication de machines à coudre familiales et industrielles	216.01	2,9	2,8
221.4	Réparateurs de machines agricoles (tracteurs compris)	221.00	3,4	3,4
261	Construction de véhicules automobiles à moteurs thermiques	261.00	3,6	3,4
262	Construction de carrosseries, de remorques et de bennes	262.00	4,7	4,7
263	Fabrication d'équipements, d'accessoires et pièces détachées pour l'automobile	263.00	3,3	3,2
263.1	Fabrication d'équipement électrique d'automobile	263.01	2,3	2,4
263.2	Fabrication d'équipement et pièces pour moteurs d'automobiles.			
263.3	Fabrication de parties, pièces détachées et équipement de châssis ...	263.02	3,3	3,2
263.4	Fabrication de parties d'équipements de carrosserie (à l'exclusion de la fabrication de garnitures, housses pour automobiles et de la fabrication d'articles de sellerie pour automobiles) (cf. Vêtement)	263.03	3,3	3,2
263.42	Fabrication de housses, couvre-radiateurs	263.05		1,1
263.5	Fabrication d'outillage spécialisé de bord ou de garage	263.04	3,3	3,2
264	Réparation de véhicules automobiles (non annexée à un garage) (1) ...	264.00	3,2	3,1
Ajouté	Succursales et filiales de ventes et réparation des sociétés de construction de véhicules automobiles (1)	264.01	2,3	2,4
265	Fabrication de pièces détachées et accessoires de motocycles et cycles	265.02	3,4	3,2
266.1	Fabrication de motocycles	266.03	2,7	2,6
266.2	Fabrication de cycles	266.01	2,7	2,6
267	Réparation de cycles et de motocycles	267.00	2,7	2,6
268	Démolition d'automobiles	268.00	3,2	3,1
620	Transports routiers associés (avec véhicules spécialisés pour chaque catégorie de transports)	620.03		2,8
621	Transports publics routiers de voyageurs	621.01		2,6
622.1	Taxis, voitures de place, fiacres	622.01		2,8
623	Transports routiers de marchandises (à l'exclusion des transports routiers de courrier, de journaux, messagerie de journaux, porteurs de journaux, transport de dépêches)	623.00		6,3
623.3	Transports par véhicules isothermes, frigorifiques ou réfrigérants	623.02		6,3
623.14	Transports routiers de courrier, etc.	623.01		3,2
624 et 627	Location d'automobiles, de véhicules divers et de chevaux (par des employeurs titulaires de titres de location et ne conservant pas la maîtrise du transport)	624.00		4,5

N° nom.	NATURE DU RISQUE	N° risque	Taux 1961	Taux 1962
625	Entreprise d'enlèvement	625.00		5,9
626	Entreprises de pompes funèbres ...	626.00		2,8
628	Société d'exploitation de réseaux routiers, d'ouvrages d'art	628.00		2,0
716	Commerces de gros, d'articles de bazar, de jouets	716.00	1,3	1,3
733.09	Importation et commerce de gros de machines agricoles	733.13	2,2	2,1
733.4	Importation et commerce de gros d'armes	733.15	1,3	1,3
733.4	Importation et commerce de gros de machines à coudre	733.16	2,2	2,1
740	Commerce de détail de machines et de matériel agricole (avec ou sans atelier de réparation)	740.00	3,4	3,4
742	Commerce de détail de matériel électrique et radio-électrique, sans pose d'antennes extérieures, d'appareils électroménagers, de machines parlantes	742.14	2,2	2,1
743.1 (partiel)	Commerce et location de véhicules automobiles (sans atelier de réparation)			
743.1 (partiel)	Commerce de véhicules automobiles (avec atelier de réparation) (1) ...	743.00	3,2	3,1
743.12	Importation d'automobiles neuves.			
743.13	Concessionnaires et agents exclusifs des sociétés françaises et étrangères de construction de véhicules automobiles (1)	743.03	2,3	2,4
743.2	Garage avec atelier de réparations (1)	743.02	3,2	3,1
743.3	Garage (sans atelier de réparation) :			
743.4	Commerce de détail de pièces détachées, d'accessoires et de pneumatiques pour automobiles	743.01	2,7	2,5
	Remise	"	2,7	2,5
743.5	Commerce de détail des carburants et lubrifiants ; station-service ; pompistes	"	2,7	2,5
743.6	Auto-école	"	2,7	2,5
744	Commerce de gros de pièces détachées pour automobiles, accessoires, pneumatiques	744.00	1,7	1,7
745.1	Commerce de gros et importation de motocyclettes, de cycles, de pièces détachées, etc.	"	1,7	1,7
745.2 et 745.3	Commerce de détail de motocyclettes, de cycles, de pièces détachées, etc.	745.00	1,7	1,7
	Commerce de véhicules divers (voitures à bras, voitures à chevaux, remorques de camping, caravanes)	"	1,7	1,7
746.1	Commerce de détail de machines diverses (machines à coudre)	746.00	2,2	2,1
746.2	Commerce de détail des armes (y compris coutellerie associée) : armurier, commerce d'artifices, de munitions, etc.	746.01	1,3	1,3

(1) Y compris les ateliers de réparation exploités par des entreprises de location de véhicules sans chauffeur.

Une réalisation hors série dans l'édition Professionnelle...

LE "DOCAUTO"

L'OUVRAGE-CLÉ DU MOTOCISTE-VÉLOCISTE MIS A JOUR AU 1^{er} JUILLET 1962

Cet ouvrage conçu spécialement pour tous les Professionnels de l'Automobile, du Cycle et du Motocycle réunit en un seul volume, comportant renouvellement par addenda, selon la méthode la plus moderne, une documentation **Indispensable** à tous les Commerçants et Artisans.

PLUS de 200 PAGES SOUS SOLIDE COUVERTURE, avec onglets
FORMAT 240 x 310

Dans ses huit grands chapitres sont étudiées entre autres questions :

- I. — LES CONDITIONS D'INSTALLATION ET LES ACTES PRINCIPAUX DE LA VIE COMMERCIALE**
 - L'achat et la vente du fonds de commerce.
 - L'évaluation du fonds.
 - Les contrats de concession et d'agence.
 - Le recouvrement des petites créances.
 - La location-gérance.
 - Le crédit à l'équipement, etc., etc.
- II. — LE GARAGE ET LA RÉPARATION**
 - Le garage, établissement classé.
 - Les tarifs de garage.
 - Les véhicules abandonnés.
 - Établissement du devis.
 - Les tarifs de réparation.
 - Le Code de la réparation, etc., etc.
- III. — LA VENTE DES VÉHICULES ET DES ÉQUIPEMENTS**
 - La vente à crédit des automobiles, motocycles et tracteurs agricoles.
 - L'achat et la vente des véhicules d'occasion.
 - Le statut de la distribution.
 - La garantie et l'assurance garantie, etc., etc.
- IV. — LA LOCATION DES VÉHICULES ET LES AUTO-ÉCOLES**
 - La location sans chauffeur.
 - La location des véhicules industriels.
 - L'exploitation d'une école d'enseignement de conduite automobile, etc., etc.
- V. — LA DISTRIBUTION DES CARBURANTS ET LUBRIFIANTS**
 - La réglementation concernant l'installation de nouvelles stations-service.
 - L'installation de distributeurs et stations-service sur les routes nationales et grands itinéraires, etc., etc.
- VI. — LA RÉGLEMENTATION FISCALE AUTO - MOTO TRACTO**
 - Les taxes sur le chiffre d'affaires dans le commerce et l'artisanat de l'automobile et du tracteur agricole, du cycle et du motocycle.
 - Le régime fiscal des distributeurs d'essence.
 - La taxe d'apprentissage et la taxe parafiscale de formation professionnelle.
 - La vignette, etc., etc.
- VII. — LA RÉGLEMENTATION SOCIALE AUTO - MOTO TRACTO**
 - Les Conventions collectives et les salaires.
 - Le certificat d'aptitude professionnelle.
 - Le contrat d'apprentissage.
 - La médecine du travail.
 - Les différents régimes de retraite, etc., etc.
- VIII. — LA DOCUMENTATION ADMINISTRATIVE AUTO MOTO - TRACTO**
 - Conditions d'importation des automobiles, motocycles, cyclomoteurs.
 - Le permis de conduire (délivrance, retrait et suspension).
 - Les cartes grises, les cartes W et WW.
 - Les plaques d'immatriculation des automobiles, motocycles et tracteurs agricoles, etc., etc.

Pour recevoir "DOCAUTO"

28,00 NF (2.800 francs) + 2,50 pour frais d'envoi

Remplir et retourner sans tarder le présent bon de commande à S.O.S.P., 59, avenue de la Grande-Armée, PARIS (XVI^e).

Je soussigné..... Profession.....
demeurant..... Département.....

demande qu'il lui soit adressé dès réception de ce bon **UN DOCAUTO**
et règle ce jour par (1) chèque, mandat ou virement postal au Compte S.O.S.P. Paris n° 7336-22
son montant, soit 30,50 NF (28,00 + 2,50 NF pour frais d'envoi).

Date et signature

Cachet

LES GRANDES LIGNES DE LA RÉFORME DE L'ASSURANCE SONT DÉFINIES PAR LE GROUPEMENT TECHNIQUE DES ASSURANCES

La réforme de l'assurance automobile qui était envisagée depuis longtemps déjà commence à être connue dans ses grandes lignes.

Ce qui est sûr, et cela tout le monde le craignait, c'est que le montant des primes sera augmenté. Pour le reste, c'est-à-dire le travail du Groupement technique des assurances constituant vraiment la réforme attendue, les renseignements nous sont parvenus de façon incomplète.

La réforme entraînerait un supplément de recettes de 15 % environ pour les compagnies.

Si l'on en croit les premières informations, cette réforme entraînerait, selon les estimations actuelles, un supplément de recettes de 15 % pour les compagnies qui le jugent indispensable pour leur permettre de couvrir le déficit entraîné par l'accroissement du nombre des accidents et du montant des dommages corporels et matériels depuis janvier 1958, date de l'établissement des précédents tarifs.

Précisons dès à présent que cette réforme, applicable au 1^{er} janvier 1963 est proposée aux compagnies, mais ne leur est pas imposée. Il est donc possible que certaines compagnies ne s'inspirent que de certaines parties de la réforme ou même la négligent complètement. Les assurés auront donc la possibilité de choisir le régime qui leur paraîtra le plus avantageux et, par conséquent, la compagnie qui établira leur contrat en prenant bien soin de prévenir leur agent d'assurance dans les délais imposés s'ils désirent changer de compagnie.

Il a été écrit fréquemment que dès le 1^{er} janvier 1963, l'assuré aurait la possibilité de faire établir son contrat selon les nouvelles normes. Il semble toutefois difficile de réaliser l'application des nouvelles dispositions dans un délai aussi court. Une période de transition sera sans doute nécessaire, ne serait-ce que pour permettre aux compagnies de procéder aux opérations matérielles tel que l'établissement des formulaires à remplir par les souscripteurs.

D'autre part, la réforme, même si elle est applicable dès le 1^{er} janvier aux nouveaux contrats, ne sera étendue aux anciens qu'au fur et à mesure des renouvellements. Les assurés dont l'échéance annuelle est le 1^{er} décembre bénéficieraient donc d'un délai de onze mois avant de se voir appliquer la nouvelle formule.

L'originalité de la réforme permettra l'application d'un tarif personnalisé.

L'originalité de la réforme sera de permettre l'application d'un tarif particulier selon l'individu, le type de véhicule et la région d'utilisation. Il est certain encore une fois, à de rares exceptions près, qu'elle se traduira par une augmentation générale des primes.

De nombreux éléments entreront en ligne de compte pour l'établissement des tarifs, entre autres la situation géographique de l'assuré et la classification du véhicule.

1° Les zones géographiques retenues sont au nombre de six au lieu de sept dans le régime actuel. Les assurés d'un même département ne seront pas rattachés obligatoirement à la même zone de tarifs. Ils seront classés dans deux catégories, selon qu'ils résident dans une zone rurale ou dans une agglomération urbaine, conformément à une nomenclature établie par l'I.N.S.E.E. ;

2° La classification du véhicule sera également d'une conception nouvelle. La notion unique de puissance fiscale sera abandonnée pour faire place à plusieurs facteurs tels que la puissance réelle, le rapport poids-puissance, le taux de compression, etc. Douze catégories de véhicules seront ainsi substituées aux huit groupes qui existent dans le système actuel.

Les artisans bénéficieront d'une bonification par rapport au tarif des assurés en général.

Des facteurs particuliers aux individus seront également retenus tels que la profession du conducteur. Les fonctionnaires, par exemple, paieront moins cher que les artisans ou salariés sédentaires, qui bénéficieront eux-mêmes d'une bonification tandis que les V.R.P. auront un tarif supérieur aux autres assurés.

L'ancienneté de l'automobile, l'âge de l'assuré, la composition et l'âge moyen de sa famille ainsi que le passé (au volant, cela va de soi) du conducteur, seront aussi appréciés pour l'établissement de la prime.

Enfin, la personnalisation de la prime se concrétisera au bout d'un an sous la forme d'une réduction de prime pour absence d'accident ou d'une surprime pour accident.

Pas de bonification pour les conducteurs de « 2-Roues ».

La bonification accordée aux automobilistes qui n'ont eu aucun accident serait de 10 % par an dans les grands centres et de 5 % dans le reste de la France, sans pouvoir dépasser respectivement 25 et 30 % pour une même année. Toutefois, il n'est pas prévu de bonification pour les « 2-Roues ».

Par contre, une surprime de 10 % par accident pénaliserait les conducteurs qui auraient provoqué ou qui auraient été victimes d'un accident, avec un maximum de 30 % pour une même année.

Il est toutefois regrettable et beaucoup de compagnies sentent le défaut du système, que la surprime pour accident soit établie sans tenir compte de la responsabilité du conducteur. L'assuré victime d'un accident dont il n'est absolument pas responsable sera pénalisé par sa propre compagnie, alors que celle-ci n'aura rien déboursé pour l'accident, la compagnie de la partie adverse devant régler les dommages...*

Les détenteurs d'un permis de conduire datant de moins d'un an se verront infliger une augmentation de 15 % sur le montant de leur prime, même s'ils conduisent un motocycle avec permis depuis de nombreuses années.

Les primes d'assurances des détenteurs d'un permis de conduire datant de moins d'un an subiront une augmentation de 15 %. Cette mesure ne résulterait pas des études récentes faites pour la réforme à dater du 1^{er} janvier 1963, mais du tarif édition 1958 prévoyant :

Assurés ne prenant pas l'engagement de ne pas faire conduire leur véhicule par une personne dont le permis de conduire a été délivré depuis moins d'un an.

(Tous véhicules nécessitant un permis de conduire).

Majoration de prime 15 %.

Les études entreprises par le G.T.A. ayant conduit à la mise en application d'un tarif nouveau en 1963 ont fait apparaître que les dispositions de 1958 nécessitaient d'être aménagées : la majoration de 15 % a été maintenue pour toutes les catégories de véhicules exigeant la possession d'un permis ; elle n'est applicable que la première année d'assurance, et seulement dans le cas où le souscripteur lui-même, et lui seul, se trouve être titulaire d'un permis de conduire (correspondant au véhicule à assurer) délivré depuis moins d'un an.

Toutefois, comme il a été démontré plus d'une fois que les meilleurs conducteurs sont ceux qui ont eu l'occasion de conduire un motocycle avant de solliciter un permis pour véhicule tourisme, la Fédération Nationale du Commerce et de la Réparation du Cycle et du Motocycle a demandé au Groupement technique des accidents que les permis A et A I soient assimilés au permis B pour l'application de cette mesure.

L'Association générale des Compagnies d'assurances contre les accidents a malheureusement fait parvenir une réponse négative.

Selon elle, il apparaîtrait que les dispositions nouvelles sont particulièrement allégées par rapport à celles de 1958. On peut admettre, ajoute-t-elle, que le pratiquant de la motocyclette, pendant plusieurs années, passant à la voiture avec le permis B, aura de la circulation une expérience que ne possède pas le conducteur qui vient à la voiture directement. Toutefois, les aménagements susvisés, faisant porter sur le souscripteur seul la majoration pour le permis récent et limitant cette majoration à une année, ne permettent pas de retenir la suggestion proposée.

Nous ne pouvons que déplorer une telle attitude qui est une marque de mépris supplémentaire à l'égard des « 2-Roues » et qui est contre le bon sens. Il est bien évident que les conducteurs possesseurs des permis A et A I sont déjà des conducteurs expérimentés, connaissant les dispositions du Code de la route. Leurs réflexes ont été maintes fois mis à l'épreuve car la conduite d'un vélomoteur et d'une motocyclette exige une grande maîtrise de soi-même souvent plus forte que pour l'automobile. Les risques d'accidents en sont certainement diminués et il aurait été utile d'encourager les jeunes par le moyen de l'assurance, à passer au plus tôt les permis A et A I avant même d'envisager les épreuves du permis B.

« L'OFFICIEL-ASSURANCE »

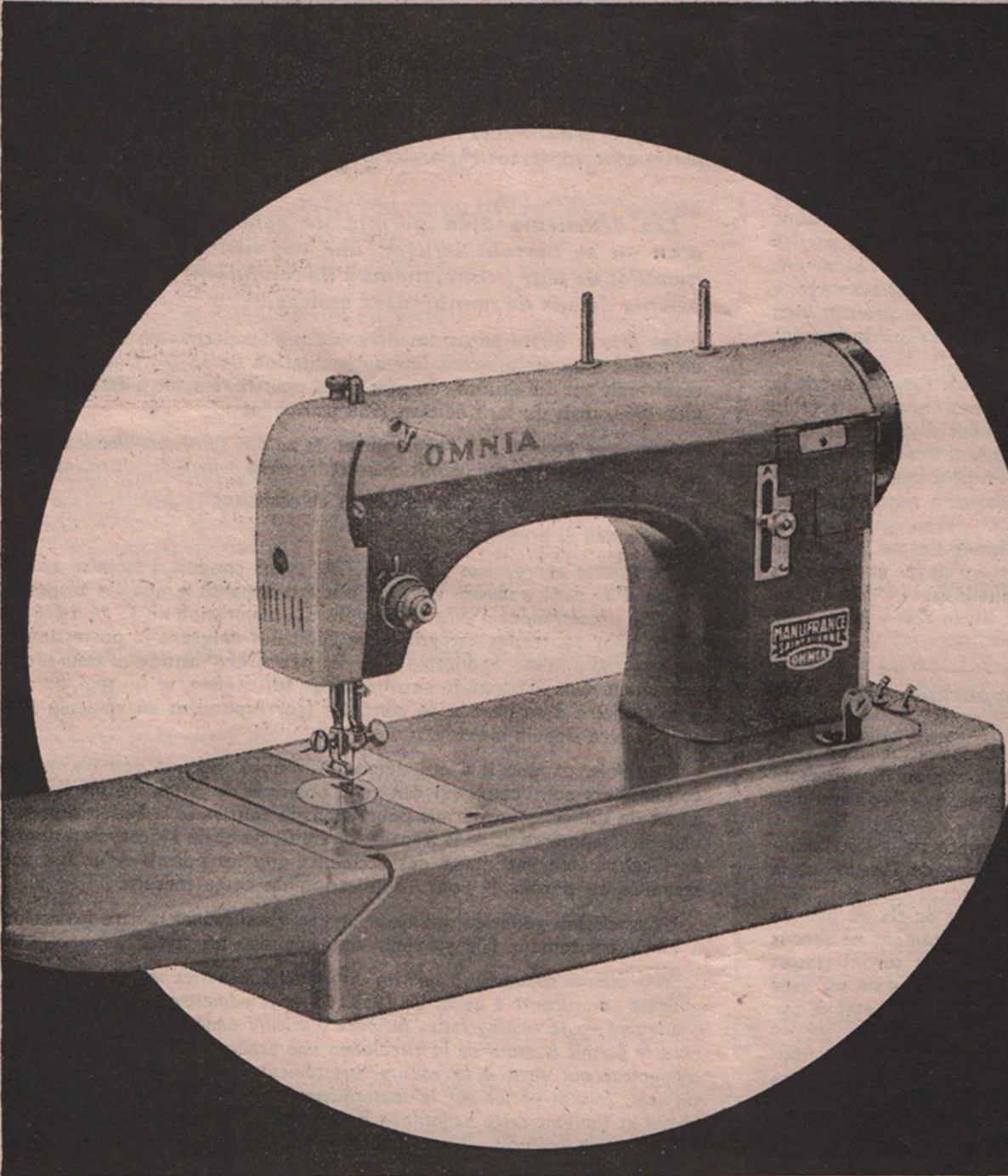
ALLAIRE Frères et COTTIN,
Conseils auprès de la F.N.C.R.M.

Toujours à la pointe de la technique

MANUFRANCE

la célèbre MANUFACTURE FRANÇAISE D'ARMES ET CYCLES DE SAINT-ÉTIENNE

lance sur
le marché



sa
nouvelle
OMNIA
à navette « fusée »
à un **PRIX**
IMBATTABLE

◆
GARANTIE
SANS LIMITE DE DURÉE

Moderne, pratique, élégante, idéale pour un ménage.
Utilisation facile, même sans apprentissage. Fonctionnement
absolument irréprochable. Rallonge articulée très robuste formant
grande table de travail. Dispositif bivoltage pour 127 ou 220 volts.
Vraiment portable par son poids réduit et sa belle mallette fibre.

UNE GAMME COMPLÈTE DE MODÈLES
A NAVETTE LONGUE .. A NAVETTE ROTATIVE
EN PORTATIVES ET EN MEUBLES

Représentants locaux acceptés dans un certain nombre de localités encore disponibles
Ecrire à **MANUMODÈLE, 84, cours Fauriel, SAINT-ÉTIENNE (Loire)**

TARIF de CYCLES et de MOTOCYCLES

Les prix de catalogue des motocycles ont été publiés dans notre numéro du 29 octobre 1962 pour de nombreuses marques. Il en est de même pour ceux des cycles parus dans l'Officiel du 12 novembre 1962. Nous complétons ces listes par quelques tarifs qui nous sont parvenus récemment.

MARQUE COMMERCIALE	TYPE	PRIX catalogue NF	MARQUE COMMERCIALE	TYPE	PRIX catalogue NF	MARQUE COMMERCIALE	TYPE	PRIX catalogue NF							
BERTIN	Bicyclettes :			Série n° 3 « Grand luxe » :	248 255 259,50 267 295 6 315 298 262,50 269,50 13 273 339		Majoration pour tige de selle Campagnolo Majoration pour jeux direction Campagnolo Majoration pour pédales Campagnolo Minoration pour livraison avec ensemble Allvit Minoration pour livraison avec jeux de pédalier Stronglight 49 D C. 38	33,85 24,90 40,30 58,30 24,50 615							
	Série « Jouets » :								Série n° 4 « Super luxe » :		Cyclomoteurs :				
	Brouette n° 768								26,25	C. 16		342	C. 63 bis		1.110
	Trottinette n° 770								36,10	C. 17		317	C. 65 bis		1.080
	— n° 775								39,15	Supplément pour 4 vit.		6	Suppl. pour moteur 3 vit. puissance 3,8 CV, avec ventilateur		140
	— n° 776								45,80	Supplément pour 8 vit. Allvit		23			
	Tricycle								55,75	C. 24		292			
	Trottinette de luxe à pneus								108	C. 27		299			
	Série n° 1 « Enfant » :									Série n° 5 « Sport et Course » :					
	C. 8								135	C. 31, nouvelle version		275			
	C. 8 bis								143	Supplément pour 4 vit.		6			
	C. 7								132,50	Supplément pour 8 vit.		24			
	Suppl. pr stabilisateurs								4,50	C. 32		328			
	C. 1								148	C. 34		332			
	C. 1 ter								163,50	Supplément pour ensemble 8 vit. Allvit		23			
	C. 1 B Super Randonneur avec éclairage et dérailleur 3 vit.								195,30	C. 35		501			
	C. 2								152	C. 36		476			
	C. 3								152	Pour ces 2 modèles, suppléments :					
	C. 4								197,40	Pour moyeux Campagnolo Record		23,60			
	Suppl. pr équipement en Randonneur								11	Pour ensemble dérailleurs Campagnolo		58,50			
	C. 5								201	C. 37		768			
	C. 6								219	Majoration pour moyeux Campagnolo Record		23,60			
	Série n° 2 « Luxe » :														
	C. 10 bis								216						
	C. 11 bis								220						
Pour ces 2 modèles, supplément pour dérailleur 3 vit.		13													
C. 28		235													
Supplément pour 4 vit.		6													
Supplément pour 8 vit.		23													
Série n° 2 bis « Luxe spéciale » :															
C. 110 bis		228													
C. 111 bis		235													
C. 210 bis		232													
C. 211 bis		239													
Pour ces 4 modèles, supplément pour dérailleur 3 vit.		13													
C. 29		246,50													
Supplément pour 4 vit.		6													
C. 29 ter		269,50													

COURS

DES VIEILLES MATIÈRES

Ces prix, purement indicatifs, s'entendent dans le cas des métaux non ferreux, 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 10 à 20 % selon la qualité et la préparation.

MÉTAUX NON FERREUX

Prix en NF aux 100 kg.

	Cours au		Cours au	
	4-10-62	29-11-62	4-10-62	29-11-62
Aluminium :				
Tomb. planches.....	149	149		
Vieil. planches, casser ..	83	83		
Carters d'auto	100	100		
Mitraille fondue	87	87		
Tournures ordinaires...	71	71		
Rognures de duralumin..	112	112		
Tourn. de duralumin...	71	71		
Papier	21	21		
Bronze :				
Mitraille mécanique...	203	212		
Tournures ordinaires...	191	199		
Cuivre rouge :				
Filo et mitraille.....	203	208		
Tournures	178	178		
Étamé	187	191		
Demi-rouge planches et balles	162	162		
Étain :				
Mitraille	473	465		
Soudures	220	212		
Mallechort :				
Mitraille	129	129		
Tomb. planches.....	137	137		
Tournures.....	108	108		
Laiton :				
Mêlé toutes catégories.	137	137		
Tombants de planches.	170	170		
Tournures de décollet..	141	141		
Tournures de fondu...	129	129		
Tournures de H. R.....	95	95		
Douilles d'obus	162	162		
Étuis non grillés.....	137	137		
Chutes de barres	158	158		
Piomb :				
Tuyaux et planches...	48	50		
Caractères et régule ..	36	37		
Plaques d'accumulateur	15	16		
Fondu	36	37		
Capsules	36	37		
Zinc :				
Rognures neuves	56	56		
Couvertures	50	50		
Chiffonnier	44	44		

FERRAILLES ORDINAIRES *

Prix en NF à la tonne.

Cours au 19-11-62

Ferrailles courtes :		
Épaisseur 8 mm.	107	à 112
— 5 mm.	97	à 102
— 3 mm.	90	à 95
Moins-value cisailage	25	à 30
Ferrailles massives :		
Épaisseur 8 mm.	104	à 109
— 5 mm.	94	à 99
— 3 mm.	77	à 82
Moins-value découpage...	35	à 45
Tournures d'acier :		
Courtes	43	à 48
Frison	33	à 38
Tournures de fonte :		
Non oxydées	37	à 42
Oxydées	27	à 32
Rognures de tôles :		
Neuves	93	à 98
Platinages		
Noir	40	à 45
Blanc	0	à 5

FONTES ORDINAIRES *

Prix en NF à la tonne.

Cours au 19-11-62

Fonte mécanique (casée en morceaux de 50 kg)	170	à 175
Fonte grise (de bât.).....	150	à 155
Fonte poterie.....	100	à 105
Fonte brûlée.....	82	à 87
Pour morceaux à casser: diminution du prix du concassage, soit	30	à 40

(* Cours valables pour la Région parisienne.

DÉCHETS DE CAOUTCHOUC

Prix en NF au kg, à l'achat par une tonne minimum.

Chambres à air :	
Auto (rouges).....	0,56
Auto (noires) et vélo (rouges)...	0,36
Pneus :	
Poids Lourds	0,03
Touristes.....	0,015

COURS DE VENTE DES CHIFFONS D'ESSUYAGE

Nous donnons ci-dessous les cours de vente aux 100 kg (prix indicatifs hors taxes) des chiffons lavés, aseptisés, exempts de corps métalliques, par 100 kg minimum (au-dessous majoration de 10 %).

Prix en juin 1962

Couleur grossier	95/100
— 1/2 fin	125/130
— fin foncé	165/170
— fin 1/2 clair	210/220
— extra-clair	280/285
Blanc 1^{er} choix	250/265
— supérieur	280/295
— spécial.....	350/385

COTE DE VENTE

établie par des experts et professionnels du motocycle
(Pour tout véhicule ne figurant pas sur cette cote,
écrire à la Rédaction de l'Officiel-Service Technique,
en joignant 1 NF en timbres-poste.)

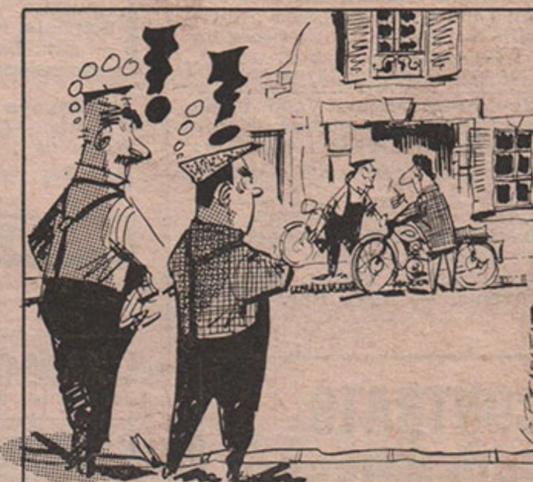
MARQUE ou TYPE de CYLINDRÉE	1957	1958	1959	1960	1961	1962	MARQUE ou TYPE de CYLINDRÉE	1957	1958	1959	1960	1961	1962
CYCLOMOTEURS													
a) Tourisme :													
Cazenave, 431	—	—	—	—	400	510	246	—	—	—	—	500	660
422	—	—	—	—	320	430	231	—	—	—	—	—	840
48-50	—	—	—	—	310	410	Favor, CBL Monza	—	—	—	500	570	—
48-55	—	—	—	—	350	480	Flandria, Ultra Sport 4 V	—	—	—	—	600	780
48-76	—	—	—	—	480	720	Record	—	—	—	—	—	000
Favor, CAL Super Luxe ..	210	280	320	390	440	560	Gitane, 162 2 V	—	—	—	—	580	740
CAL Imperator ..	230	290	340	420	500	610	163 3 V	—	—	—	—	590	780
CAL Rallye	—	180	—	—	—	—	164 Imperia	—	—	—	—	750	970
CAL Super Rallye ..	—	370	400	470	550	670	Itom, Super Sport	—	—	430	540	630	870
Flandria, Consul 3 V ...	—	—	—	—	650	760	Compétition	—	—	640	750	840	1.030
Consul 4 V ...	—	—	—	—	670	780	Motom, SS	—	—	—	—	650	—
King	—	—	—	—	710	830	Paloma, Vesuvio	—	—	—	390	470	580
King 4 V	—	—	—	—	720	840	Strada	—	—	—	480	590	680
Parisienne 4 V ..	—	—	—	—	760	890	Super Strada ..	—	—	—	540	610	740
Gitane, 63 bis	—	—	—	—	300	430	Super Strada Flash	—	—	—	570	650	800
65	—	—	—	—	390	—	N.S.U., T	—	—	—	—	—	950
67 bis	—	—	—	—	380	480	Peripoli, G 2	—	—	400	—	—	—
168	—	—	—	—	570	690	G 1	—	—	360	450	500	690
Motobécane, AV 33	100	160	180	200	250	—	GSS	—	—	510	600	640	840
AV 32 M ..	70	110	140	180	210	—	GSS turbine ..	—	—	—	620	680	900
AV 32 S ..	80	100	140	180	200	270	Peugeot, BB 2 SP	—	—	290	370	—	—
AV 51	90	130	150	220	260	—	BB 3 SP	—	—	—	—	580	670
AV 54	90	120	—	—	—	—	Puch, VS 50 D	—	—	—	600	680	900
AV 54 (Dimoby) ..	140	180	210	240	280	—	Terrot, VL 2 S	—	—	—	—	420	—
AV 79	150	190	220	280	340	—	Vap, Dauphin	—	—	—	—	380	—
AV 87	240	280	320	390	460	—	Squale	—	—	—	—	420	—
B.G.	—	150	170	220	250	340	Vivi, Super Sport	—	—	360	460	530	730
AV 76	120	160	210	270	290	400	Véloce	—	—	410	500	600	820
AV 47	110	—	—	—	—	—	Monza	—	—	540	640	780	960
AV 75	120	—	—	—	—	—	VÉLOMOTEURS						
AV 75 (Dimoby) ..	130	170	200	—	—	—	Gnome-et-Rhône, R 4C.	260	350	420	490	530	—
AV 78	150	220	250	—	—	—	R 5 ..	—	400	490	580	660	—
AV 85	—	—	—	340	380	510	Monet-Goyon, Pulmann	170	260	350	—	—	—
AV 88	—	—	—	350	400	540	Starlet ..	170	210	—	—	—	—
AV 32 E ..	—	—	—	200	250	—	Dolina ..	—	330	420	—	—	—
AV 89	—	—	—	—	520	620	SGVR ..	—	340	420	470	530	—
Sp. 50	—	—	—	—	560	640	Motobécane, D 45	260	350	420	440	520	630
AV 44	—	—	—	—	290	360	Z 56 C ...	360	480	620	670	720	880
AV 65	—	—	—	—	—	—	Z 54	—	350	440	510	610	700
N.S.U., Quickly N	—	—	—	—	—	570	N.S.U., Quick 98	160	200	280	—	—	—
Quickly S	—	—	—	—	—	620	125 cc.	330	430	550	600	790	800
Paloma, LA Auvergne ..	—	—	—	—	260	360	Peugeot, 125 3 V	220	290	380	440	560	—
SAN Provence ..	—	—	—	—	330	440	125 4 V	300	400	530	620	720	—
LN 2 V	—	—	—	—	400	500	Puch, 125 SV	420	560	740	850	930	1.000
SAN 2 V	—	—	—	—	410	540	125 SVS	—	620	820	930	950	1.100
Peugeot, Bima St	80	100	140	190	—	—	Terrot, ETM	280	380	—	—	—	—
Bima St Luxe ..	—	—	160	—	—	—	ETDS	310	400	—	—	—	—
Bima Luxe	—	100	150	200	—	—	EDV	—	400	480	—	—	—
Bima Gd Luxe ..	—	140	—	—	—	—	Tenace	—	—	510	650	750	850
BB 1	—	150	—	—	—	—	Tenor Sport	—	—	—	650	780	960
BB 1 T	—	—	220	270	300	410	Fleuron	—	—	630	760	900	1.050
BB 2 L	—	240	300	370	400	550	Puch, DS 50	—	—	—	—	—	1.050
CS 2	120	—	—	—	—	—	Terrot, Lutin St	70	90	120	170	180	—
BB 1 GL	—	170	—	—	—	—	Lutin Ville	80	110	140	190	220	—
BB 2	—	180	—	—	—	—	Lutin Luxe	90	120	150	200	240	—
BB 1 N	—	—	200	240	270	360	Terromatic Ville	100	130	160	—	—	—
BB 1 TL	—	—	220	—	—	—	Terromatic Luxe	110	140	170	—	—	—
BB 1 TLS	—	—	270	320	370	480	Terromatic Gd Luxe	120	150	180	—	—	—
BB 1 S	—	—	—	—	250	330	Duomatic	—	—	230	280	300	420
BB V	—	—	—	—	400	540	Skipper	—	—	—	—	430	550
BB 3 T	—	—	—	—	560	700	Vap, Sirène	—	—	—	—	220	320
Puch, DS 50	—	—	—	—	—	1.050	Neptune	—	—	—	—	280	380
Terrot, Lutin St	70	90	120	170	180	—	Cormoran	—	—	—	—	290	400
Lutin Ville	80	110	140	190	220	—	Goéland	—	—	—	—	300	450
Lutin Luxe	90	120	150	200	240	—	Mouette	—	—	—	—	280	400
Terromatic Ville	100	130	160	—	—	—	Triton	—	—	—	—	350	500
Terromatic Luxe	110	140	170	—	—	—	Vélovap	—	—	170	190	250	330
Terromatic Gd Luxe	120	150	180	—	—	—	Vélovap Prestige ..	—	—	—	—	—	360
Duomatic	—	—	230	280	300	420	VéloSolex, 660	70	—	—	—	—	—
Skipper	—	—	—	—	430	550	1010	80	100	—	—	—	—
Vap, Sirène	—	—	—	—	220	320	1400	—	—	130	—	—	—
Neptune	—	—	—	—	280	380	1700	—	—	—	180	200	—
Cormoran	—	—	—	—	290	400	2200	—	—	—	—	230	260
Goéland	—	—	—	—	300	450	b) Sport :						
Mouette	—	—	—	—	280	400	Benelli, BC	—	—	—	—	700	880
Triton	—	—	—	—	350	500	Cazenave, 245	—	—	—	—	480	640
Vélovap	—	—	170	190	250	330	(Suite page 27)						
Vélovap Prestige ..	—	—	—	—	—	360							
VéloSolex, 660	70	—	—	—	—	—							
1010	80	100	—	—	—	—							
1400	—	—	130	—	—	—							
1700	—	—	—	180	200	—							
2200	—	—	—	—	230	260							
246	—	—	—	—	500	660							
231	—	—	—	—	—	840							
Favor, CBL Monza	—	—	—	500	570	—							
Flandria, Ultra Sport 4 V	—	—	—	—	600	780							
Record	—	—	—	—	—	000							
Gitane, 162 2 V	—	—	—	—	580	740							
163 3 V	—	—	—	—	590	780							
164 Imperia	—	—	—	—	750	970							
Itom, Super Sport	—	—	430	540	630	870							
Compétition	—	—	640	750	840	1.030							
Motom, SS	—	—	—	—	650	—							
Paloma, Vesuvio	—	—	—	390	470	580							
Strada	—	—	—	480	590	680							
Super Strada ..	—	—	—	540	610	740							
Super Strada Flash	—	—	—	570	650	800							
N.S.U., T	—	—	—	—	—	950							
Peripoli, G 2	—	—	400	—	—	—							
G 1	—	—	360	450	500	690							
GSS	—	—	510	600	640	840							
GSS turbine ..	—	—	—	620	680	900							
Peugeot, BB 2 SP	—	—	290	370	—	—							
BB 3 SP	—	—	—	—	580	670							
Puch, VS 50 D	—	—	—	600	680	900							
Terrot, VL 2 S	—	—	—	—	420	—							
Vap, Dauphin	—	—	—	—	380	—							
Squale	—	—	—	—	420	—							
Vivi, Super Sport	—	—	360	460	530	730							

COTE DE VENTE MOTOCICISTE (Suite de la page 26)

MARQUE ou TYPE de CYLINDRÉE	1957	1958	1959	1960	1961	1962	MARQUE ou TYPE de CYLINDRÉE	1957	1958	1959	1960	1961	1962
MOTOCYCLETTES							MOTOCYCLETTES (suite)						
Ariel, 350 cc.	1000	1.300	1.700	2.100	2.300	...	Motobécane, 175-Z26C.	280	400	550	650	750	1.000
500 Twin	800	—	—	—	—	—	175-Z23C.	300	500	650	850	1.100	1.300
650 Twin	1.080	1.550	2.050	2.400	3.100	—	350 cc.	350	550	800	1.000	1.100	—
250 Mono	—	—	1.400	2.000	2.300	...	178-ZS ...	—	—	850	1.050	1.150	1.350
B.M.W., 250 cc.	900	1.400	1.800	2.050	2.200	...	Z 27	—	350	480	680	850	1.030
500 cc.	1.250	1.800	2.250	2.700	3.300	...	Norton, 88	1.050	1.560	1.800	2.100	2.500	3.800
600 Norm.	1.350	1.900	2.300	2.900	3.450	...	99	1.250	1.600	2.200	2.700	3.400	4.200
R 69	2.000	2.550	2.900	3.550	3.800	...	350 Navigateur	—	—	—	—	—	3.650
B.S.A., 175 cc.	—	560	760	940	1.050	...	N.S.U. :	—	—	—	—	—	—
250 cc.	750	960	1.240	1.550	1.700	2.500	250 cc. Max.	500	—	—	—	—	—
350 cc.	900	1.280	1.700	2.100	2.400	3.300	250 cc. Sup. Max ...	—	1.000	1.200	1.400	1.700	2.500
B 34 GS	1.350	1.850	2.400	3.000	3.600	...	175 cc. Maxi.	—	—	1.100	1.300	1.400	1.900
A 7	1.150	1.550	2.000	2.600	3.200	3.900	Peugeot, 175 cc.	200	400	500	600	750	—
A 10 SR	1.070	1.600	2.000	2.400	2.800	...	250 cc.	350	500	750	—	—	—
A 10 GF	1.150	1.550	2.000	2.500	2.900	...	350 cc.	—	600	800	—	—	—
M 21	900	1.250	1.650	2.000	2.200	...	Puch, 175 SV	400	650	800	900	1.000	1.500
D.K.W., 350 cc.	450	600	800	980	—	—	175 SVS	500	700	900	1.000	1.100	1.700
175 cc.	450	700	900	1.000	—	—	250 SG	600	900	1.200	1.400	1.600	2.000
Gnome-et-Rhône :	—	—	—	—	—	—	250 SGS	650	950	1.250	1.400	1.600	2.100
175 cc.	200	300	400	500	700	—	Royal-Enfield :	—	—	—	—	—	—
200 cc.	250	350	550	700	850	—	Sup. Météore	800	1.100	1.400	1.600	1.800	2.500
Horex, Résidente 350 ..	500	700	900	1.150	1.300	—	350 Bullet	650	900	1.100	1.350	1.500	...
Imperator 400 ..	600	800	1.200	1.500	1.800	—	500 Bullet	700	950	1.150	1.450	1.600	...
Jawa, 175 cc.	300	400	600	800	900	1.200	Crusader 250	—	800	1.050	1.200	1.300	...
250 cc.	380	550	750	900	1.000	1.350	Terrot, Tournoi	—	450	650	800	1.000	1.300
350 cc.	450	700	850	1.100	1.300	1.600	Rallye	—	500	700	850	1.050	1.350
Matchless G 3 et 16 ...	1.000	1.300	1.600	1.900	2.400	3.000	Triumph, T 20	650	800	1.100	1.300	1.500	2.200
et G 80 S et 18 ..	1.100	1.400	1.650	2.100	2.500	3.250	T 100	980	1.450	1.900	2.400	2.800	3.600
A.J.S. G 9 et 20 ...	1.200	1.500	1.700	2.200	2.400	...	T 110	1.250	1.600	2.100	2.600	2.900	...
G 12 et 31 ...	—	—	1.900	2.500	2.800	3.600	T 120	—	—	—	2.850	3.100	...

Cette cote est établie à la demande des professionnels et des usagers du motocycle. Elle indique les prix de VENTE des différents types de 2-Roues d'occasion, classés par années de sortie. Bien entendu, ces valeurs, purement indicatives, ne sauraient, en aucun cas, engager la responsabilité du journal ; elles concernent des véhicules en bon état de marche et présentant une usure normale. Toutes améliorations apportées aux véhicules peuvent donner lieu à des majorations qui seront débattues entre acheteur et vendeur. Les prix indiqués dans cette cote, pour tenir compte des marges commerciales doivent être diminués des pourcentages suivants : cyclomoteurs et vélomoteurs, 20 % ; scooters et trimoteurs, 15 % ; motocyclettes, 12 %. De même, le professionnel doit déduire, pour ses reprises et achats, des prix ci-dessus, le prix des réparations éventuelles.

LES AVENTURES DE DUGUIDON et Cie



Letocart croit s'attacher un client particulièrement difficile, M. Grippesou, en lui favorisant une belle opération : puisque lui, Letocart, travaille à bon marché, tandis que Duguidon pratique (selon lui) des prix élevés, le client a tout intérêt à confier son devis à Duguidon et... la réparation à Letocart.

Effectivement, si les devis de Duguidon paraissent élevés (1) à certains « gâcheurs » comme Letocart, ils n'en sont pas moins acceptés par les experts et remboursés par les Compagnies d'assurances. Mais Duguidon, méfiant, fait toujours payer comptant l'établissement d'un devis — à valoir, bien entendu, sur le montant de la facture définitive.

Peu soucieux de régler à Duguidon les frais d'établissement d'un devis auquel il ne donnera pas suite, Grippesou se rend chez Dérailleur qui, moins méfiant ou plus naïf, lui en établit un sans exiger la moindre avance. Accepté par l'expert, le devis de Dérailleur est aussitôt transmis à la Compagnie d'assurances.

Mais, à la grande indignation de Letocart et Dérailleur, Grippesou reprend sa machine endommagée et la mène chez un troisième larron : Touchatout, le « travailleur noir ». Dérailleur se repent et Letocart, plus encore de son esprit retors : il a trouvé son maître...

MORALITÉ. — Certains clients ont l'imagination fertile. Il est souvent nuisible d'entrer dans des « combines » primitivement conçues aux dépens de collègues, mais qui peuvent se retourner tout aussi bien contre leur auteur.

(1) Une mention analogue figure dans le « Code de la réparation », édité sous le contrôle de la F.N.C.R.M. (prix de cette affiche : 0,90 NF franco).

Pour la Rédaction de vos Actes :

- Ventes de fonds de commerce
- Gérances libres
- Baux
- Procurations
- Création et transformation de sociétés
- Cession de parts sociales
- Contrats de tout genre

Pour l'étude de vos dossiers de contentieux

Adressez-vous à un Spécialiste de vos Professions

S. O. S. P.

59, av. de la Grande-Armée
Tél. : KLÉ. 86-15
TARIFS SPÉCIAUX CORPORATIFS

FONDS DE COMMERCE

VENTES

Vaucluse. — Petit fonds cycles et motos. Ag. Flandria, Vap et Paloma. C.A. 8 U. 5 p. Prix 3 U. + 2 U. Stock comptant. — Ecr. Bur. Journ. n° 5429.

Seine. — Vds cause santé fonds cycles, motos, scooters, Vespa, Peugeot, Flandria. Logt 3 p., atelier, garage, possib. acces. équip. élect. auto. Libre à la vente. Prix à débattre. — Ecr. Bur. Journ. n° 5375.

Ariège. — Vends fonds cycles, cyclomoteurs, bien situé dans centre ville touristique. Bon rapport, à améliorer. Cause santé. — Ecr. Bur. Journ. n° 5447.

Cherche acheteur dans l'Ain fonds cyclomoteurs, motos. Petit atelier de réparations avec un ouvrier. Aff. intéressante. — Ecr. Bur. Journ. n° 5448.

Somme. — Vends fonds cycles, cyclomoteurs, motos. Atelier de réparations, pompe essence deux temps. Cause famille. — Ecr. Bur. Journ. n° 5449.

Vends fonds cycles, cyclomoteurs, ag. VéloSolex. Situé dans ville touristique du Midi de la France. — Ecr. Bur. Journ. n° 5450.

A vendre ou gérance raison de santé fonds réparation cadres cycles, fabrication carcasses, émail cycles et industrie. Affaire bien placée région Est Paris. Logement. — Ecr. Bur. Journ. n° 5451.

Vends fonds cycles, cyclomoteurs, armes, avec atelier de réparations, magasin d'exposition. Bien situé sur place principale dans ville de l'Ariège. Cause cessation d'activité. Affaire. — Ecr. Bur. Journ. n° 5452.

St-Jean-de-Maurienne. — Vends fonds cyclomoteurs, motos. Bien situé. Vente essence 2 temps. Atelier de réparations avec 2 ouvriers. — Ecr. Bur. Journ. n° 5453.

Vends fonds cycles, cyclomoteurs, motos, bien situé dans Royan. Excellent rapport à améliorer. Cause retraite. Magasin d'exposition, atelier, essence. Prix à convenir. — Ecr. Bur. Journ. n° 5454.

CONTRATS D'APPRENTISSAGE

En vente aux :

ÉDITIONS S. O. S. P.

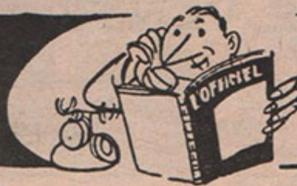
59, Av. de la Grande-Armée
PARIS (16°)

Les 6 exemplaires

Référence **NF : 3,05**
N° 515 **Franco**

— C. C. P. 7336-22 —

LES PETITES ANNONCES



TARIF

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

Fonds de Commerce, Gérances, Propositions commerciales, Brevets, Divers **3 NF**
Officiers ministériels **3,50 NF**

Représentations, Emplois, Véhicules d'occasion, Pièces d'occasion, Outillage d'occasion **2,50 NF**

Les petites annonces sont payables à l'avance.

Annonces domiciliées à notre revue, transmises par nos soins : **0,80 NF** de supplément pour la France, **1 NF** pour tous pays étrangers. Notre administration décline toute responsabilité quant à la teneur de ces annonces et se réserve le droit de refuser celles qu'elle estimerait contraires à l'esprit de la revue.

Très grand choix Agences MOTOBÉCANE VÉLOSOLEX - PEUGEOT

Ateliers artisanaux

Nombreux ACQUÉREURS

GIRARD & ARNOULT

Expert agréé par le Syndicat général des Vélocistes-Motocistes.

21, bd Poissonnière, PARIS-2°
Tél. : GUT. 63-74

ACHATS

Cherche fds cycles et motos banlieue parisienne. — Ecr. Bur. Journ. n° 5430.

Recherche, préf. Sud-Ouest, conc. excl. VéloSolex. — Ecr. Bur. Journ. n° 5431.

PROPOSITIONS COMMERCIALES

DEMANDES

Inspecteur des ventes huit ans expérience dont cinq dans le 2-Roues, animateur première force, rompu technique de vente connaissant réseau de distribution gros et détail dans France entière, cherche place similaire ou adjoint direction commerciale. Références de premier ordre. — Ecr. Bur. Journ. n° 5378.

Je dispose capitaux impts pr commerçants. — Ecr. Riou, 43, av. Trudaine, Paris (9°).

GÉRANCES

OFFRES

Libre de suite gérance atelier cycles, motos. Région Isère. — Ecr. Bur. Journ. n° 5432.

Cède avec ou sans les murs gérance cycles, cyclomoteurs, armes. Bien située dans Sud-Ouest de la France. Cause retraite. — Ecr. Bur. Journ. n° 5433.

DEMANDES

Cherche région parisienne gérance libre Bien située. — Ecr. en donnant renseignements et proposition Bur. Journ. n° 5434.

REPRÉSENTATIONS

DEMANDES

Cherche représentation région Sud-Ouest pour acces. ou casques 2-roues. — Ecr. Bur. Journ. n° 5440.

OFFRES

Recherche pour région parisienne représentant exclusif pour visiter client détail motoriste et 2-roues. Poss. voiture. Envoyer curr. vitae complet et référ. morales. — Ecr. Bur. Journ. n° 5439.

EMPLOIS

OFFRES

URGENT. Ag. VéloSolex, Vespa recherche ouvrier compétent, célibataire, dégagé obligations militaires, ayant précises connaissances techniques et goût du commerce. Niveau certificat d'études minimum exigé. — Ecr. Gandouin, B.P. 25, La Rochelle. Joindre photo identité et références.

Cherche bon mécanicien pour cycles et cyclomoteurs Motobécane. Possibilité de logement. — Ecr. Bur. Journ. n° 5435.

Concessionnaire Vap, Flandria cherche bon mécanicien avec sérieuses références. Région parisienne. — Ecr. Bur. Journ. n° 5436.

Seine. — Recherche jeune mécanicien ayant C.A.P. — Ecr. Bur. Journ. n° 5437.

Charente. — Maison de cycles, cyclomoteurs, recherche mécanicien capable. Bon salaire, travail assuré. — Ecr. Bur. Journ. n° 5438.

DEMANDES

Cherche place stable mécanicien Vespa, Lambretta. — Ecr. Chemla Simon, 13, rue de la Gaspienne, Antony (Seine). Chez M. Lellouche.

PIÈCES D'OCCASION

VENTES

Vends cause cessation d'activité pièces Motobécane. — Ecr. Bur. Journ. n° 5399.

ACHATS

Cherche, en très bon état, carburateur B.S.A. 1958. — Ecr. Bur. Journ. n° 5441.

OUTILLAGE D'OCCASION

Annonces gratuites au bénéfice des Professionnels abonnés

VENTES

A vendre banc d'essai Mosquito, facile à transformer pour cyclomoteur. — Ecr. G. Denis, 80, av. Pasteur, Angers.

Vends pompe à essence S.A.T.A.M., dernier modèle. Comme neuve. Marquer Castrol huile. — L. Pourrier, 110, r. du Commandant-Lamy, Paris (11°).

A vendre banc d'essai VéloSolex pour roues 600-1,75 x 19... 850 NF Ets Doison, 79, av. E.-Renan, Bourges.

AVOIR TOUJOURS EN MAINS
le texte complet du
CODE DE LA ROUTE!
avec décrets et circulaires

S. O. S. P.

vous le présente
en format de poche au prix de
7,50 NF franco

59, Av. de la Grande-Armée
PARIS (16°)
C.C.P. Paris 7336-22

ACHATS

Cherche un cadre occas. B.S.A. 650 cc. même un peu accidenté. Susp. osc. 1954. — Algy, 64, av. Tassigny, St-Maurice (Seine). ENT. 19-23.

VÉHICULES D'OCCASION

VENTES

Vends B.M.W. 600 Norm. en très bon état. Affaire. Prix à débattre. — Ecr. Bur. Journ. n° 5442.

Cherche acheteur scooter Ruml sport. Prix Argus. — Ecr. Bur. Journ. n° 5443.

ACHATS

Suis acheteur cyclomoteurs Paloma LN 2 V en très bon état. Année 1962. — Ecr. Bur. Journ. n° 5444.

VÉHICULES NEUFS SOLDÉS

ANNONCES GRATUITES
AU BÉNÉFICE DES ADHÉRENTS DU
C. P. D. V. M.

VENTES

Vends cause cessation d'activité motos Peugeot 175 cc., années 1961 et 1962. Prix intéressant. — Ecr. Bur. Journ. n° 5445.

Vends vélo état neuf. Prix à débattre. — Ecr. Bur. Journ. n° 5446.

DIVERS

Ampoules pour vélos et cyclos
SUN ET MOON
Vente exclusive aux grossistes. Echantillons et tarifs sur demande.
Sté Guébet, 58, r. Lafayette, Paris (9°).

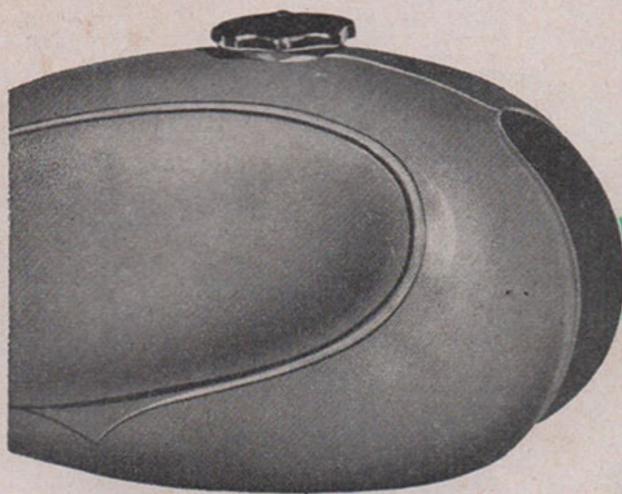
CALENDRIER FISCAL

(Suite de la page 14.)

Enregistrement

— Les sociétés doivent effectuer le dépôt des procès-verbaux d'assemblée, comptes rendus, rapports, bilans et comptes de pertes et profits, dans les 20 jours de l'approbation des résultats de l'exercice (Bureau de l'Enregistrement).

— Pour les mêmes sociétés, exigibilité de la retenue à la source sur le revenu des valeurs mobilières de l'exercice pour les actions et parts sociales et parts bénéficiaires, dans les 20 jours de la mise en paiement des dividendes. Majoration de 10 % appliquée aux sommes non réglées le 15 du mois suivant celui au cours duquel l'impôt est devenu exigible (Bureau de l'Enregistrement).



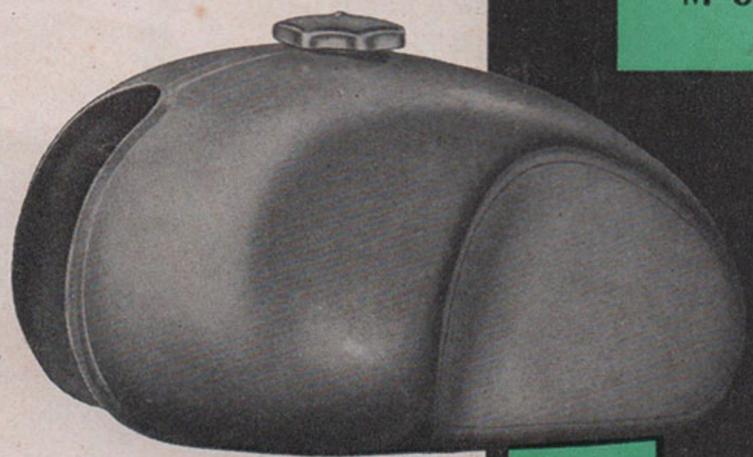
qualité
robustesse

M 60 Sport

la
plus
importante
production
française

de
réservoirs

pour motos
vélomoteurs
cyclomoteurs



M 65

8 l.

Jean Pernot

MOTTAZ

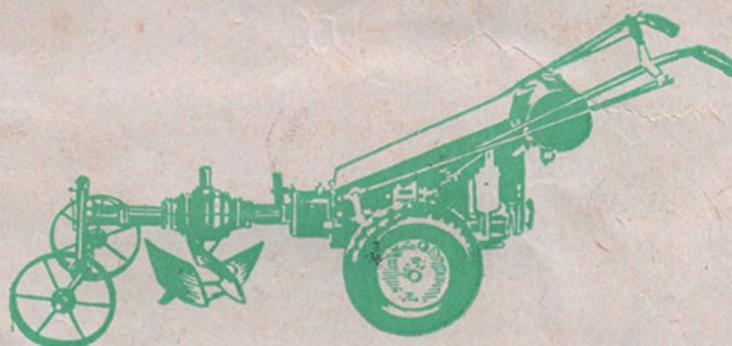
SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1.500.000 N.F.
307 à 311, RUE DE LA GARENNE - NANTERRE - Seine
CHARlebourg 73-80

Motocistes :

AUGMENTEZ VOTRE CHIFFRE D'AFFAIRES !



La motorisation agricole est à l'ordre du jour et vous êtes les mieux placés pour entretenir et réparer les motoculteurs qui sont équipés de moteurs 2 ou 4 temps dérivés des moteurs de vélomoteurs et motos.



Mais il vous faut une documentation technique de base. Ne serait-ce que pour contacter un constructeur et lui demander sa représentation, ou pour commander des pièces détachées. Alors, vite,

Procurez-vous le

TRACTOCATALOGUE

1962

PRIX : 22,50 NF FRANCO

Envoi contre remboursement sur simple demande

Éditions S.O.S.P.

59, avenue de la Grande-Armée, PARIS (16°)

C.C.P. S.O.S.P. n° 7336-22 — (T) Kléber 86-15 +

Compteurs
et Dérailleurs
Huret
avec leurs meilleurs vœux
Nanterre
(Seine)

l'huile aux
2.500
victoires
MOTUL

VAP
PRÉSENTE SES
BONS VŒUX
A SES CLIENTS

PNEUS
WOLBER
Soissons (Aisne)

VELOSOLEX
vous offre à tous
ses vœux
de santé et de succès

1963


GITANE
Cyclomoteurs - Cycles
MACHECOUL (L.-A.)

SELS
La chaîne
française
de Qualité

Castrol

Nous souhaitons,
pour cette année, voir encore
S'EPANOUIR
entre vous et nous

**une fructueuse
collaboration**