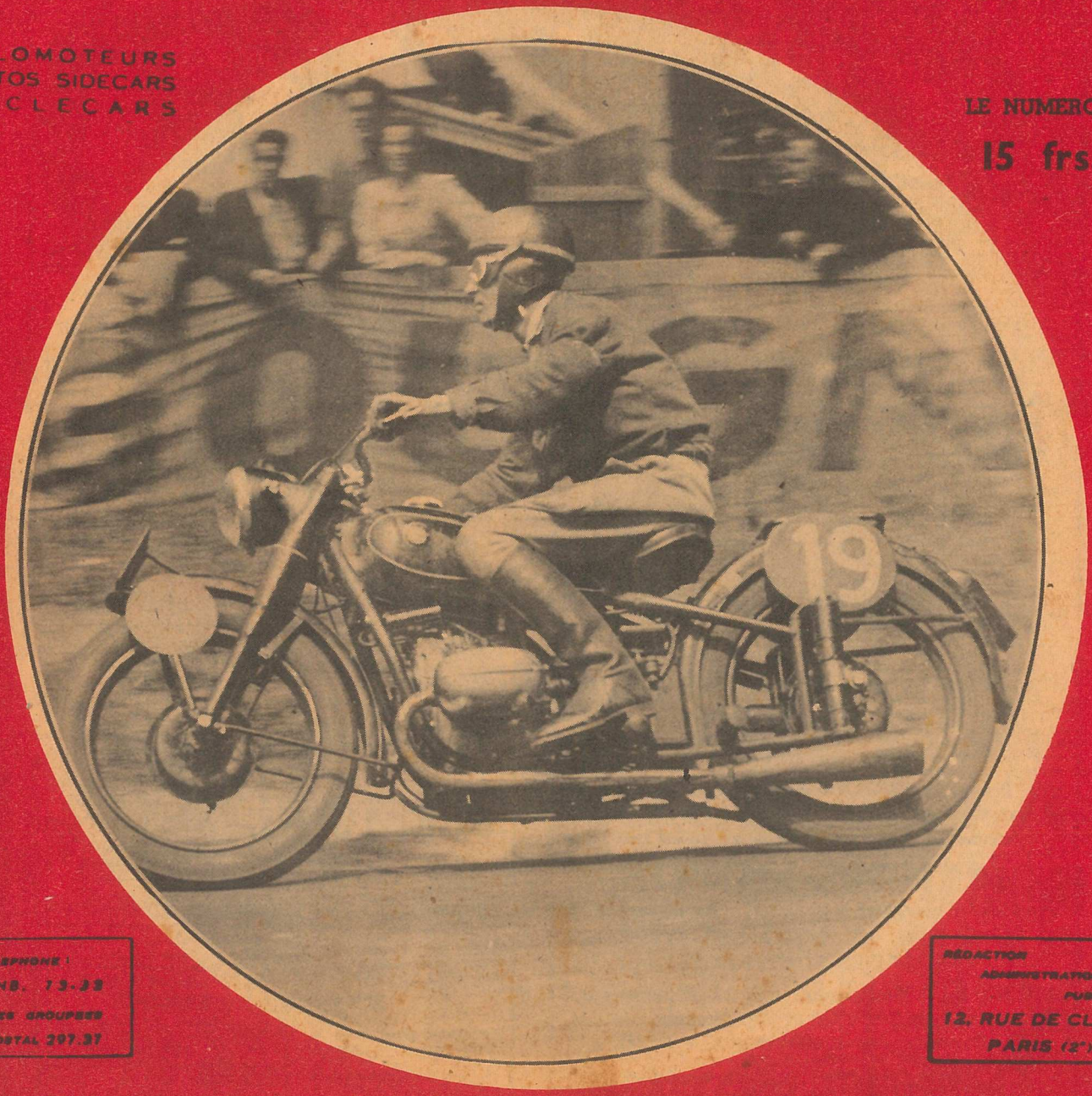
36e ANNEE. — 28 MAI 1948. — N° S. 2.

Moto revue sportive

LE BOL D'OR
1948

VELOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS

LE NUMERO :
15 frs.



TELEPHONE :
GUTENB. 73-33
4 LIGNES GROUPEES
c/c POSTAL 297.37

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE
12, RUE DE CLERY
PARIS (2e)

Jacques LENGLET, amateur du Moto-Club de Paris, étonnamment frais, terminant en vainqueur le 20e Bol d'Or.

Venez voir chez GARREAU les derniers modèles Norton

LE SPECIALISTE DES MACHINES RAPIDES

COLLOT sur Norton, mise au point par GARREAU, gagne le Grand Prix de Nice, battant toutes les catégories.

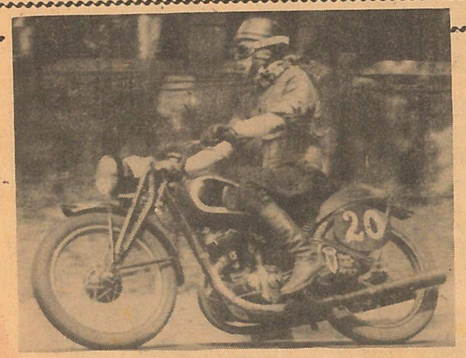
LEFEVRE sur NORTON mise au point par GARREAU, gagnant le Bol d'Or 1947, battant toutes les catégories, couvrant 2.057 kms : Performance non égalée en 1948 (plus de 150 kms restent à l'actif de Lefèvre).

NORTON 16 H « Luxe », « Bol d'Or » et « Standard », disponibles rapidement

AGENCE GENERALE : NORTON — VINCENT-H.R.D. — EXCELSIOR — SCOTT — INDIAN

Agence Terrot, Motobécane, Monet-Goyon - Toutes Pièces détachées assurées pour les machines vendues

22, Rue Robert-Lindet - Paris-15e VAU. 07-09



Au Bol d'Or, COOPMAN se classe Premier Amateur (cat. motos 350) et DRAULT, 4e en 500 cmc. sur machines mises au point par

MENDEL-MOTOS

GRAND SPECIALISTE DU REMONTAGE et de la MISE AU POINT DES MACHINES FRANÇAISES et ETRANGERES

MENDEL : Recordman des 12 H. amateurs Spécialiste du Bol d'Or et des Grands Circuits d'Endurance : la machine qui « TIENT »

MENDEL-MOTOS

3 bis, Rue Maurice-Berteaux, à ERMONT (Gare Cernay, ou Ermont-Halte, par la Gare du Nord)

FAITES COMME TOUS LES GRANDS CHAMPIONS

2 TEMPS

4 TEMPS

QU'IMPORTE !

Dans tous les cas ajoutez à votre essence ou à votre mélange

le BRETOCYL GRAPHITÉ

« LE SUPER LUBRIFIANT DES CHAMPIONS »

qui vous procurera

PUISSANCE, SOUPLESSE, SECURITE, SUPRESSION DU CLIQUETAGE

ECONOMIE D'ESSENCE

En vente dans tous les garages ou à défaut profitez de l'offre de propagande de BRETOCYL et écrivez à la

Société BRET-OIL

4, r. J.-d'Arc, ISSY-LES-MOULINEAUX. MIC. 18-30

qui vous adressera son coffret de 15 flacons, dose correspondant à 150 litres de carburant pour le prix de 430 francs

36e ANNEE. — N° 2. — 28 MAI 1948

Moto revue sportive

PARAISSANT LE 4e VENDREDI DU MOIS
Fondé en 1913. Directeur-Fondateur : C. LACOMÉ
TELEPH. GUT. : 73-32 (4 lignes groupées)

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE :
12, RUE DE CLERY, 12
(Immeuble métro Sentier)
PARIS (2e)

LE NUMÉRO : 15 Francs

ABONNEMENTS

	France	Etranger
12 Nos	150 fr.	200 fr.

● *Verser à un bureau de poste au compte postal :*
MOTO - REVUE 297 - 37 PARIS

● *Indiquer sur le talon et en caractères d'imprimerie, votre adresse complète, avec le n° de départ de l'abonnement.*

● *Pour tout changement d'adresse, envoyer 10 frs en timbres avec la dernière bande reçue.*

LE 20e BOL D'OR

Victoire générale de l'amateur Jacques Lenglet (Moto-Club de Paris), sur B.M.W. 500 cmc., de Faëne (Matchless), en 350 cmc. Benzoni (Sertum) en 250, Jalicot (Motor-Club) en 175 cmc., Betbèze en 125 cmc. Betemps René (B.M.W.), Bovière (Motobécane) et Mariani (B.M. Jap) sont les vainqueurs respectifs en sidecars 1.000 cmc., 600 cmc., et 350 cmc.

LA participation motocycliste, au 20e Bol d'Or Motocycliste, se limitait presque exclusivement à des amateurs. Seuls, quelques agents ou professionnels, qui avaient d'ailleurs déjà disputé l'épreuve l'année dernière, relevaient le lot des 56 concurrents, dont moins de la moitié terminèrent. Il y a à cela plusieurs raisons, dont les principales sont le manque de véritables machines de compétitions et la difficulté, pour les quelques-unes qui sont disponibles, de se procurer des pièces d'origine par suite d'une obstruction à peu près systématique des maisons françaises hostiles à la course. D'autre part, nous avons pu relever d'impardonnables fautes de préparation. Les défaillances physiques causèrent également quelques retraits, mais en nombre relativement réduit. Il est vrai que les défections se succédèrent rapidement après quelques heures de course et que le temps fut idéal. Ceci ajoute encore à nos regrets de n'avoir pu assister à une bagarre comparable à celle de l'an passé, qui aurait certainement abouti à la chute de nombreux records. En fait, aucun ne fut battu cette année et un seul concurrent (en très petite cylindrée, ajouterons-nous), réussit à dépasser la moyenne établie sur le même circuit avant la guerre. Le parcours était en tous points excellent ,et son aménagement ne provoqua aucune critique. Un départ très rapide, suivi d'une hécatombe de moteurs, une 350 cmc. en tête du classement général dès la septième heure, puis son ralentissement par suite d'un pépin mécanique, et enfin pour terminer la remontée d'un amateur : Lenglet, sur une B.M.W. R.51, après une belle course qui ne nous surprend pas de sa part. Lenglet avait joué un rôle excellent dans le précédent Bol d'Or, et il peut, avec tous ses supporters du Moto-Club de Paris, se féliciter d'une victoire, légitimement acquise. Faëne (350 Matchless), Benzoni (250 cmc. Sertum), Jalicot (Motor-Club, 175 cmc.), Betbèze (M. C. Châtillon, 125 cmc.), sont les vainqueurs des autres catégories solo. En sidecars, Bétemps, rapide et spectaculaire, triomphe en 1.000 cmc. Bovière, vainqueur l'an passé, réalise la passe de deux en 600 cmc. Mariani faisait cavalier seul en 350 cmc. et n'eut guère de difficulté à dépasser le kilométrage minimum.

L'équipe Sertum, qui fit avec Benzoni et Francone une belle démonstration. Benzoni remporta la catégorie 250 cmc.

LA COURSE

Les premiers tours sont couverts à toute allure. Walter (Rudge 500), selon son habitude d'avant-guerre, passe en tête au premier tour, mais une crevaison stoppe bientôt son élan. Théveney, qui gagna l'an passé en 250 et monte aujourd'hui une ancienne 350 cmc. de Loyer, part avec quelque retard qu'il s'emploiera au maximum à combler. Après quelques tours, Venin (Saroléa), prend la tête du classement général, ayant accompli 22 tours dans la première heure. Suivent à peu de distance : Sutra (Triumph), les frères Lenglet, Walter, Drault et Leberquier. En 350, Faëne est à égalité avec Lagarde, devant Copman et Judas, Francone, sur une des remarquables Sertum, mène en 250, devant Benzoni et François. Fouilhoux en 175, Mathieu en 125, tiennent le commandement dans leurs catégories respectives. En sidecar, les rares concurrents sont à peu près à égalité : 20 tours pour chacun des deux 1.000 cmc. (Bétemps et Murit, sur B.M.W.), 18 pour les trois 600 cmc. : Guignabodet (F.N.), Dalmas (Terrot) et Bovière (Motobécane).

La série des arrêts commence. Olivetti (Guzzi) a endommagé son réservoir. Jalicot crève et doit réparer. Lempereur casse sa chaîne secondaire. Il répare et repart de plus belle. Chancel, qui est parti à la place de Ventura, sur une des Sertum, s'arrête à nouveau. Beaume met de l'huile dans son essence et repart presque aussitôt.

Marchand a brisé son piston, après dix tours, perdant de ce fait trois heures, pour repartir et se faire éliminer ensuite. Olivetti a de nouveaux ennuis, « avale » son unique soupape en tête et abandonne définitivement. Sutra brise sa canalisation d'essence. Stignani a détérioré sa roue arrière et doit partir à Stains rechercher les pièces indispensables.

Peu de changement au cours de la deuxième heure. La plupart des hommes de tête paraissent consolider leur position. Seul, incident notable, celui de Murit, en sidecar 1.000 cmc., victime de ses bougies trop chaudes : Résultat, fusion de la calotte des pistons. Chailloux, qui a eu des ennuis de graissage au début, est reparti sans grande conviction. Huin (125 cmc.), a crevé son réservoir. Bouhey, qui pilote une 250 cmc. italienne à suspension arrière, a brisé son axe de roue. Il s'arrête et ne repartira qu'au bout de trois heures.

Brémens a abandonné après 28 tours. Lempereur brise un taquet de distribution et abandonne. Delaherche descend son embiellage et entreprend de le changer. Le second ne résistera pas non plus, probablement à cause de la qualité inférieure de l'huile employée. Chavanel éclate. Sutra dépasse au cours de la troisième heure Venin, que des ennuis de sélecteur ont retardé, mais ce dernier remonte et reprend sa place rapidement, jusqu'au moment où la rupture du ressort du boisseau des gaz le stoppe à nouveau. Leberquier et Walter lui succèdent au classement général, mais connaissent à leur tour la malchance. Leberquier grille une soupape et abandonne, et Walter commence la série de ses longs arrêts, et dès ce moment n'est plus « dans le coup ». Venin tombe à la Butte des Houes et c'est la 350 cmc. de Faëne qui se hisse au commandement, tandis que

l'amateur Lenglet est en tête des 500 cmc. Théveney s'est retiré de bonne heure, un de ses culbuteurs s'étant brisé.

Avec la nuit la série des arrêts se continue. Lambinet, avec son embiellage hors d'état, a dû se retirer. Faëne est tombé et a tordu un repose-pied, mais son avance lui permet de conserver sa place de premier absolu. Derrière lui, toujours en 350, Coopman se remarque pour sa belle régularité. En 250 cmc., François a gagné de nombreuses places et a 6 tours d'avance sur la première des Sertum. Il conservera le commandement des « quarts-de-litre » jusqu'à la 10e heure. En 175 cmc., Jalicot a passé Fouilhoux, bien que montant une deux temps sensiblement moins rapide. Jusqu'à la fin, ce sera une lutte serrée entre ces deux hommes pour la première place dans la catégorie. En 125 cmc., Mathieu est toujours premier, bien que Betbèze commence à se rapprocher sérieusement. Guignabodet a abandonné après cinq heures, ayant avalé une soupape et défoncé son piston. Dalmas est maintenant en tête, précédant Bovière de deux tours. Ce dernier le repassera et conservera sa position jusqu'à la fin. Stignani ayant brisé sa boîte de vitesses, abandonne définitivement. Drault casse une soupape, mais réussit quelques heures plus tard à remonter son moteur et à repartir jusqu'au bout.

En sidecars 1.000 cmc., Murit, qui a réussi à repartir après changement du piston, du cylindre et de la culasse, est victime d'un accident. Il éclate en pleine vitesse et fait un tête à queue. Thibault, qui s'apprêtait à le passer, l'emboutit. Les deux conducteurs s'en tirent avec des contusions relativement légères, mais le passager est assez sérieusement blessé à la tête. Bien entendu, c'est l'abandon pour les deux pilotes. Burgraff entre en collision avec une spectatrice et se fait de multiples blessures. Il repart néanmoins.

Vers la mi-course, le classement des 250 cmc. se modifie sensiblement : François casse sa chaîne primaire et rétrograde, laissant la place à l'italien Benzoni et sa rouge Sertum jusqu'à la fin, tandis que Betbèze ravit à Mathieu la première place en 125 cmc. En 175 cmc., Fouilhoux tourne très fort, et regagne bientôt le terrain perdu, repassant Jalicot qui tourne cependant avec une belle régularité, mais a dû s'arrêter pour réparer son câble de gaz.

Chavanel (125 cmc.), a des ennuis d'éclairage, et Piel (250 cmc.), se débat avec sa boîte de vitesses. Massiot (sidecars 600 cmc.), a cassé sa bielle et a abandonné.

Faëne mène toujours bon train, et son avance, à la 14e heure, était d'une dizaine de tours. Malheureusement, à la fin de l'heure suivante, deux ruptures presque successives de ressorts de soupapes l'immobilisent assez longtemps pour permettre à Jacques Lenglet de prendre la tête du classement général... et de la conserver jusqu'à la fin. Faëne fut d'ailleurs également dépassé par Robert Lenglet, le frère du vainqueur.

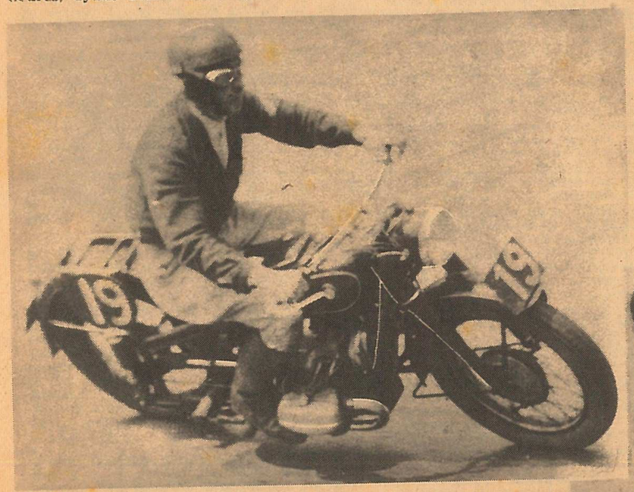
En 175 cmc., Jalicot réussit à passer in extrémis Fouilhoux, tandis que Bovière s'assurait l'avantage sur Dalmas. En sidecars 1000 cmc., Bétemps, qui demeurait seul en course de sa catégorie, n'en continua pas moins à bourrer jusqu'à la fin. Malgré une panne d'essence qui l'obligea à boucler le dernier tour à pied, il termina troisième du classement général et premier des sidecars toutes catégories.

Parmi les grands malchanceux de l'épreuve, il faut noter Venin, que trois chutes et de multiples incidents retardèrent sans diminuer son ardeur. A la fin, il ne disposait plus que de la 1er et de la 4e vitesse, et réussit malgré tout à se classer. De même Sutra se montra particulièrement courageux dans l'adversité, et ne fut terrassé que sur la fin ayant vu sa magnéto l'abandonner.

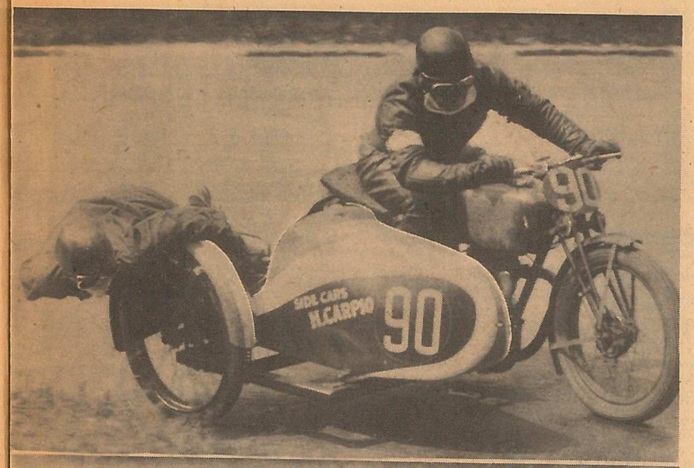
RESULTATS

Catgorie 500 cmc. : Jacques Lenglet (MCP), 1.900 kms 021, moyenne 79 kmh. 167 ; 2. Robert Lenglet (MCP), 1.853 kms 387 ; 3. Robbes (MC Chât.), 1.722 kms 950 ; 4. Drault (MC), 1.316 kms 176 ; 5. Sutra, 1.301 kms 160.

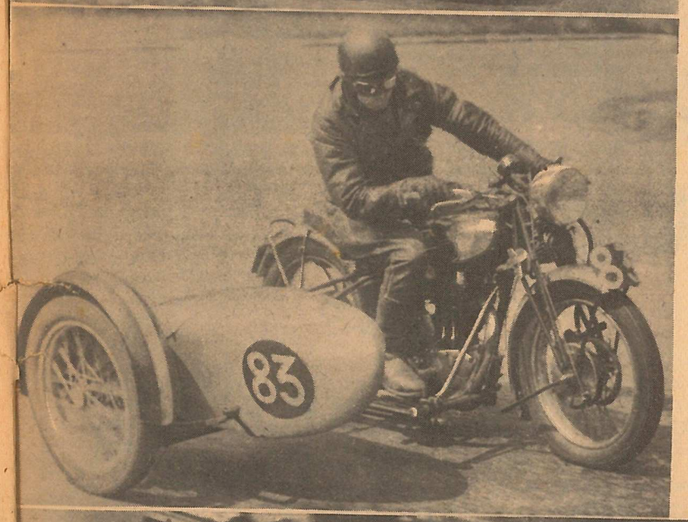
Catégorie 350 cmc. : 1. Faëne (Matchless), 1.701 kms 395, moy. 70 kmh. 891 ; 2. Coopman (MC), 1.583 kms 200 ; 2. Tsi (AMF), 1.525 ms 798; 4. Bourgeois (MC Sens), 1.411 kms 788; 5. Meringault (AM CF), 1.304 kms 369.



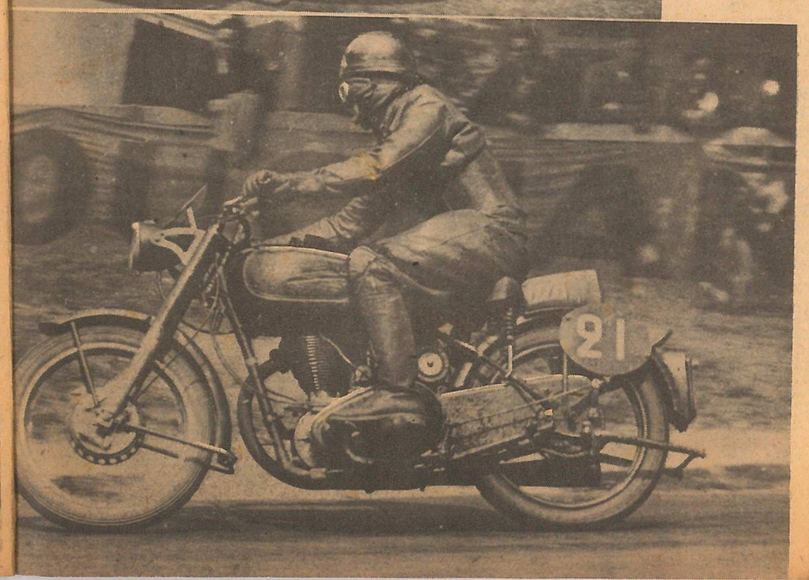
En haut de la page : Le départ. Ci-dessus, Jacques Lenglet, vainqueur général. Ci-contre, Betemps 1er en sidecars.



Mariani (B.M. Jap) faisait cavalier seul en sidecar 350 cmc, et put ainsi gagner facilement sa catégorie



Ci-contre : Bovière (Motobécane), vainqueur pour la 2e année consécutive en sidecars 600 cmc.



Ci-dessous : Faëne (Matchless) premier en 350 cmc. qui tint un moment la tête du classement général.

Catégorie 250 cmc. : 1. Benzoni (Sertum), 1.790 kms 788, moy. 74 kmh. 616 ; 2. Francone (Sertum), 1.534 kms 402 ; 3. François (AMS), 1.320 kms 108 ; 4. Beaume, 1.234 kms 791; 5. Bouhey, 1.200 k. 039.

Catégorie 175 cmc. : 1. Jalicot (MC), 1.470 kms 251, moy. 61 kmh. 260 ; 2. Fouilhoux, 1.465 kms 281, moy. 61 mh. 053 ; 3. Bouhours (MC Beauce), 1.015 kms 740.

Catégorie 125 cmc. : 1. Betbèze (MC Chât.), 1.464 kms 281, moy. 61 kmh. 100; 2. Mathieu, 1.281 kms 462 ; 3. St-Girons (AMF), 1.273 kms 093 ; 4. Burggraf (Money-Goyon), 1.239 kms 223 ; 5. Chavanel (Chavanel), 1.097 kms 968 ; 6. Boiche (Chât.), 1.044 kms 963.

Sidecars 1000 cmc. : 1. Bétemps René, 1.846 kms 888, moy. 76 kmh. 930.

Sidecars 600 cmc. : 1. Bovière (Motobécane), 1.620 kms 886, moy. 67 kmh. 536 ; 2. Dalmas (Terrot), 1.562 kms 848.

Sidecars 350 cmc. : 1. Mariani, 1.195 kms 480, moy. 49 kmh. 811.

HOMMES ET MACHINES DU BOL D'OR 1948

Bien que le Bol d'Or 1948 ait été disputé principalement par des amateurs, nous pensons intéresser les sportifs en parlant des machines qui se sont distinguées.

Les machines des frères Lenglet, premier et second du classement général, étaient des 500 B.M.W. flat-twin commerciales type R. 51. C'est également une B.M.W. qui équipait la machine victorieuse en sidecars 1.000 cmc. avec Bétemps René. Cette machine est le modèle dénommé R. 73.

× × ×

Venin avait toujours sa fidèle Saroléa Grégoire qui a appartenu jadis à Monneret, la même avec laquelle il gagna sa catégorie en 1939. Bien qu'ayant déjà « de la bouteille », cette machine est encore très rapide. Son équipement électrique fut très remarqué.

× × ×

Théveney avait l'ancienne 350 cmc. Velocette K.T.T. de Loyer, qui finit 9e au Tourist Trophy 1939. Il est regrettable que son dévoué manager, Mendel, n'ait pu se procurer les pièces nécessaires à sa révision. Elles sont, hélas, aussi rares que d'un prix prohibitif.

× × ×

Mais Mendel eut sa revanche avec Coopman, premier amateur en 350, qui se montra d'une régularité parfaite. Il conduisait (comme Théveney l'an passé), une D.K.W. 2 temps fignolée par le motoriste d'Ermont, qui espère bien reprendre la piste dès que son travail lui en laissera le temps.

Mendel « manageait » également Drault, qui montra de belles qualités, mais fut vaincu par une rupture de soupape. Ayant « récupéré » une soupape B.M.W. chez Murit, il repartit et parvint malgré un arrêt assez long à se classer honorablement.

× × ×

Jalicot, un vieil habitué du Bol d'Or, et de la victoire en 175 cmc., reste fidèle à sa petite Monet-Goyon Villiers 2 temps. Il ne l'avait quittée qu'en 1939 pour une culbutée de même marque. Malchanceux l'an passé, Jalicot a repris la série de ses succès, auxquels il tient à associer les frères Duc, ses mécanos dévoués et compétents, eux-mêmes anciens coureurs et spécialistes du Bol d'Or avant-guerre.

× × ×

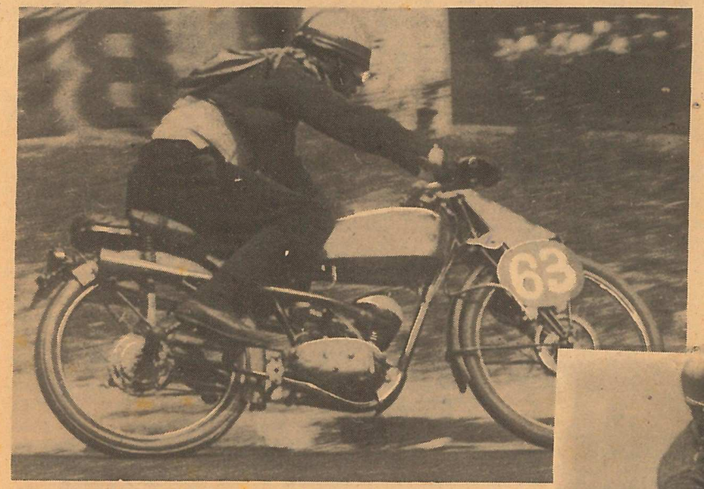
Pour la deuxième année consécutive, Bovière, motoriste à Paris, enlève la catégorie sidecars 600 cmc. avec la même machine que l'année dernière. Félicitons sans réserve Bovière, qui met au point lui-même ses machines, mais qu'on nous permette d'être surpris que M. Bardin, directeur de la firme Motobécane, n'ait pas jugé utile de se rendre à Saint-Ger-

main et de remettre au vainqueur, sur la ligne d'arrivée, le chèque qu'il avait mérité doublement. Était-ce trop demander pour l'artisan de la seule victoire 100 % française de la journée ?

× × ×

Le grand vainqueur de la catégorie 125, après une lutte sérieuse avec Mathieu, fut Betbèze sur une 125 cmc. Ardie mise au point par Hannequin, mécanicien à Nanterre. Plus de 61 kmh., avec une 125 cmc. de série, c'est un résultat qui compte, dans un Bol d'Or.

× × ×



Sutra avait monté sur une 500 cmc. Triumph Twin une suspension AR Gilera qui lui assura une tenue de route et un confort absolument remarquables. Le graissage des chaînes est assuré par une petite nourrice d'huile auxiliaire. Regrettons que Sutra n'ait pu recueillir le fruit de ses efforts.

× × ×

Burgraff montait le dernier modèle de vélomoteur Monet-Goyon, avec bloc moteur Villiers Anglais à sélecteur. Regrettons la collision qui lui arriva au cours de la nuit. Couvert de blessures, le nez cassé, Burgraff continua tout de même et termina la course. Remarquable exemple de ténacité donné par un jeune de 19 ans... à beaucoup de ses aînés.

× × ×

Faëne, sur la même 350 cmc. Matchless des surplus que l'an passé, a couvert un kilométrage remarquable, ayant frisé de peu la victoire générale. Magnifique exploit, à l'actif du pilote comme à celui de Rossignol, responsable de la « reconstruction » et de la mise au point de la machine. Tous les spectateurs se sont rendus compte que la 350 de Faëne avait des chevaux, et que le pilote savait les employer !

× × ×

Bouhours, du Moto-Club de la Beauce, a donné un bel exemple de courage. Il arriva seul, à la dernière minute, et s'apprêtait à faire la course sans appui d'aucune sorte. Mais les « motards » savent s'entr'aider à l'occasion. Sans pièces de rechange, avec un minimum d'outillage, il réussit à terminer sans avoir connu le vrai « coup de pompe », ni aucun ennui de moteur ou de boîte. Il aurait fait beaucoup mieux sans un garde-boue arrière épris de liberté qu'il fallut rafistoler par deux fois. Sa 175 cmc. Magnat-Debon à culbuteurs est celle avec laquelle il travaille tous les jours.

Bouhours nous charge par ailleurs de remercier Mendel, qui mit à sa disposition une Jerrican pendant toute la course.

■

On nous écrit...

Beaucoup de sportifs sont déjà au courant des difficultés qui opposent à l'organisation du Bol d'Or plusieurs coureurs français. Pour cette raison, et aussi pour ne pas donner une publicité tapageuse à des incidents toujours regrettables, nous nous sommes abstenus jusqu'ici d'en parler. « Moto-Revue », tout en souhaitant que les droits de chacun soient sauvegardés, n'a pas à prendre part à une discussion étrangère au sport. Néanmoins, dans un souci d'objectivité et sur la demande expresse des expéditeurs, auxquels nous laissons leur entière responsabilité, nous insérons la lettre ci-après, que nous ont adressés Lauer et Lefèvre, de l'Ecurie Garreau :

POURQUOI LEFEVRE N'A PAS FAIT LE BOL D'OR CETTE ANNEE, ET POURQUOI LES PROFESSIONNELS NE L'ONT PAS FAIT NON PLUS.

De nombreux motards se sont peut-être demandés pourquoi beaucoup de sportifs, dont G. Lefèvre, qui est toujours recordman du Bol, n'ont pas voulu participer au circuit de St-Germain ? La réponse n'est pas difficile : c'est que les vrais sportifs désapprouvent l'organisation.

Lefèvre et d'autres tiennent à préciser qu'avant le Bol de 1947, ils avaient été sollicités à plusieurs reprises pour participer à la célèbre course, et qu'à ce moment là on promettait au gagnant plusieurs centaines de milliers de francs de prix... Les motards se rappellent que Lefèvre remporta une magnifique victoire, mais ils ne savent pas par quel malentendu on réussit à transformer les promesses et à réduire les sommes d'une manière dérisoire. Plusieurs coureurs ont manifesté toute leur sympathie à Lefèvre ; un camarade a fait comme lui en confiant à la Presse, à la Presse indépendante, toute l'amertume que nous ressentons après certains agissements. De nombreux motocyclistes n'ont ni des connaissances en Droit suffisantes, ni assez de rouerie, pour éplucher les règlements ambigus qui leurs sont présentés.

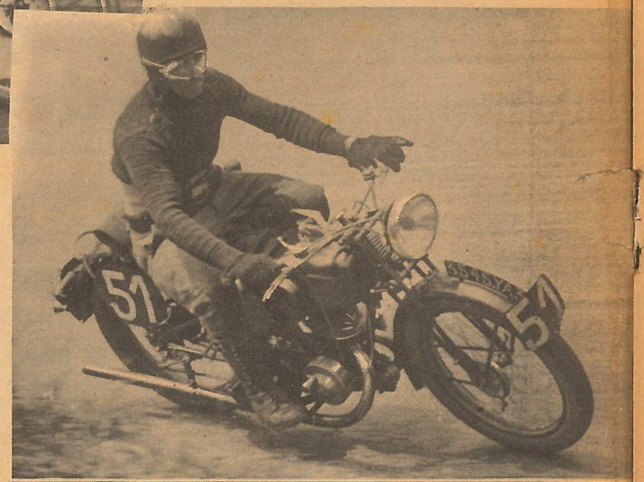
En fait de centaines de mille francs, Gustave Lefèvre, pour sa première place au Bol d'Or 47, n'a touché que 54.000 francs, somme de laquelle il faut retrancher 18.000 francs d'essence et d'huile, sans tenir compte de l'usure de la moto, du travail des mécaniciens, de la préparation, etc... Les autres concurrents ont été dupés dans les mêmes proportions.

Ce sont là des façons de faire inexplicables, car il appartient aux organisateurs — et à eux seuls — de fixer exactement la prime des coureurs, comme ils fixent la rémunération des chronométreurs ou des balayeurs de piste. Pourquoi ceux qui ont le moins de risques devraient-ils être sûrs de leur « salaire », et ceux qui en ont le plus devraient-ils se contenter de promesses ?

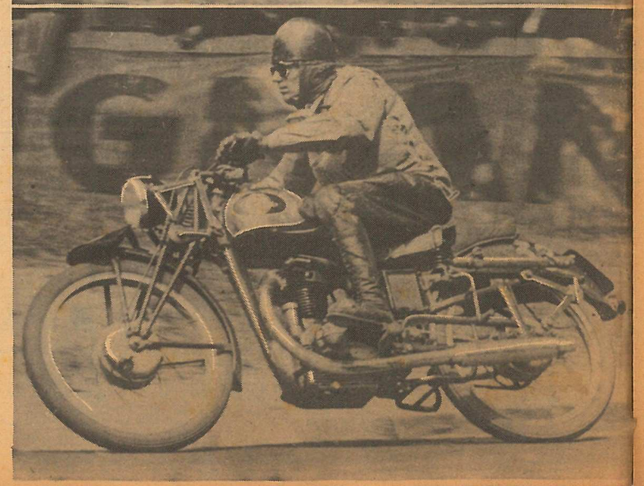
Tant qu'on agira avec un esprit aussi intéressé, aussi peu compatible avec le sport, les vrais motards marqueront leur mécontentement, mieux, leur répugnance : ils ne participeront plus aux courses. Il faut que les garanties de paiement soient tenues et qu'on n'entende plus parler de « prorata », c'est-à-dire de recette déficiente pour une averse ou tout autre motif.

Nous nous demandons ce que dirait un directeur de course, s'il était assis sur une moto pendant 24 heures ? D'autre part, les coureurs demandent que le Bol d'Or ne soit pas incorporé dans le Championnat de France.

LAUER — LEFEVRE



Ci-dessus : Betbèze (M. C. Châtillonnais), vainqueur en 125 cmc. sur un vélomoteur allemand.



Ci-contre : de haut en bas : Jalicot reprend la série de ses succès en 175 cmc. et gagne sa catégorie pour la 3e fois, sur sa machine personnelle à moteur 2 temps Villiers.

Benzoni (Sertum), premier en catégorie 250 cmc. après une remarquable course.

■

Robert Lenglet, frère du vainqueur général, obtient une remarquable deuxième place.

■

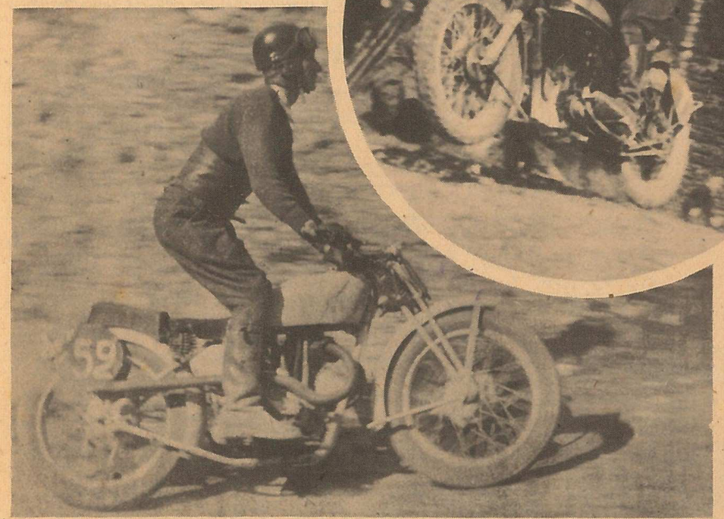
Coopman, (M.C. Châtillonais) brillant second et premier amateur en 350.

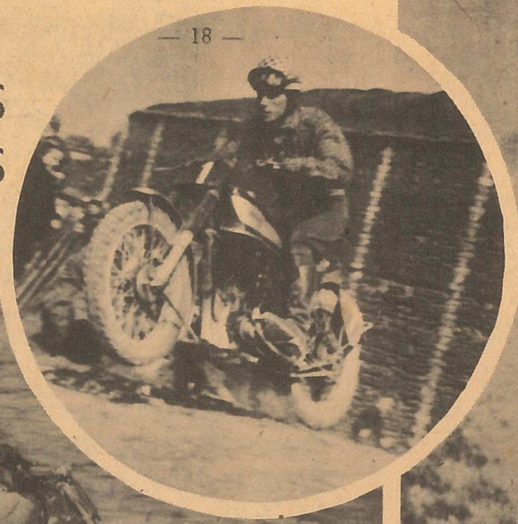
Ci-dessous : tableau de marche des concurrents.

■

CAT	PLACE	N°	NOM	MARQUE ou CLUB	TOURS PAR HEURE 1re	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
500 cmc	1	19	LENGLET J.	M.C.P	19	41	60	81	99		136	153	172	191	202	222	240	260	281	300	321	341	361	375	395	415	434	466
	2	11	LENGLET R.	M.C.P	20	41	61	80	97	115	134	151	166	182	202	218	235	257	270	288	307	327	347	367	386	405	424	444
	3	17	ROBBES	M.C.Ch	20	39	60	79	97		131	145	162	177	192	209	227	246	260	278	297	314	333	348	366	381	396	412
	4	6	DRAULT	X	19	36	53	71	91	99	106	122	137	156	—	—	—	—	171	192	208	218	231	251	273	284	302	315
	5	3	SUTRA	TRIUMPH	21	42	57	77	97	105	124	144	162	176	185	205	223	238	249	258	273	294	308	308	—	312	—	312
	6	12	VENIN	SAROLEA	22	46	64	88	99	111	119	138	146	152	172	184	193	213	229	231	239	244	253	266	280	281	—	281
	7	15	BERAS	M.C.Ch	12	24	39	48	57	72	75	80	81	95	102	111	121	136	146	161	167	180	193	204	214	230	241	241
	8	4	WALTER	RUDGE	20	43	66	86	104		120	139	—	—	—	—	—	148	167	—	—	168	183	188	—	—	—	188
	9	5	BETEMPS R.	TERROT	18	40	60	62	—		—	—	—	—	—	66	82	100	120	130	—	—	—	—	—	—	—	130
	10	2	LEBERQUIER	NORTON	19	41	63	83	104	122	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122
	11	10	THIBAULT L.	M.C.B	16	32	51	69	77	88	101	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106
	12	8	CHAILLOUX	NORTON	3	4	21	37	51	66	75	79	82	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82
	13	7	DELAHERCHE	X	18	30	49	61	62	63	68	78	79	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79
	14	14	STIGNANI	NORTON	9	—	19	24	30	47	56	—	69	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	74
	15	99	LENGLET P.	M.C.P	16	28	40	55	65		67	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	67
	16	1	LEMPEREUR	NORTON	12	25	43	44	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44
	17	16	THEVENEY	M.C.Ch	18	33	34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	34
	18	9	OLIVETTI	A.M.C.F	11	19	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24
	19	18	GUIBEAU	A.M.S	17	22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22
350 cmc	1	24	FAENE	MATCHLESS	19	40	60	82	102		140	166	177	195	214	234	251	270	286	288	305	311	323	339	355	371	388	407
	2	20	COPMAN	MATCHLESS	18	33	52	69	84		117	134	148	164	178	193	206	222	231	252	268	284	300	316	322	347	362	379
	3	25	TSI	A.M.F	17	35	54	73	80		108	122	136	153	171	184	202	216	232	248	263	279	287	303	319	333	348	365
	4	24	BOURGEOIS	M.C. Sens	16	32	49	65	81		103	118	129	145	157	170	183	200	212	226	242	254	270	283	295	306	322	338
	5	29	MERIGAUD	A.M.C.F	12	22	34	40	56		79	93	105	119	130	140	154	167	180	195	211	227	241	257	263	278	296	312
	6	27	JUDAS	M.C. Sens	10	37	55	72	73		96	110	125	130	151	163	174	188	200	216	231	247	264	277	286	288	—	288
	7	26	GRICOURT	A.M.C.F	15	33	37	53	65		91	102	117	127	136	150	160	171	176	186	197	209	—	—	210	—	—	210
	8	23	LAMBINET	M.C.F	7	33	50	65	81		84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	84
	9	28	LAGARDE	M.C.Ch	19	29	46	58	62		63	75	—	—	—	—	—	—	80	81	—	—	—	—	—	—	—	81
	10	22	BREMENS	X	2	28	—	—	—		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28
250 cmc	1	38	BENZONI	SERTUM	19	38	54	73	89		122	141	159	178	196	216	236	254	271	289	306	325	343	361	378	395	411	428
	2	36	FRANCONE	SERTUM	20	39	45	57	77		114	132	151	168	188	205	222	229	241	242	255	263	279	297	314	331	349	367
	3	41	FRANÇOIS	A.M.S	19	37	57	73	92		128	144	160	179	194	197	—	—	—	199	206	213	229	246	263	282	298	316
	4	40	BEAUME	A.M.C.F	15	23	39	54	67		87	100	108	124	135	150	163	175	189	—	195	209	225	236	250	266	280	295
	5	42	BOUHEY	A.M.S	10	20	32	—	—		54	69	81	93	105	117	135	142	161	175	183	198	214	229	240	259	275	287
	6	35	PIEL	NEW-MAP	15	29	30	41	57		84	91	94	110	128	136	148	160	170	—	183	—	—	—	—	—	—	183
	7	39	PAGEL	X	14	32	49	62	86		102	108	—	—	109	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108
	8	37	CHANCEL	SERTUM	16	26	41	—	—		42	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42
	9	43	MARCHAND	X	10	—	—	—	16		29	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
175 cmc	1	51	JALICOT	M.C	14	28	45	60	76		105	119	135	151	163	179	189	199	214	225	240	256	269	286	302	318	335	352
	2	53	FOUILHOUX	MM	16	33	47	64	78		107	114	130	142	157	168	180	194	206	221	236	251	268	285	302	319	333	351
	3	52	BOUHOURS	M.C.B	12	25	38	52	66		84	89	102	111	124	138	144	154	161	166	173	186	199	208	218	228	236	243
	4	55	GAUTIER	M.C	12	24	38	42	53		75	87	98	109	112	113	—	—	114	116	—	141	148	152	153	157	159	159
125 cmc	1	63	BETBEZE	M.C.Ch	13	28	45	60	76		103	116	132	146	161	174	190	204	221	235	253	266	281	294	308	322	337	355
	2	60	MATHIEU	X	17	36	53	72	85		106	124	142	149	162	178	186	195	206	223	234	248	258	276	293	301	—	306
	3	65	ST GIRON	A.M.F	16	29	44	61	73		102	112	127	133	144	159	168	184	197	208	224	235	243	258	271	276	288	305
	4	61	BURGRAF	MONET-GOYON	11	24	39	52	58		85	98	106	165	118	130	141	157	171	184	194	207	222	236	251	266	281	297
	5	62	CHAVANEL	X	13	27	40	51	58		83	94	102	113	118	128	139	154	167	178	192	201	205	217	233	242	251	262
	6	67	BOICHE	X	13	26	41	54	68		95	111	124	136	140	144	146	—	147	—	—	159	174	189	205	218	233	250
	7	64	HUIN	X	10	24	31	—	—		37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
SIDECARS 600 cmc	1	70	BETEMPS R.	X	20	41	61	81	101		134	152	176	188	200	217	235	251	270	290	307	323	343	364	383	406	424	442
	2	72	MURIT	X	20	34	—	—	—		67	73	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	73
SIDECARS 600 cmc	1	83	BOVIERE	MOTOBECANE	18	36	55	71	86		117	134	146	163	176	194	208	225	238	257	273	290	308	324	342	357	372	388
	2	82	DALMAS	TERROT	18	35	54	72	88		118	131	147	158	171	185	201	220	229	246	264	281	298	316	332	345	357	374
	3	81	MASSIOT	GARDE REP.	15	32	50	66	78		104	121	122	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122
	4	80	GUIGNABODET	F.N	16	37	54	66	75		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
SIDECARS 350 cmc	1	90	MARIANI	B.M. JAP	17	35	47	66	74		99	115	128	144	157	174	183	195	208	222	235	249	263	269	272	285	286	286

MOTO-CROSS A AMIENS





De l'avis unanime des assistants, le moto-cross organisé le 25 avril dans les fossés de la Citadelle d'Amiens constitua un magnifique début de saison. Bien que la participation en fut strictement nationale, l'intérêt ne faiblit à aucun moment, et nous nous réjouissons du succès obtenu par l'Association Cyclecariste et Motocycliste de Picardie. Les coureurs parisiens furent vigoureusement combattus par leurs confrères de la Picardie et du Nord, et ces derniers prouvèrent à plusieurs reprises que leur classe atteignait celle des meilleurs. Sans de regrettables incidents mécaniques qui les retardèrent, des hommes comme Thuillier et Viaud, pour ne citer que ces deux-là, auraient été des prétendants dangereux pour la première place de la finale. C'est d'ailleurs un conducteur habituellement malchanceux, mais dont les qualités ont été démontrées de façon surabondante dans les précédents cross, qui enleva le classement général, après avoir triomphé dans son éliminatoire. Il s'agit de Verrechia, qui montait une machine de l'écurie Ladedevèze, aussi rapide que bien au point. Il est intéressant de noter que cette moto avait un moteur 500 A.C.T. de Norton « International ». Le chef d'écurie, Paul Ladevèze, fut également parmi les plus transcendants, sur une Ariel « maison » à suspension Mac Candless. Il avait confié à Perlin sa 500 cmc. Matchless, et elle aurait fait une belle démonstration sans un stupide incident. N'oublions pas Deshaie, de l'A.S.P.P., qui se préparait à jouer un mauvais tour à Verrechia à la conclusion de la finale, et dut se contenter de la seconde place... à 3/10 du vainqueur.

En 250 cmc., succès d'Adnet, malgré la résistance opiniâtre de Baselis, qui termine à moins d'une seconde du premier. Adnet et Baselis avaient gagné chacun leur « manche » au début de la course. Le circuit était aussi spectaculaire que difficile. Les amateurs de trous, de bosses et de sauts furent largement comblés. Tous les spectateurs attendent avec impatience le deuxième cross de l'A.C.M.P. de la saison 1948, malgré la poussière qu'ils ont absorbée le 25 avril.

En haut, en médaillon, Verrechia, vainqueur de la finale. A gauche : Baselis, en action pendant la course des 250 cc. A droite : François, de Lille. Ci-dessus : Adnet, vainqueur de la course des 250 cmc.

LES DIFFERENTES EPREUVES

250 cmc. 1ère SERIE

Victoire finale de Baselis, devant François, nettement moins rapide. Le 3e concurrent s'est retiré après avoir fait un tour.

250 cmc. 2e SERIE

Cinq coureurs au départ. Adnet mène d'un bout à l'autre devant Ray Bonin, Mariani terminant troisième. A noter la belle conduite de Melioli, sur une machine de cylindrée beaucoup plus faible (125 cmc.).

350-500 cmc. 1ère SERIE

Verrechia conserve le commandement du début à la fin, tandis que Baselis et Prioul entament une lutte sévère pour la seconde place. Prioul la conserve pendant quatre tours et Baselis pendant les trois suivants. Un incident contraint ce dernier à rétrograder de la 2e à la 4e place.

2e SERIE

Deshaie est le grand vainqueur de cette course sur la B.S.A. de trials qui fit merveille à Clamart. A noter la belle remontée de Houel, qui resta longtemps en troisième position et réussit finalement à passer Perlin. Viaud fut malchanceux après un brillant début.

3e SERIE

Six concurrents, dont le redoutable conducteur de l'écurie Flèche d'Argent, Gaston Blat. Comme prévu, celui-ci termine en grand vainqueur, battant, départ arrêté, le record du circuit à 54 kmh. 964. Il faut connaître les fossés de la citadelle pour savoir ce que signifie cet exploit ! Tisserant, second au début, dut laisser la place à Perennès, devant Massiot et Lasseyran. Massiot est le premier représentant de la Garde Républicaine figurant officiellement en moto-cross, et se défendit avec une belle ardeur. Souhaitons que beaucoup de ses camarades se joignent à lui dans les prochains « scrambles ».

4e SERIE

Belle démonstration de Ladevèze, leader du début à la fin. Poitte, second au premier tour, connut la malchance et fut dépassé par François, de Lille.

5e SERIE

Cette éliminatoire promettait d'être très animée. L'as régional Thuillier partait avec l'intention de gagner coûte que coûte, et on a pu constater une fois de plus que c'est un conducteur qui « paye comptant ». Il s'alignait contre Dauge et sa machine au mystérieux moteur croate ou slovène (?...), ainsi que Huc, du Motor Club et Batine.

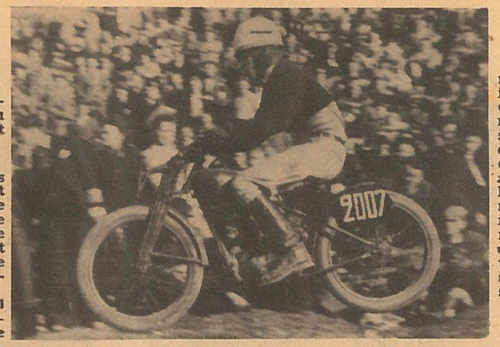
Au premier tour, Thuillier arrive seul en tête, très nettement détaché. Il attaque la grande descente qui précède le chronométrage à vive allure, mais la termine sur un plongeon magistral. Il repart aussitôt, *sans perdre le commandement ni la majeure partie de son avance*, et gagne, avec brio, prenant un tour à Dauge, malgré sa chute du commencement! Huc n'a pu prendre le départ, son fil de bougie s'étant (hum !...) détaché, très sportivement, les organisateurs décident qu'il participera à l'éliminatoire suivante. L'auteur du mauvais coup probable en sera pour ses frais. Le public applaudit à tout rompre le succès de Thuillier, qui a prouvé qu'il avait assez de classe pour négliger les risques inutiles.

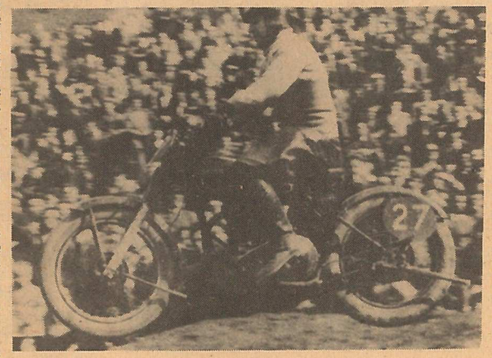
6e SERIE

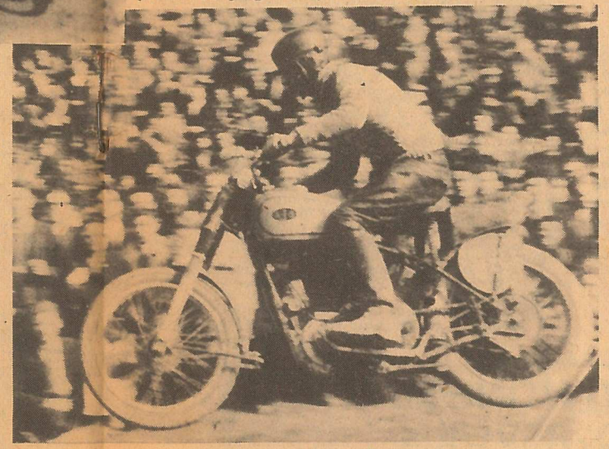
Huit coureurs disputent l'éliminatoire suivante, qui se termine par un autre succès amiénois : Viaud triomphe d'un adversaire cependant coriace, en la personne de Bonnin, de l'écurie Flèche d'Argent, lui-même second devant Brassine, Huc et Legrand.

7e SERIE

Une éliminatoire supplémentaire, non prévue au programme, va départager les seconds des précéddentes courses. Perlin de l'Ecurie Ladevèze, mène jusqu'au moment où la charnière de son garde-boue le lâche et le contraint à l'abandon. Dauge lui succède et gagne devant Perennès, se qualifiant ainsi pour la finale.







Ci-dessus : Thuillier, qui se distingua par son audace et gagna de loin son éliminatoire.

FINALE DES 250 cmc.

Adnet renouvelle son succès de la seconde éliminatoire, talonné par Baselis qui le suit comme son ombre. Regrettons à ce sujet que le circuit, comme jadis celui de Montreuil, ne permette de doubler qu'en de rares endroits.

Melioli, de Saint-Cloud, vainqueur du classement, renouvelle avec sa 125 cmc. sa belle démonstration de tout à l'heure, réussissant à devancer François.

FINALE DES 500 cmc.

Tous les grands ténors sont réunis pour la finale qui doit se courir sur 10 tours. Thuillier, Verrechia, Ladevèze, Blat, Dauge, Viaud, François, Deshaie et Perennès sont sur la ligne. Départ rapide et tumultueux, avec un splendide « bond collectif » sur le premier ressaut, disposé face aux « Tribunes ».

Verrechia passe premier, devant Thuillier, qui se défend comme un beau diable pendant cinq tours, après lesquels un incident l'oblige à s'arrêter et lui fait perdre de nombreuses places. Blat est maintenant second, devant Deshaie. Mais il se fait passer et connaît aussi la malchance, rétrogradant à son tour. Perrenès à abandonné après son second passage. Ladevèze devient troisième, tandis que Deshaie accélère et se rapproche dangereusement du leader. On guette anxieusement l'arrivée, pensant que Deshaie cherchera à sauter son rival au dernier tour. Il manque de peu d'y réussir, mais la victoire restera cependant à Verrechia, qui a enfin vaincu la « guigne » et est fêté comme il le mérite. Ce succès termine une magnifique après-midi de sport dont les amiénois... et les autres se souviendront longtemps.

C. BORDINO

Ci-dessus : de haut en bas : Melioli, qui courut avec une 125 ; Massiot, de la Garde Républicaine, Francis Viaud, d'Amiens, vainqueur d'une série en 350-500.

RESULTATS

1ère *SERIE* 250 cmc.

1. Baselis, Lille, 16'42"02 ; 2. François, Lille, 18'23"

2e SERIE 250 cmc.

1. Adnet, Motor-Club, 16'20"01 ; 2. Bonin, A.M.S., 16'44"02 ; 3. Mariani, A.M.S., 19'10"03 ; 4. Melioli, M.C.C., à 3 tours.

FINALE 250 cmc.

1. Adnet, Motor-Club, 15'47"03 ; 2. Baselis, Lille, 15'48"02 ; 3. Melioli, M.C.C., 17'04"02 ; 4. François, Lille, 17'24"02.

350 - 500 cmc.

1ère SERIE

1. Verrechia, E. Ladevèze, 15'25' ; 2. Prioul, A.S.P.P., 16'58"01 ; 3. Pérard, Reims, 17'08 ; 4. Basélis, Lille, 17'55" ; 5. Delaunay, Motor-Club, 3 tours.

2e SERIE

1. Blat, Flèche d'Argent, 15'17"01 ; 2. Pérennès, A.S.P.P., 17'06"02 ; 3. Massiot, Garde Républ., 17'14" ; 4. Lusseyran, A.M.S,. 17'34"01.

3e SERIE

1. Deshaie, A.S.P.P., 15'22"02 ; 2. Houel, A.M.S., 1 tour ; 3. Perlin, E. Ladevèze, 3 tours ; 4. Viaud, A.C.M.P., 4 tours.

4e SERIE

1. Ladevèze, E. Ladevèze, 15'11" ; 2. François, Lille, 16'43"03 ; 3. Poitte, Fl. d'Argent, 17'24" ; 4. Noël, Lille, 3 tours.

5e SERIE

1. Thuillier, A.C.M.P., 15'26"02 ; 2. Dauge, Fl. d'Argent, 1 tour.

6e SERIE

1. Viaud, A.C.M.P., 15'12"02 ; 2. Bonin R., Fl. d'Argent, 16'00"02 ; 3. Brassine, A.M.S., 17'53" ; 4. Huc, Motor-Club, 1 tour; 5. Legrand, Motor-Club, 2 tours.

REPECHAGE

1. Dauge, Fl. Argent, 15'11"02 ; 2. Pérennès, A.S.P.P., 16,03"01 ; 3. François, Lille, 16'10" ; 4. Prioul, A.S.P.P., 17'15"02.

FINALE

1. Verrechia, E. Ladevèze, 17'38" ; 2. Deshaie, A.S.P.P., 17'38"03 ; 3. Ladevèze, E. Ladevèze, 18'14" ; 4. Dauge, Fl' d'Argent, 18'53"02 ; 5. François, Lille, 26'46"01; 6. Thuillier, A.C.M.P., 1 tour ; 7. Blat, Fl. Argent, 2 tours ; 8. Viaud, A.C.M.P., 2 t.

EPREUVES A VENIR

SAMEDI 29 MAI

A 15 heures

Grande réunion internationale de

DIRT-TRACK

Stade de Paris, à Saint-Ouen

DIMANCHE 30 MAI

A 14 heures

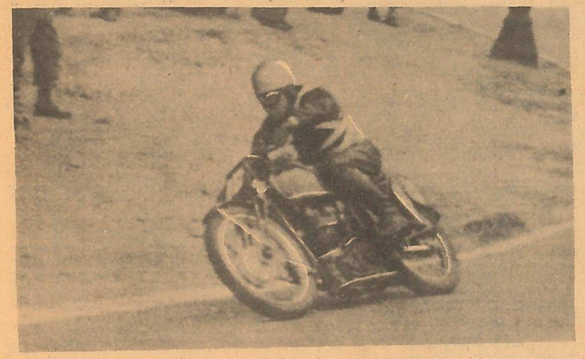
Courses sur prairie, organisées par l'Association Motocycliste de Picardie, au Parc de la Hotoie, à Amiens.

A travers le Sport

LE GRAND PRIX DE BARCELONE

RESULTATS

100 cmc. : 1. Cavestany (Montesa), 16' 36" 9/10 (moy. 68 kmh. 143) ; 2. Maucourant (Maucourant), 16' 48" ; 3. Taruta (Montesa), 17' 14".
Meilleur tour : Le 2e de Maucourant, en 3' 16".
175 cmc. : 1. Soler Bulto (Montesa), 23' 36" 2/10 (moy. 77 kmh. 087); 2. L. Milà (Montesa), 23' 57" ; 3. E. Milà (Montesa) ; 4. Lorin (Maucourant). Meilleur tour : Soler Bulto, en 2' 54".
250 cmc. : 1. Collignon (Guzzi), 52' 53" (moy. 86 kmh. 015) ; 2. Soler Bulto (Montesa) ; 3. Vilaseca (Rudge).
Meilleur tour : Collignon, en 2' 34".
350 cmc. : 1. Beischer (Norton), 52' 10" (moy. 95 kmh. 916) ; 2. Houel (Velocette), 52' 48" ; 3. Perrin (Velocette), 52' 51" ; 4. Ortueda (Velocette) ; 5. Insa (Velocette) ; 6. Lopez Anton (BSA).
Meilleur tour par Ortueda en 2' 16".
Sidecars : 1. Benz (DKW), 22' 9" 6/10 (moy. 82 kmh. 107); 2. Masuy (BMW) ; 3. Chevallier (BMW) ; 4. Vinale (Harley); 5. Wagner (BMW), etc...
Meilleur tour par Benz en 2' 43".



Ci-dessus : Beischer, vainqueur en 500 cc. à Barcelone. Ci-contre : Marcel Perrin, 3e en 350 cc. à Barcelone et à Madrid.

Toutes catégories (sic)

1. Beischer (Norton), 56' 44" (moy. 98 kmh. 976) ; 2. Vidal (BMW), 57' 35" 4/10; 3. Behra (Guzzi), 59' 8" ; 4. Perrin, 58' 30" ; 5. Jacquier Bret (Velocette) ; 6. Danue (Velocette) ; 7. Masuy (BMW); 8. Kutz (BMW); 9. Post (Triumph).
Meilleur tour par Beischer en 2' 13", moyenne 102 kmh. 604.

LE GRAND PRIX DE MADRID

Voici les classement du Grand Prix de Madrid, ajouté en dernière heure au calendrier international, auquel participèrent plusieurs français :
Catégérie 100 cmc. (10 tours) : 1. Turuta (Espagne), 15' 23" 1/5.
Catégorie 125 cmc. (10 tours) : 1. Bulto (Espagne), 17' 13" 1/5.
Catégorie 250 cmc. (25 tours) : 1. Nutra (Espagne), 33' 22".
Catégories 350 cmc. (30 tours) : 1. Crisquel (Angleterre), 33' 24" 3/5 ; 2. Urueta (Espagne), 33' 31" 3/5 ; 3. Perrin (France), 33' 46" 2/5.
Meilleur tour : Perrin en 1' 4".
500 cmc. (40 tours) : 1. Beischer (Angleterre), 42' 34" 1/5 ; 2. Behra (France). 3e Perrin (France).
Sidecars 600 cmc. (15 tours) : 1. Canturell (Espagne), 21' 24" 1/5 ; 2. Llana (Espagne), 32' 36" ; 3. Roland (Suisse).
Sidecars toutes catégories. — 1. Vinales (Harley-Davidson) ; 2. Wagner (BMW) ; 3. Meley (Harley-Davidson).

LE CIRCUIT DE MONACO

Au moment où nous mettons sous presse, nous n'avons pas encore reçu le compte rendu complet du circuit de Monaco. Le fait marquant de la course fut l'abandon des deux « tenors » en qui chacun s'accordait à voir un vainqueur possible : l'anglais Anderson, sur Guzzi, et l'italien Pagani. C'est un compatriote à ce dernier, Brini (Gilera) qui remporta finalement la victoire devant Gambi (Norton), qui disputa longtemps à Monneret la seconde place. A noter que ce dernier était parti sur une Velocette, et non sur une 500 A.J.S. comme il avait été annoncé. Le 3e fut Robert Braccini, sur une 350 Norton. La belle remontée de Perrin, après un départ difficile, fut remarquée à juste titre.

Regrettons la malchance de Behra et de l'anglais Thomas, et surtout le déplorable accident qui coûta la vie à Linnecar. Ce conducteur britannique toucha le sol dans un virage et fut projeté avec violence dans un mur. La mort fut immédiate. L'italien Bellochio fut victime aux essais d'un accident assez sérieux et se fractura le crâne. La moitié seulement des concurrents devait terminer la course. Le classement officiel confond toutes les catégories, sans distinction de cylindrée.

RESULTAT

Classement : 1. Brini (Gilera), 60 tours (190 kms 800) en 2 h. 12' 57" 2/10 (moy. 86 kmh. 105) ; 2. Gambi (Norton 500), 60 t., 2 h. 14' 10" 9/10; 3. G. Monneret, 60 t., 2 h. 14' 56" 7/10 (1er en 350); 3. Robert Braccini (Norton), 57 t., 2 h. 14' 7" 3/10; 5. Lefèvre (Norton), 57 t., 2 h. 14' 19" 4/10 ; 6. Marcel Perrin (Velocette), 57 t., 2 h. 15' 12" 5/10 ; 7. Wood (Velocette), 56 t., 2 h. 14' 4" 2/10 ; 8. Collot(Norton), 55 t., 2 h. 15' 37" 8/10 ; 9. Lesur (Triumph) 54 t., 2 h. 14' 20" 6/10 ; 10. Masuy (BMW), 50 t., 2 h. 15' 23" 9/10 ; 11. Dini (Magnat-Debon), 46 t., 2 h. 16' 15" 7/10.
Le tour le plus rapide en 500 a été effectué par Anderson en 2' 7" 8/10, moy. 89 kmh. 788).
En 350, le meilleur temps fut effectué par Monneret, au 58e tour en 2' 9" 4/5.

LE CASQUE D'HONNEUR DE « MOTO-REVUE »

Voici le classement du Casque d'Honneur de « Moto-Revue », après les épreuves de Pentecôte (Bol d'Or, Circuit de Monaco, de Madrid, Grand Prix de Suisse).

	points		points		points		points
Houel	32	*Beauvais*	9	*Bonnin*	6	*Drault*	3
Perrin	31	*Françoise*	9	*Robbes*	5	*Salase*	3
Behra	27	*Monneret*	9	*Saint-Girons*	5	*Post*	2
Lhéritier	18	*Maucourant*	9	*Tsi*	5	*Lamarque*	2
Collot	15	*R. Lenglet*	8	*R. Braccini*	5	*Lafon*	2
Collignon	13	*Fouilhoux*	8	*Beaume*	5	*Sutra*	2
Mariani	13	*Mathieu*	8	*Bouhours*	5	*Sauvin*	2
Bétemps	13	*Dalmas*	8	*Berlié*	4	*Chavanel*	2
Bovière	13	*Coopman*	8	*Bolland*	4	*Cherrier*	2
Betbèze	13	*Moschetto*	8	*Barbe*	3	*Méringault*	2
Jalicot	13	*Chevallier*	7	*Lefèvre*	3	*Hordelalay*	2
Faëne	13	*Lesur*	7	*Burgraff*	3	*Dini*	2
J. Lenglet	13	*Fraçois*	7	*Bouhey*	3	*Bouche*	2
Wagner	13	*Verd*	6	*Bourgeois*	3	*J. Braccini*	1
Varrot	10	*Lorin*	6	*Jacquier-Bret*	3		

LE GRAND PRIX DE SUISSE

DES MOTOCYCLETTES ET SIDECARS

(Circuit des Nations le 16 Mai 1948)

(De notre correspondant particulier)

Il y a longtemps que nous n'avions vu pareil spectacle et le public aussi enthousiasme. Un instant, l'on aurait pu croire que le manque presque total de lutte, et le grand nombre d'abandons que l'on avait constaté 2 semaines avant, sur même Circuit des Nations, pour les courses de voitures, retiendraient bon nombre de spectateurs loin de l'épreuve. Mais, une fois de plus, on a eu la preuve que la moto est un grand sport, un tout grand sport, puisque environ 50.000 personnes avaient pris le chemin du Circuit. Remarquons en passant, que les noms de Daniell, Tenni, Cordey, etc..., noms connus même du profane, sont pour quelque chose dans ce succès. Pour les essais, ainsi que le dimanche, il a fait beau, mais le soleil ne s'est montré que très rarement... Pendant la course des 500 cc. quelques gouttes de pluie, mais qui n'ont pas gêné les coureurs.

LES ESSAIS

Disons de suite que les essais qui se sont déroulés le vendredi et le samedi ont été effectué très sérieusement par tous les concurrents. L'on a roulé beaucoup... et très vite.

Le vendredi : Pour ce premier entraînement, 3.000 kms ont été parcourus par les participants. En 250 cmc., Anderson tourne très vite, réalisant le meilleur temps de sa catégorie, en 1' 45", plus de 100 kmh. de moyenne. C'est Wood, sur Velocette, qui fait le meilleur temps des 350, suivi par Daniell et Stamm. En 500, selon les résultats officiels, Leoni boucle le meilleur tour à plus de 107 kmh. de moyenne. Mais Tenni, sur Guzzi, fait une impression formidable et nous avons pris l'un de ses tours à 110 kmh. Très rapide également, les 600 sidecars donnent les résultats suivants : Keller, Gilera en 1' 53" 8 (92 kmh. 372), viennent ensuite Aubert, Staerkle et Haldemann.

Le samedi : Environ 15.000 personnes assistent à ces essais. Dès 6 heures les sidecars prennent possession de la piste. Neuwly, qui monte une splendide Gilera, fait comme à son habitude passer des frissons parmi les spectateurs..., mais Aubert est le plus vite, en 1' 47". En 500, on s'attend à beaucoup plus vite de la part des Norton de la Maison..., mais... il faut attendre le grand jour... Lorenzetti, sur Guzzi, boucle en 1' 29" 2 (moy. 117 kmh. 3) ! Whitworth fait très bien en 350, 1' 39" 6. Pour cette catégorie, les Norton ne semblent pas donner tout ce qu'elles peuvent. Comme de coutume, les 250 Guzzi font figure de gagnantes, mais on remarque fort la Benelli de Ambrosini...

LES COURSES

Dès le matin, une foule immense envahit le pourtour. On remarque une concentration spéciale aux endroits « palpitants » du circuit. Le virage des Nations, celui du B.I.T. et... la croisée de la rue de Lausanne, où en passant sur les voies du tram, les machines décollent et font un bond de 5 à 10 mètres.

Il fait beau et la température pas trop élevée, ce qui est bon, au dire des coureurs, pour la carburation.

CLASSE 250 CMC.

L'épreuve comporte 40 tours, soit 116 kms. 800. A 9 heures, le départ est donné. Parmi une majorité de Guzzi, on remarque 2 nouvelles Parilla, et une Benelli.

Les meilleurs temps donnant les positions de départ ont en première ligne : Anderson, Mastellari et Tenni. Un ennui de départ du Suisse Musy, qui lui fait perdre 30 secondes. Dès le premier tour, la Benelli de Ambrosini passe en tête, suivie de Wood et Tenni.

Au 2e tour, Ambrosini a déjà 7 secondes sur Wood. Au 4e tour, Tenni passe Wood, et on a les positions suivantes : Ambrosini, Tenni, Wood, Leoni et Mastellari. L'avance de la Benelli se confirme, et s'augmente à chaque tour. Gerber qui s'est arrêté au B.I.T. abandonne, ainsi que Barrington et Brunoti, dont le moteur ne tourne pas « rond» depuis le début de la course. La lutte est très serrée entre les Guzzi de Tenni, Mastellari, Alberti, Wood. Au 20e tour, Tenni perd la 2e place au bénéfice de Alberti. La course de Ambrosini est de toute beauté, sa machine est une merveille. A moins d'un ennui mécanique, la première place lui est acquise. Tenni tourne moins vite, et Wood remonte très sérieusement sur le leader sans toutefois l'inquiéter. Très belle fin de course de la Benelli, qui roule toujours très régulièrement.

CLASSEMENT

1. Ambrosini (Italie), Benelli, 1 h. 9' 37", moy. 100 kmh. 665 ; 2. Wood (Angleterre), Guzzi, à 40"; 3. Mastellari (Italie), Guzzi; 4. Lorenzetti (Italie), Guzzi ; 5. Alberti (Italie), Guzzi ; 6. Tenni (Italie), Guzzi; 7. Leoni (Italie), Guzzi ; 8. Anderson (Angleterre), Guzzi ; 9. Thomas (Angleterre), Guzzi; 10. Cavacciuti (Italie), Parilla; 11. Musy (Suisse), Guzzi; 12. Balzarotti (Italie), Guzzi.

6 abandons pendant cette course. Milani, Gerger, Milani Alfredo, Barrington, Brunoti.

CLASSE 350 CMC.

C'est 50 tours, soit 146 kms, que doivent effectuer les concurrents. Le départ est donné à 10 h. 45. 21 machines sont sur la ligne. Les essais ont donné pour les premières places, Wood, Lips et Hess. Départ très rapide et Whitworth part en tête suivi de Wood. Au premier passage, Daniell est 3e et Bell 5e. La lutte est sans répit entre les Norton et les Velocette. Daniell remonte, et ne tarde pas à prendre la tête. Nous avons en tête un groupe de deux Norton et deux Velocette ! Au 14e tour, explication entre Bell et Whitworth. Du fait de ces attaques, l'allure augmente. Bell et Whitworth reviennent sur Daniell qui semble avoir des ennuis avec ses freins. Il perd du terrain et Whitworth et Bell le passent. Au 20e tour, nous notons les positions suivantes. Whitworth, Bell, Daniell, Wood et Juhan. Whitworth augmente son avance sur Bell et Daniell ralentit d'une manière inquiétante pour la Maison Norton

Dès le 25e tour, Bell tourne plus vite, se rapprochant de Whitworth, et le saute au 30e tour. La lutte est magnifique entre les deux premiers et ce n'est surtout pas une lutte pour le « spectacle », puisqu'elle a lieu entre deux concurrents réels...

On ne connaît encore rien de l'issue de la course, car au 41e tour, Whitworth reprend la première place. C'est magnifique, l'on s'agite aux box de Norton et Velocette... Puis c'est à nouveau Bell qui reprend la première place, après un remarquable effort, mais pas pour longtemps, car Whitworth, le repasse et prend même une sérieuse avance, mais perd son avantage; dans le tour suivant. Bell est de nouveau 1er et semble bien accroché à cette place... à 4 tours de la fin, Witworth qui ne s'avoue pas vaincu, demande le maximum possible à sa machine, et.. saute Bell. Le public est sur les dents, car, nous le répétons, un spec-

LA COUPE DES NATIONS

MISE EN COMPETITION PAR L'A.M.S. POUR LES EPREUVES DE MOTO-CROSS

L'A.M.S. ouvre dès le premier moto-cross de l'année, la compétition pour l'attribution d'une coupe dite : « COUPE DES NATIONS »

Cette coupe d'une valeur de 75.000 frs, sera exécutée par un maître orfèvre français.

Elle sera attribuée en fin de saison à la Nation, dont les coureurs nationaux, quels qu'ils soient, auront accumulé le plus de points dans tous les motos-cross organisés en France par l'Association Motocycliste de la Seine, ou avec le concours de celle-ci, au cours de la saison 1948.

Les dates suivantes sont retenues :
23 mai, 6 juin, 4 juillet, 5 septembre, 3 octobre.

Chaque pays pourra désigner avant chaque course internationale les noms des coureurs qui devront le représenter. Leur nombre maximum est fixé à trois par nation.

Les points seront attribués de la façon suivantes :

Concurrent classé	1er	: 100 points		
—	—	2e	90	—
—	—	3e	80	—
—	—	4e	70	—
—	—	5e	60	—
—	—	6e	50	—
—	—	7e	40	—
—	—	8e	30	—
—	—	9e	20	—
—	—	10e	10	—

Aucune attribution de points ne sera faite après la 10e place. Dans tous les cas, les points ne pourront être attribués qu'à des coureurs effectivement classés, c'est-à-dire ayant terminé la course.

Si une épreuve comporte 2 courses séparées pour les catégories 350 et 500, les coureurs désignés pour représenter une nation pourront être choisis dans l'une ou l'autre de ces catégories, ou dans les deux, à condition que leur nombre total ne dépasse pas 3 par nation.

Le compte rendu du Moto-Cross International de Montreuil, le premier qualifiquatif pour cette coupe, paraîtra dans le prochain numéro de « Moto-Revue Sportive ».

tacle pareil est rare. Nous sommes à 2 tours de la fin, et Bell, affirmant la classe des machines de course de la Maison Norton et la sienne, reprend la tête, mais cette fois, il ne reste plus de temps à Whitworth pour une nouvelle attaque.

CLASSEMENT

1. Bell (Angl.), Norton, 1 h. 24' 25" 8; moy. 103 kmh. 754 ; 2. Whiworth (Angl.), Velocette, à 3"2 ; 3. Daniell (Angl.), Norton ; 4. Wood (Angl.), Velocette); 5. Juhan (Tchéc.), Velocette ; 6. Graham (Angl.), A.J.S.; 7. Lhéritier (France), Velocette ; 8. Cordey (Suisse), Norton; 9. Haldemann (Suisse), Velocette); 10. Houel (France), Velocette); 11. Forster (Suisse), Velocette; 12. Hess (Suisse), Norton; 13. Lips (Suisse), Norton; 14. Stamm (Suisse), Velocette; 15. Bonnin (France), Velocette; 16. Beevers (Angl.), Norton.

Abandons : Laederach, Anderson, Berlié, Pope, Thomas.

CLASSE 600 CMC. SIDECARS

17 sidecars sont sur la ligne pour les 40 tours (116 kms 800). Il est 13 h. 45 et de temps à autre le soleil fait une courte apparition, au grand bonheur des photographes.

On nous annonce que l'Italien Cavanna, qui avait très bien tourné pendant les essais, est malade, ainsi que le Français Jeanneret, qui a fait une chute le samedi, et qu'ainsi ces deux pilotes ne prendront pas le départ. De sorte que nous n'aurons pas de sides articulés à cette course.

Le départ est lent, et plusieurs machines ont de la peine à s'élancer. La Gilera de Keller passe en tête au premier tour, suivie de Meuwly (qui, lui, avait fait un départ foudroyant), Mühlemann et Starkle.

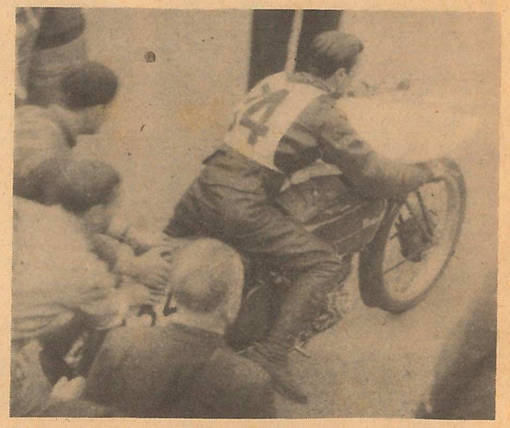
Au 3e tour, Starkle (toujours sur sa fidèle N.S.U.), est 1er. Milani Albino s'arrête à son box et perd de précieuses secondes. Notons l'abandon de Masuy et celui de Hordelalay qui a cassé sa chaîne.

Au 13e tour, Keller, qui avait perdu du terrain, s'arrête à son box et a de ce fait un tour de retard. Haldemann monte, et prend la première place. Derrière Aubert qui a perdu du temps dans les premiers tours, fait de méritoires efforts et arrive second. Jolie fin de course, mais sans histoire, malgré qu'Aubert remonte fortement vers le premier.

CLASSEMENT

1. Haldemann (Suisse), Norton, 1 h. 16' 29" 8, moy. 91 kmh. 611 ; 2. Aubert (Suisse), Norton, à 20"8 ; 3. Starkle (Suisse), N.S.U. ; 4. Meuwly (Suisse), Gilera ; 5. Milani A. (Italie), Gilera ; 6. Keller (Suisse), Gilera ; 7. Varrot (France), Saroléa ; 8. Moschetto (France), Saroléa ; 9. Verd (France), Saroléa ; 10. Belland Belland (France), Guzzi ; 11. Chevalier (France), Norton ; 12. Françoise (France), B.M.W.

A gauche : Le départ des 600 cmc. au Grand Prix de Suisse.



Ci-contre: Ambrosini, vainqueur en 250 cc., se prépare à effectuer son tour d'honneur.

Abandons : Mühlemann, Masuy, Hordelalay, Milani Alfredo, Beauvais.

CLASSE 500 CMC.

Cette course comporte 50 tours, soit 146 kms, et 3 marques ont leur équipe officielle : Norton, Gilera et Guzzi.

Le départ qui devait avoir lieu à 15 h. 30 est avancé de 3 minutes, car tout est prêt.

Lyons a des ennuis et pousse sa machine jusqu'au premier virage, sans résultat. Il effectue un réglage, et part enfin, mais il a perdu beaucoup de temps. Daniell est suivi de Bandirola, Tenni et Bell, au premier passage. Tenni, qui remontait sérieusement, s'arrête à son box pour changement de bougie. Cette opération est effectuée lentement, et il perd un tour. Bell prend non sans peine la 2e place. La Maison Norton est donc en tête. Au 5e tour, Balzarotti abandonne devant les tribunes.. et laisse là sa machine. Abandon également de Whitworth à la rue de Lausanne. Bandirolla donne du souci aux Norton, et s'introduit entre Bell et Daniell. Tenni s'arrête encore à son box, c'est regrettable, car il reprenait du terrain à chaque tour. Cordey, toujours assez difficile à chauffer, s'éveille et fait une course qui confirme sa grande classe. Le duo Norton se reforme, après que Daniell ait passé Bandirolla. Dès maintenant, les Norton roulent impeccablement, augmentant régulièrement leur temps. Au 33e tour, nouvel arrêt de Tenni, puis abandon. Cordey revient fortement sur Bandirolla et Masserini, et ce dernier, qui s'arrête, et perd sa 4e place. Scientifique fin de course de l'équipe Norton, et Daniell gagne devant son camarade Bell.

Notons la chute du Suisse W. Hess, en voulant éviter Leoni, tombé juste devant lui. Leoni a continué.

CLASSEMENT

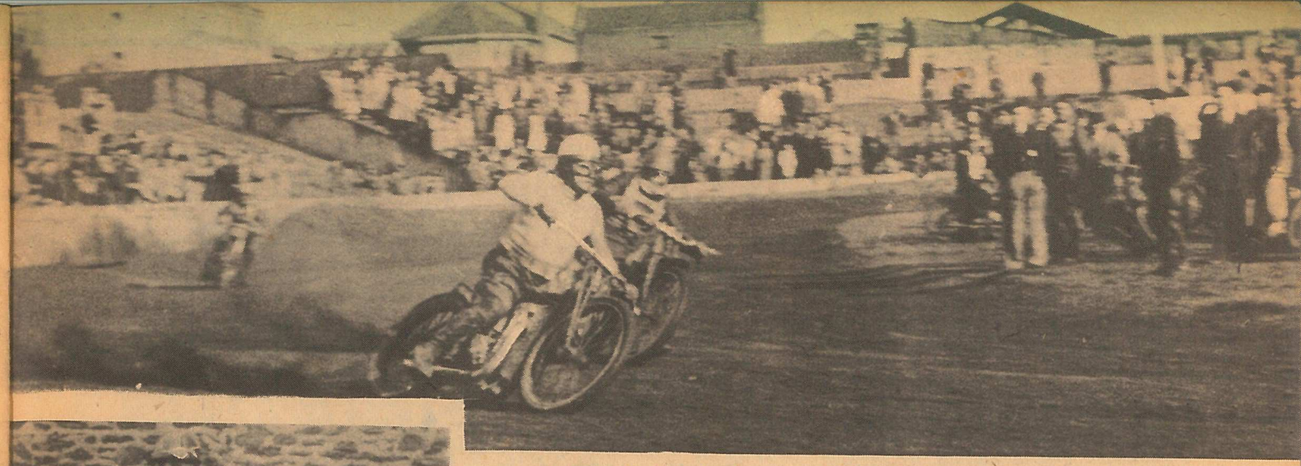
1. Daniell (Angl.) Norton, 1 h. 22' 22", moy. 106 kmh. 353 ; 2. Bell (Angl.), Norton, à 1"6 ; 3. Masserini (Italie), Gilera ; 4. Cordey (Suisse), Norton ; 5. Bandirolla (Italie), Gilera ; 6. Musy (Suisse), Guzzi ; 7. Faroppa (Suisse), Gilera ; 8. Gerber (Suisse), Guzzi; 9. Clémencih (Italie), Guzzi ; 10. Leoni (Italie), Guzzi.

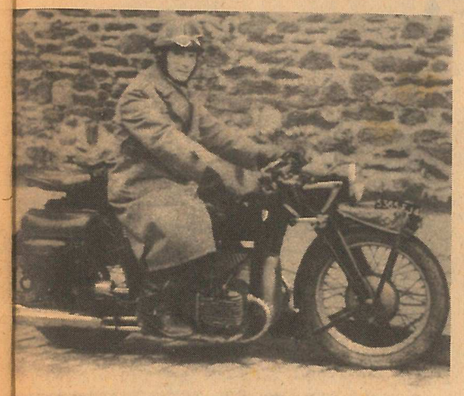
Abandons : Lorenzetti, Whitworth, Juhann, Ambrosini, Laaderach, Lyons, Anderson, Kessler, Hess, Masuy, Beevers, Tenni, Stamm, Artesiani.

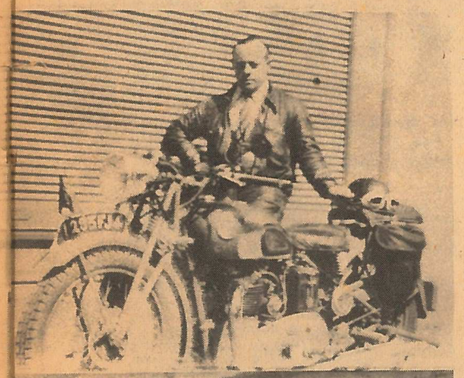
Marcel RUPHI

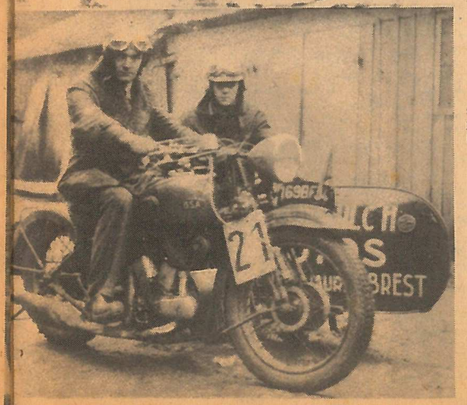
Vous lirez dans le prochain numéro de « Moto-Revue » technique nos commentaires sur les machines du Grand Prix de Suisse.

Avant le départ, Daniell (500 Norton), qui devait gagner sa catégorie. A l'arrière plan, à gauche, André Lhéritier (n° 10).









DIRT - TRACK

MALGRE un temps incertain, une foule assez nombreuse emplissait les gradins du stade de St-Ouen. La pluie de la veille et celle qui tomba pendant les épreuves rendit pénibles les courses et leur enleva de leur intérêt. Malgré cela, les coureurs ont fait preuve de cran. Il faut féliciter les représentants français, qui sont constamment en progrès et s'ils avaient un entraînement plus poussé ils arriveraient vite à une classe supérieure. Nos juniors ont besoin de tourner fréquemment, et si la vieille école de Buffalo était encore disponible, les progrès seraient plus nets. Malgré cela il faut avoir bon espoir pour les compétitions futures.

Voici le classement par série et le classement général.

EPREUVE NATIONALE 1ère SERIE

1. Béranger, 1' 39" ; 2. Lacostas ; 3. Berthet ; 4. Gérard.

EPREUVE NATIONALE 2e SERIE

1. Berthet, 1' 42" 2/5 ; 2. Béranger ; 3. Lacostas.

EPREUVE NATIONALE 3e SERIE

1. Béranger, 1' 43" ; 2. Berthet.

CLASSEMENT GENERAL

1. Béranger, 8 pts ; 2. Berthet, 6 pts ; 3. Lacostas, 3 pts.

INTERNATIONALE

1ère SERIE

1. P. Aartsen, 1' 36" 1/5 ; 2. J. Kops.

2e SERIE

1. Lawrence, 1' 37" 1/5 ; 2. Bellissent ; 3. Van Dijk.

3e SERIE

1. Lawrence, 1' 37" 1/5 ; 2. Van Dijk ; 3. Meynier.

4e SERIE

1. P. Aartsen, 1' 38" 4/5 ; 2. Bellissent ; 3. Kops.

5e SERIE

1. Meynier 1' 36" ; 2. Aartsen ; 3. Kops.

6e SERIE

1. Lawrence, 1' 38" 3/5 ; 2. Bellissent.

CLASSEMENT GENERAL

1. Lawrence, 9 pts (Anglais) ; 2. Aartsen, 8 pts (Hollandais) ; 3. Bellissent, 6 pts (Français) ; 4. ex-æquo : Meynier et Kops, 6. Van Dijk.

1er Angleterre ; 2e Hollande ; 3e France.

JUNIORS

1. Delalande ; 2. Plumanie ; 3. Larielle.

De haut en bas : André Laval, président du M. C. Finistère et organisateur du Lait de Mai Motocycliste. Bochrus (de Kehruon), 1er des solos et René Le Boulc'h, vainqueur du Lait de Mai 1948 (casque d'honneur 1947).

En haut de la page : Deux concurents en action. Ci-dessus : Franck Lawrence, vainqueur de la finale.

LE LAIT DE MAI MOTOCYCLISTE DU M.C. FINISTERE

(de notre envoyé spécial)

Cette classique épreuve de régularité qu'organise chaque année le Motocycle-Club du Finistère, s'est déroulée, comme il se doit, le premier dimanche de mai et a remporté le plus grancs succès, tant du côté concurrents que du côté public. Cette année, le circuit comportait deux étapes : la première de Brest à Châteauneuf-du-Faou, par Morlaix; la deuxième de Châteauneuf-du-Faou à Brest. La moyenne imposée était de 60 kmh. et pour qui connaît les routes bretonnes où l'on ne trouve pas 1 km. de ligne droite, une telle moyenne nécessitait un réel effort et une préparation sérieuse de l'épreuve.

René Le Boulc'h, titulaire déjà du casque d'honneur 1947, a confirmé ses talents de pilote et est arrivé au but avec seulement 1 m. 35 s. d'écart sur le temps

idéal, en dépit de plusieurs contrôles secrets et de deux arrivées d'étape. Il était difficile de mieux faire. Le Boulc'h conduisait un sidecar 1.000 cmc. de marque anglaise.

Le deuxième est Bochrus, sur une 500 bicylindre jumelée, qui se classe ainsi 1er des motos solos, avec 2 m. 24 s. d'écart total.

Le prix offert par les bougies Marchal a été gagné par Gaillard, 1er des motos sidecar de fabrication française, avec 7 m. 36 s. Voici d'ailleurs le classement des quinze premiers (sur 35 partants) :

CLASSEMENT

1. Le Boulc'h, 1er sidecar, 1' 35" ; 2. Bochrus, 1er solo 500, 2' 24" ; 3. Loriant, 2' 28" ; 4. Le Gloanec, 3' 28" ; 5. L'Hersansan, 3' 42" ; 6. Priser, 3' 57" ; 7. Balloech, 4' 8" ; 8. Vallée, 4' 26" ; 9. Tani, 4' 51" ; 10. Marc, 5' 56" ; 11. Laval, 6' 22" ; 12. Cabioch, 1er 350, 7' 29" ; 13. Taljoux, 7' 33" ; 14. Gaillard, 1er sidecar français, prix Marchal, 7' 36" ; 15. Mauger, 15' 36".

■

LE CIRCUIT DE L'ENTRE SAMBRE ET MEUSE A METTET

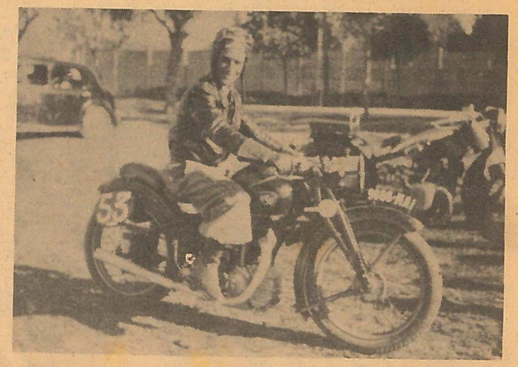
Cette course internationale belge, disputée le 2 mai sur le circuit de Mettet, a connu un succès remarquable, malgré la pluie qui contraria la marche des dernières épreuves. Toutes les courses furent du plus haut intérêt. Les hollandais furent particulièrement brillants, puisque Van Rijswijk (350 Velocette), réalisa dans sa catégorie le meilleur temps de la journée. En 250, son compatriote Lo Simons (Excelsior), triompha de Jansens, tandis qu'en 500 cmc., l'anglais Whitworth, sur Triumph deux cylindres, prenait l'avantage sur Weddel. Le suisse Haldemann triompha en sidecar 600 cmc., après un duel serré avec l'anglais Oliver.

RESULTATS

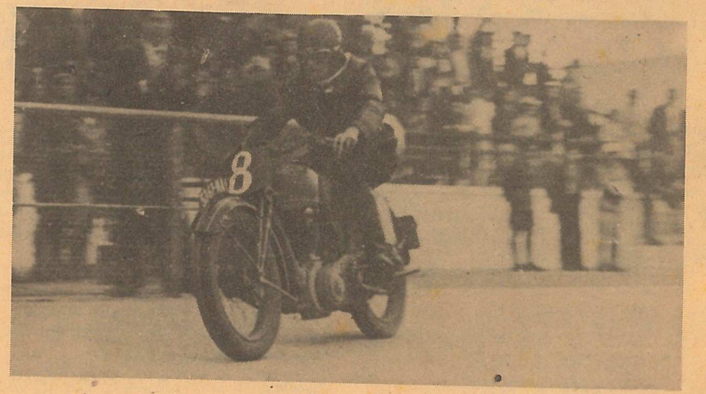
Internationaux 250 cmc. — 1. Simons (Excelsior), 40' 42" (100,245); 2. Jansens (Benelli), 42' 59" ; 3. Van der Lei (Excelsior); 4. Baines (Excelsior); 5. Postma (Guzzi).

■

Sigala, de Meknès, sur sa 250 N.S.U. à suspension AR Stignani, qui se classe en tête de sa catégorie pour le classement du M. C. Marocain (1er aux circuits des Zaers et du Zerhroun 1948).



■



Tobia Jean, sur 16 H Norton, premier des touristes dans l'épreuve Casa-Marrakech-Casa. Nous parlerons plus longuement de ces épreuves marocaines dans « Moto-Revue » technique.

Meilleur tour : Simons, en 4' 53" (104 kmh. 436).

Internationaux 350 cmc. — 1. Van Rijswijk (Velocette), 50' 45" (120,591) ; 2. Willoughby (Velocette), 51' 4"; 3. Whitworth (Velocette), 51' 28" ; 4. Lhéritier (X...), 51' 54" ; 5. Briggs (Norton), 51' 55" ; 6. Bougière (Velocette); 7. Laurent (Velocette); 8. Haldemann (Velocette); 9. Pœl (Velocette); 10. Martin (Velocette); 11. Goffin (Velocette); 12. Ergé (Saroléa); 13. Koring (Norton); 14. Beevers (Norton); 15. Francis (Norton); 16. Petch (Velocette); 17. Sleightholme (Norton); 18. Pennycook (Norton); 19. Cherrier (Norton); 20. Berlié (Norton).

Meilleur tour par Willoughby, en 4' 6" (124 kmh. 390).

Internationaux 500 cmc. — 1. Whitworth (Triumph), 51' 40" (118,451); 2. Weddel (Norton), 51' 56" ; 3. Goffin (Triumph), 52' 28" ; 4. Ergé (Saroléa); 5. Briggs (Norton); 6. Francis (Norton); 7. Tacheny (F.N.); 8. Beevers (Norton); 9. Upton (Norton).

Meilleur tour par Weddel, en 4' 13" (120,948).

■

Au cours de l'épreuve de vitesse sur piste du M.C. de Bordeaux : Vissade (2) et Sigala (1), coude à coude (série 175 cmc.)

Sidecars Internationaux. — 1. Haldemann (Norton), 38' 36" (105,000) ; 2. Oliver (Velocette), 39' 8"; 3. Beauvais (Norton); 4. Françoise (BMW).

LE CIRCUIT DE SCHAFFOUSE

L'événement marquant de cette belle épreuve suisse est la double victoire du conducteur tchécoslovaque Juhan, en 350, sur Velocette et en 500 cmc., sur Guzzi. En 250, l'italien Lorenzetti (Guzzi), enleva la palme, ainsi que Merlo, en sidecars 600, sur Gilera.

RESULTATS

Classe A 250 cmc. : 1. Lorenzetti E., Italie (Guzzi), 30 tours en 36' 32,6" (moy. 88 kmh. 661); 2. Anderson (Guzzi), 30 tours en 36' 36,2" ; 3. Leoni G. (Guzzi), 30 tours en 36' 40" ; 4. Gerber W. (Guzzi); 5. Cavacciuti C. (Parilla); 6. Musy (Guzzi) ; 7. Thomas (Guzzi).

Classe B 350 cmc. — 1. Juhan (Velocette), 50 tours ei 59' 43,6" (moy. 90 kmh. 411); 2. Wood Th. (Velocette), 50 tours en 1 h. 00' 36" ; 3. Anderson Fergus (A. J.S.), 49 tours, en 1 h. 00' 26" ; 4. Leoni G. (Benelli); 5. Thomas (Velocette); 6. Baviera G. (Guzzi); 7. Bilgeri (Victoria).

Classe C 500 cmc. — 1. Juhan (Guzzi), 50 tours en 57' 49,2" (moy. 93 kmh. 393); 2. Brini (Gilera); 3. Wood (Velocette) ; 4. Richoz (Norton); 5. Thomas E. (Velocette).

Classe F sidecars 600 cmc. — 1. Merlo (Gilera), 30 tours en 40' 18" (moy. 80 kmh. 397); 2. Keller J. (NSU); 3. Stærkle (NSU); 4. Reichtin (Norton).

dans les Clubs

■ MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping). — La sortie mensuelle organisée le 9 mai pour la cueillette du muguet avait réuni une trentaine de véhicules et une cinquantaine de participants, bonne journée de plein air qui se déroula comme de coutume dans une excellente atmosphère de camaraderie et d'entr'aide, mais qui fut un peu contrariée par la pluie. Dommage, car nous étions dans un lieu très agréable.

Pour les fêtes de la Pentecôte, la sortie avait lieu sur la Forêt de St-Germain pour assister au 20e Bol d'Or et encourager les coureurs du Club participant à cette dure épreuve d'endurance.

Notre équipe composée de sept participants s'est brillamment défendue, quatre ce nos coureurs terminant cette ronde de 24 h., ils ont tous droits à nos très sincères félicitations.

Nos sociétaires sont priés de noter les dates retenues pour le calendrier du mois de juin.

Réunions bi-mensuelles les jeudis 3 et 17 juin à 21 heures au siège social.

30 Mai : Participation de l'équipe sportive à l'épreuve de vitesse organisée par le M.C. Touraine à Tours. Départ le 29 vers 16 h. au siège.

6 Juin : Fête annuelle du M.C.C. comprenant une épreuve de régularité intersociétaires avec mise en compétition de trois challenges et prix individuels. Sortie-promenade dirigée sur le point terminus du rallye. Déjeuner pique-nique ou restaurant au choix des membres. Kilométrage aller et retour 120 kms environ.

13 Juin : Participation au Trophée de St-Eutrope à l'autodrome de Montlhéry. Les coureurs du club disputeront cette épreuve organisée par nos amis du Motor-Club. Sortie dirigée sur Montlhéry à l'intention des touristes et campeurs.

20 Juin : Organisation du 1er Moto-Cross de Fontenay-aux-Roses par le M. C.C. et la Section Motocycliste de l'A.S. P.P., épreuve qui se disputera au lieu dit « La Fosse Bazin ». Présence de tous nos sociétaires pour assurer une bonne organisation de cette compétition.

27 Juin : Sortie touristique dirigée dans les environs de Bonnières-sur-Seine, en vue de se grouper avec nos Amis du Moto-Club Sévrien, 140 kms.

Pour tous renseignements et adhésions, s'adresser à la permanence qui fonctionne chaque jour (sauf mardi) au siège social, Café Raymond, 47, rue Gabriel-Péri, Châtillon-sous-Bagneux (Seine), ou écrire directement au Président, M. G. Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon, qui répondra à toutes demande écrite.

Le Moto-Club Châtillonnais et la Section Motocycliste de l'Association Sportive de la Préfecture de Police organiseront le dimanche 20 juin 1948, le 1er Moto-Cross de Fontenay-aux-Roses (S.), qui aura lieu au lieu dit « La Fosse Bazin », à partir de 14 heures.

Cette épreuve, qui comprendra 7 courses, est ouverte aux catégories 250 cmc., 350 et 500 cmc., coureurs des classes internationale, nationale et catégories professionnels, amateurs et débutants.

■ U.S.M.T. — *Le Grand Prix du Métro*, organisé par l'U.S.M.T., avec le concours de l'A.M.F., a obtenu le 25 avril un beau succès. En effet, malgré la pénurie d'essence et les prix astronomiques des fournitures, 26 concurrents prirent le départ à partir de 8 h. 30 au Stade de la Croix de Berny. Malgré un parcours délicat au retour, on n'enregistra pas moins de 36 ex-æquo à l'arrivée. Ils furent départagés par la base secrète et ce fut le « toujours jeune » Doll, de l'U.S.M.T., qui remporta ce circuit avec 0' de pénalisation.

Pour terminer, disons que la Coupe du Métro fut gagnée par l'U.S.M.T. (noblesse oblige) et le challenge Pochet, par le M.C. Est.

■ SPORT MOTOCYCLISTE FOREZIEN
Moto-Ball

En Coupe de France, nos équipes sport Motocycliste Parisien se sont distinguées

Les 6 rencontres éliminatoires de la Coupe de France ont été contrariées par la pluie pendant la seconde moitié des matches disputés le 2 mai.

Signalons la belle performance du Racer Moto Ball Ondaine qui a battu au stade de la Pourratte, le M.B.C. Marignagne par 4 buts à 0, Kiki Vialla, Mounier, Saillet, Gachet, Panti et Masue sont à féliciter pour leurs belles performances.

A Villefranche, le M.B.S. Forézien a tenu en échec le club local avec le score de 0 à 0.

Les autres résultats furent les suivants: Villeneuve bat Vavaillon par 1 à 0. Camaret bat Languedoc M.C. par 2 à 1. Carpentras bat Monteux par 4 à 0. Aixer-Provence bat Vaison par 4 à 0.

Signalons que le teneur de la Coupe Avignon était exempt du 1er tour.

Motocyclisme

Le Sport Motocycliste Forézien au Rallye International de Genève

A l'occasion du Grand Prix de Suisse, les 16 et 17 mai, le Moto-Sporting Club de Genève avait organisé un Rallye International qui a connu un succès complet par la participation massive des Grands Clubs de Suisse, d'Italie, de Belgique et de France. Notre club s'est classé 9e.

Signalons que 62 clubs participaient à la Compétition, et qu'un classement spécial a été réservé aux Clubs suisses.

En ce qui concerne le S.M.F. avec les pilotes : Petit Claudius, Petit Jean, Bourgier, Cavinato, Moritel, Vidal, Bondeland, Richaud, Grall, Rochier, Murat, André, Buscaliony, Brun, il obtient la place de 2e club du Lyonnais et la 6e place des clubs français.

■ MOTO-CLUB THOUARSAIS. — Le M. C. Thouarsais a repris son activité à dater du 1er mai 1948.

Composition du Bureau : Président : Joly Hubert. Vices-Présidents : Bourasseau Raymond, Nivet Raymond. Secrétaire : Louet Jean. Secrétaire adjoint : Bretelle Georges. Trésorier : Ripossseau Gaston.

Siège social : Café du Progrès, Thouars (Deux Sèvres). Réunions à 20 h. 30, le 1er et le 3e mercredi de chaque mois.

■ AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE. — Le dimanche 2 mai, le Moto-Club La Garenne-Courbevoie-Colombes organisait un Rallye-Muguet sur St-Léger en Yvelines, qui, malgré le mauvais temps, réunit 45 machines au départ et obtint un joli succès.

A l'arrivée, un déjeuner en commun réunit la plupart des participants dans une salle du pays, sauf quelques acharnés qui voulurent faire le pique-nique comme prévu et qui le terminèrent sous des abris de fortune. L'après-midi, cueillette du muguet et retour à Paris.

De nombreux prix seront distribués à tous les participants au siège du M.C. La Garenne.

■ MOTO-CLUB DU BERRY. — Sortie du muguet. — Dimanche 25 avril a eu lieu la troisième sortie de l'année, organisée par le M.C.B. Rappelons que déjà deux sorties couronnées de succès ont eu pour but l'une la Forêt aux environs de Vierzon, l'autre Saint-Amand.

Cette sortie avait pour motif la cueillette du muguet en forêt de Menetou-Salon et fut un véritable succès.

Cette réunion d'un nombre aussi important de motos récompense comme ils le méritent les actifs dirigeants du M.C B. qui déploient tous leurs efforts pour que se développe dans notre Berry le sport motocycliste.

■ CLUB OLYMPIQUE DE BILLANCOURT. — *Amicale Motocycliste de France.* — La Section du Club Olympique de Billancourt s'est réunie en assemblée générale et a procédé au renouvellement de son bureau pour l'année 1948.

Président d'honneur : M. Bertin. Président : M. Avignon. Secrétaire : M. Dravaux. Secrétaire adjoint : M. Corbeau. Trésorier : M. Ménabeuf. Trésorier adjoint : Mme Ménabeuf. Responsable au matériel : M. Mary. Délégués aux sports : Lerouge, Bouteloup, Nicol. Délégués au tourisme : Abachah, Garnier. Délégué à la propagande : Rogié.

A cette importante réunion signalons la présence de notre ami Veyras, secrétaire général de l'A.M.F., qui, après une vibrante allocution, retraça l'activité passée et actuelle de nos sections en dépit des difficultés actuelles. Il a été décidé la création d'une nouvelle section à Chaville-Virofiay. Pour les motocyclistes de cette région, se mettre en rapport avec M. Chadefaux, 28, rue Alexis-Drappier, à Chaville.

La Section C.O.B. envisage l'organisation d'une journée motocycliste et circuit de régularité ouvert à tous les clubs et isolés courant juillet, sur Montfort-L'Amaury. A cette occasion, la coupe de l'U.S. Métro 1947 gagnée par le C.O.B. à Dangu sera remise en compétition.

■ MOTO-CLUB DU MORBIHAN — Dimanche 11 avril 1948, dans la matinée, notre jeune Société « Le Moto-Club du Morbihan », a fait au parc des sports à Vannes, une première et concluante exhibition devant près de 3.000 spectateurs.

Le sympathique directeur sportif du M. C.M., M. de Maluquer, a dû, à son grand regret, freiner l'ardeur de ses jeunes poulains sur une piste qui, à son avis, aurait pu devenir meurtrière. Un léger accident, plus spectaculaire que dangereux, a confirmé cette sage décision.

M. de Maluquer, Mais de La Tour du Parc, fit par ailleurs, une splendide démonstration de ses qualités toujours impressionnantes en effectuant quelques tours de piste avec sa voiture de course Georges Irat.

M. Rochard père, vice-président du M. C.M. et doyen des sociétaires, a participé, non seulement à l'organisation avec son dévouement habituel, mais également aux épreuves avec succès.

■ AMICALE MOTO-CLUB DE LA CITE. — L'A.M.C.C. de Lyon est heureuse de faire connaître qu'elle a participé avec succès au rallye international de Genève du 16 mai 1948, avec 74 participants, dont 32 motocyclistes et 10 voitures. L'itinéraire, ainsi que le passage en douane se sont effectués d'une façon impeccable grâce aux directives de notre président, M. Merle.

Le classement de ce rallye a été le suivant par Nation. France : 1er M.C. d'Alsace; 2e A.M.C.C. de Lyon. Italie : 1er M.C. de Manzoni ; 2e A.M.C.C. de Milan. Belgique : 1er A.D.C. Carolorégienne ; 2e M.C. de Mons. Espagne : 1er M.C. de Basthal. Au classement général, l'A.M.C.C. est 4e.

Tous les lyonnais seront fiers de savoir que leurs motards auront défendus avec brio les couleurs de leur club et la ville de Lyon dignement représentée.

Le rallye ballon organisé par l'A.M.C. C. Lyon, le 25 avril à Trévoux, a obtenu le beau succès escompté, le temps et le vent étant de la fête. La mongolfière lâchée à 16 heures prit immédiatement de la hauteur pour atteindre en fin de course près de 1.800 mètres. A ce moment, le vent la poussa et elle atterrit à plus de 30 kms du point de départ, après avoir tenu l'air une heure 30 environ entre Champagne et St-Didier au Mont-D'or.

La plupart des 60 engagés renoncèrent à la chasse, l'ayant perdu de vue et c'est seulement à 18 h. 30 que les 3 derniers concurrents qui étaient les vainqueurs firent de retour et dans l'ordre suivant :

1. Fister Roger (A.M.C.C.) ; 2. Guillot (A.M.C.C.) ; 3. Morga Marcel (A.M.C.C.).

Ensuite on termina ce bel après-midi par un gymkana sur la place de Trévoux, avec passage sous la barre où ce furent les vélomoteurs qui remportèrent la palme en passant la barre à 35 cms du sol et les vainqueurs furent : Buck, Chanal et Dessagne. Le passage à travers les quilles tant plus acrobatique encore, ce furent Fau et Moschetto qui gagnèrent.

Ensuite chacun songea au retour en pensant que bientôt l'A.M.C.C. ferait disputer un autre rallye.

■ UNION DES CLUBS MOTOCYCLISTES DE LA RIVE DROITE DU VAR. — Il vient de se fonder à Antibes « L'Union des Clubs Motocyclistes de la Rive droite du Var », « Toulon à Saint-Laurent du Var ». Les buts : coordonner les efforts, élaboration en commun du calendrier sportif, constitution de Comités d'organisation des preuves motocyclistes, etc... L'assemblée générale a désigné au Comité Directeur : Président : M. de Latour, M.C d'Antibes. Vices-Présidents : M. Caviglia, A.M. Hyéroise; M. Cauvin, Club Amical Motocycliste Populaire de Cannes; M. Garcin, M.C. Dracénois. Secrétaire général : M. Barale, M.C. d'Antibes. Secrétaire adjoint : M. Dalmas, M.C. de Cagnes. Trésorier général : M. Fraisse, M.C. Dracénois. Trésorier adjoint : M. Aubet, Amicale Motocycliste Hyéroise. Membre : Schellino « Antibes », Cauvin « Draguignan », Suquet « Hyères », Vial et Florina « Cannes », Cassini et Azinari « Cagnes ».

L'Union s'interdit toutes questions personnelles, politiques ou religieuses.

Elle est ouverte à tous les clubs qui en feront la demande au Président de l'Union des Clubs Motocyclistes de la Rive droite du Var », Brasserie de la Porte de France, boulevard Chanel, Antibes (A. M.). Tél. 403-10.

nos petites annonces

Prix de la ligne de 36 lettres, signes ou espaces ..... 125 frs.
Petites Annonces commerciales (minimum 5 lignes), la ligne ..... 200 frs.

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, au mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules ; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).

Ecrivez très lisiblement (caractères imprimerie au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution
Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

MOTOS A VENDRE

SIDE léger tr. b. ét. siège, dossier cuir bas prix. LE BRETON Georges. TUR. 69-26.

MATCHLESS 350 tél. rapide compt. sac. cuir. tan-sad état nf. MAX, 63, r. Demours, 17e.

350 culb. Dollar t. b. ét. 55. BREUILLE, 6, quai d'Alfort, Maisons Alfort, apr. 18 h.

SUPERBE ens. moto 350 culb. side Bernardet grd rout. ét. nf 130.000. PELOUARD, 104, r. de Paris, Villeneuve St Georges.

CYCLECAR Sandford exc. état Tri. 03-26 (heures des repas).

R. Gillet av. side nve. Andraud 191, r. Fg Poissonnière, 9e.

D.K.W. 350 NZ ét. nf. b. pneus av. cha. side. ROUSSEAU, 8, r. des Travailleurs, Issy-l.Moulin.

SIDE Bernardet b. ét. bas prix 5, r. A. Bourdelle, Paris, 15e.

V. ou éch. M. Goyon 350 état nf c. voit. 5-8 CV ou 125 ROUTIE, 62, r. Murillo, Vanves.

URGENT moto italienne 500 cc. susp. AR ét. et pns nfs. Ec. Jean Mac Nab, 108, r. du Bac

VELOMOT. 1 ch. Terrot type MTR bloc mot. sélect. Tru.58-79

ROVIN 175 35.000. EHRMANN, 74, r. Aubépines, Bois Colombes

DRESCH 500 cc. SS culb. ét. nf LUCAS, 17 bis, r. Val Meudon

MOTOSACOCHE 500 culb. av. side, sélect. 4 vit. 85, r. Julien Lacroix. Tél. MEN. 74-89.

SIDE Peug. 350 mot. neuf ét. impec. tr. bs pns, 85, Ric. 19-90

B.M.W. R.35, fourche télesc. pft état, 106, bd V.-Hugo, Clichy.

350 Gillet Herstal parf. état. LEON. DAN. 58-11, après 5 h.

D.K.W. 198 cc. BRANCOURT, 140, r. Tennerolles, St-Cloud.

B.M.W. R 35 excel. état, pns nfs. Tél. ODE. 29-58. 12h.à14h.

NORTON 5 CV lat. avec side porteur ét. nf. Tél. OBS. 19-34

TRIUMPH 500 culb. 4 v. sél. Morguet, 20, av. Gare, Houilles

ON DESIRE ACHETER

CH. moyeux ou roues P 110. Hooghe, 26,r. G.Péri, Charenton

CH. cyl. cul. pist. b. de vit. pr CV2. DELAITRE, 93, r. Olivier de Serres, Paris, 15e.

MOTEUR Jap 500 cc. culb. occas. ou carter mot. seul. Berujat, 20,r. Richer, Aulnay-s.-Bois

VELOCAR occas. même non chaussé. F. offre MAGNIER, 83, av. des Ternes, Paris, 17e.

DIVERS

V. Amilcar CGS spéc. 7 cv 5 pns, méc. et peint. nve, équip. de luxe, 90.000, assur. payée. Roufignac, 163, av. J. Jaurès-19e

V. 6 CV Amilcar sport bon état 125. SEGur 39-74.

ECHANGES

VDS ou éch. 100 cmc. ctre 250 4 pns mot. ref. nf. Petillaut, 41, av. A. Briand, Montrouge.

OFFRES D'EMPLOI

CH. Mécanicien spécial. moto référ. exig. 6, r. Mazet, Paris.

Imprimé en France le 4e vendredi du mois, par Imprim.-Auto-Impressions Publicitaires, 12, rue de Cléry, Paris (2e). — N° 2.
Le Directeur-Gérant : C. LACOME. — Dépôt légal, 2e tr. N° 003

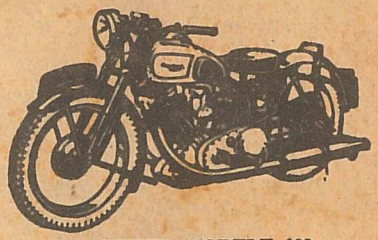
GRANDE EXPOSITION

S.A.R.L. P. LADEVEZE - Spécialiste Motos Anglaises - Agent Général des plus grandes marques du monde
Agent Officiel NORTON, ARIEL, PANTHER, RUDGE, BROUGH-SUPERIOR, DOUGLAS, O.E.C., GUZZI
Agence Officielle Générale pour la France NORTON — Voyez dès maintenant si vous remplissez les conditions pour obtenir une des belles motos neuves exposées au Salon 1947.

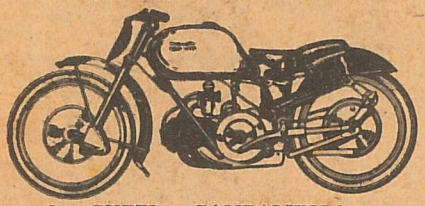
NORTON TYPE MANX

VENEZ VISITER LES MACHINES NEUVES EN EXPOSITION

A voir sur place occasions garanties revisées état neuf

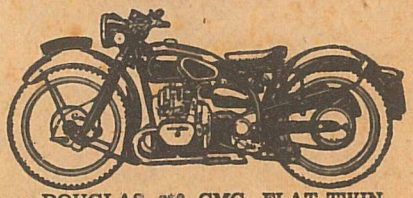


PANTHER MODELE 100



500 GUZZI « GAMBALUNGA »

ARIEL 1000 CMC. 4 CYLINDRES



DOUGLAS 350 CMC. FLAT-TWIN

ARIEL 1000 4 cyl. susp. AV et AR 1948 (neuf). — PANTHER 600 supercul. 1947. — TERROT 500 super culasse 1948 neuve solo ou sidecar. — ARIEL 500 culb. 1940 sport. — RUDGE 500 supercul. 1940. — INDIAN 1200 susp. AR solo ou sidecar. — B.S.A. 500 Etoile d'Or 1940 très rapide, 500 culb Etoile Empire, 350 culb., 750 2 cyl., 500 2 cyl. — 2 ZUNDAPP K.S. 600 solo ou sidecar F.N. 600 culb. cul. bronze solo ou sidecar. — NORTON 16 H 500 état neuf. — NORTON 16 H 500 occasion 95.000, 100.000, 145.000. — ARDIE 250 2 tps état neuf. — TRIUMPH 250 2 tps. — ROYAL-ENFIELD 500 Etoile d'Or 1940 très rapide, 500 culb. Etoile Empire, 350 culb., 750 2 cyl., 500 2 TRIUMPH 350 et 500 état neuf. — NORTON 500 Manx 1948 Grand Prix. — B.M.W. 600 R. 6 2 cyl. fourche télesc. 1940. — VELOCETTE 350 arbre à came 4 vit. sélect. — SAROLEA 600 1940. — RENE-GILLET 1000 solo ou sidecar 1947 état neuf. — BENELLI 500 suspension AR sélecteur.

ACHAT — VENTE — REPRISE
ECHANGE

Direction Générale :
Paul LADEVEZE

50, RUE BRUNEL — PARIS (XVIIe) — Téléphone : ETOile 24-66

BETBEZE, vainqueur de la catégorie 125 cmc.

du BOL D'OR 1948

a fait la mise au point de sa machine chez

E. HANEQUIN

Mécanicien

31, RUE DU BOIS — NANTERRE

MAL. 23-32

il se fera un plaisir d'y recevoir ses amis

SOCIETE NATIONALE DE VENTE DES SURPLUS

La S.N.V.S. vend depuis deux mois tous les matériels, autres que les matériels automobiles et de génie civil, selon des méthodes accélérées.

Vous avez intérêt à consulter :

LE BULLETIN MENSUEL D'INFORMATIONS DE LA S.N.V.S.

où vous trouverez, en outre, le calendrier des ventes importantes organisées, ainsi que les résultats des principales adjudications et l'énumération des catalogues précisant, pour chaque camp, la nature et les prix des matériels encore disponibles à la vente.

Abonnement : 6 Nos : 200 frs. C.C.P. PARIS 1874-70

Service « PUBLICITE », 54, avenue d'Iéna, PARIS (16e)

ACCESSOIRES
SAKER
LEVALLOIS

SOCIETE JARDILLIER — Tél. AUT. 18-42

Stock permanent toutes pièces MOTOBECANE

A PROFITER : Un lot phares, pour moto et vélomoteur, aérodynamiques, verre bombé, diamètre 175 mm., au prix : 1.200 Frs pièce. Siège AR Vélomoteur : 725 Frs.

EXPEDITIONS TOUTE LA FRANCE
88, Avenue Paul Doumer — PARIS (16e)

ACHAT ET VENTE
Toutes Motos
Pièces détachées — Mise au point — Spécialiste Terrot et Motobécane
BARRE MOTOS
123, avenue Foch, 123
LE PARC SAINT-MAUR

1er BOL D'OR 1948 *(sidecars 600 cmc.)* **BOVIERE**

sur Motobécane-Bernardet, renouvellant et améliorant de 115 kms sa victoire de l'an dernier.

Spécialiste de la mise au point, Agent de Motoconfort, Terrot et Triumph — Achat — Vente — Réparations
6, rue Mazet — PARIS (6e) (Métro Odéon)

EMAILLAGE
au four et à froid
SABLAGE
Décors d'origine
CYCLES — SIDECARS
MOTOS
accepte travail avec province
MERCIER, 63, rue Albert
Paris — GOB. 47-04