

## AVANT LES CHAMPIONNATS

Bien que plusieurs tentatives aient eu lieu avant la dernière guerre, c'est au lendemain de celle-ci que le moto cross voit véritablement le jour. Une lecture des journaux de l'époque nous apprend que la première épreuve, (sans spectateur), se déroula le 18 février 1945. Que la première course publique eut lieu le 17 février 1946 à Piscop, près d'Enghien, devant 8000 personnes (victoire de Gaston Blatt) et la première réunion inter, le 20 avril 1947 à Romainville, avec des Belges et des Anglais, dont la grande vedette de l'époque Basil Hall. Dès lors, notre discipline allait connaître une croissance fulgurante.

C'est ainsi que plus de 350 épreuves furent inscrites en 1953, ce qui fit taire les nombreux pessimistes qui pensaient que le moto cross ne serait qu'un feu de paille.

Grâce à MOTO-REVUE, nous conservons une trace du 1<sup>er</sup> moto-cross en FRANCE..

# Le Moto-Cross de L'A.M.S. à PISCOP

L'annonce

Le compte rendu

Les résultats

### MOTO-CROSS

#### DANS LA REGION PARISIENNE

C'est le 17 février que se courra dans le bois de Piscop le Moto-Cross organisé par l'Association Motocycliste de la Seine.

Le parcours sinueux et très accidenté permettra à chacun de déployer toute son adresse.

Le tour de 3 kms 500 sera bouclé cinq fois; les départs toutes les 30 secondes feront de cette épreuve un cross contre la montre.

Toutes les cylindrées entre 100 et 500 cmc. y seront représentées.

La Police Motocycliste, sous l'impulsion de son sportif et dévoué chef, M. Poirier, mettra en ligne ses spécialistes de la route.

En somme de la belle bagarre en perspective.

Tous les motards pourront y participer, amateurs, débutants et professionnels.

Déjà tous les dimanches matin les habitants de Piscop sont réveillés par les échappements libres des amateurs qui chaque fois plus nombreux viennent reconnaître le parcours; chacun affirme qu'il est plaisant et présente juste ce qu'il faut comme difficultés.

Les cross motocyclistes sont très peu connus en France, ce qui est dommage, car nos amis les anglais qui en sont fervents ont très bien compris qu'ils servent admirablement le sport motocycliste en développant la rapidité des réflexes en faisant acquérir une virtuosité que la route ne peut donner.

Tout l'honneur revient donc aux dévoués dirigeants de l'A.M.S. qui se sont dépensés sans compter pour organiser cette épreuve.

Nul doute que cette manifestation sportive ne connaisse un grand succès et que la masse des motards et des sympathisants ne vienne le 17 février à Piscop encourager les coureurs.

Pour renseignements: M. Bedon Marcel, 26, rue Marius-Aufan, Levallois. PER. 15-82

Si nous avons bonne mémoire, la banlieue Nord n'était pas très favorisée autrefois quant au sport motocycliste. L'affluence qui couronna de succès le cross de l'Amicale Motocycliste de la Seine, disputé le dimanche 17 février dans les bois de Piscop, doit être un encouragement pour les organisateurs. Nombreux furent les motards qui se dérangèrent pour y assister, ainsi que maints habitants du voisinage. Indiscutablement, la formule s'est révélée attrayante, et a répondu au but proposé: mettre en valeur, au maximum, les qualités des hommes et des « mécaniques ». Il y eut pas mal de « casse », et d'inévitables bûches, vu l'audace inexpérimentée de jeunes concurrents.

Le circuit, très court, comprenait depuis la ligne de départ: Une côte sur route goudronnée, un chemin étroit resserré entre deux murs, l'escalade d'un sentier sinueux et abrupt, de une descente rapide dans le sable, et de nouveau, la route rejoignant le point de départ. Sur cette dernière portion du parcours, il était possible d'accélérer quelque peu. Sans toutefois dépasser 90-95, pensons-nous.

Tous les participants firent preuve de la meilleure volonté. Beaucoup de néophytes très « gonflés ». D'autres conducteurs, adroits et sûrs, rivalisèrent d'adresse et de virtuosité dans les passages difficiles. Bonne démonstration de la Police d'Etat, qui se taille la part du lion au classement général. Les professionnels ne furent pas très heureux. Seul, Stignani, dont nous avons pu admirer la classe à maintes reprises, mais qu'une déveine acharnée poursuivit longtemps, enleva la catégorie 350 cmc.

Blat, de la Police d'Etat de Seine-et-Oise, réalise le meilleur temps de la journée, avec 48 kmh. 538. Rappelons que chaque concurrent devait parcourir 6 tours, soit 17 kms 500. Les départs se succédaient toutes les 30 secondes. Le même M. Blat a également battu le record du tour avec 4 m. 13 sec. 3/10. Bonin s'est distingué particulièrement, triomphant en 125 cmc. et en 175 cmc. professionnels.

### LES RESULTATS

100 cmc Amateurs: 1. Cambray (A.M.S.), les 5 tours, soit 17 kms 500, en 33' 16" 1/5. (moyenne 31 kmh. 630).  
Professionnels: 1. Weistoffer, en 36' 11" 4/5.

125 cmc. Professionnels: 1. Bonin, en 24' 24" 4/5, moyenne 43 kmh. 320. 2. Durant.

Amateurs: 1. Godère (M.C.C.) en 24' 43" 1/5. 2. Thibivillers (A.M.S.). 3. Le-rouge (M.C.C.).

175 cmc. Professionnels: 1. Bonin, en 24' 59" 2/5. (moyenne 39 kmh. 024). 2. Morin. 3. Perard. 4. Hordelalay.

Amateurs: 1. Poitte (A.M.S.) en 26' 57". 2. Delaporte.

250 cmc. Professionnels: 1. Houel, en 25' 14" 3/5. 2. Lebreton. 3. Pragout.

Amateurs: 1. Varrechia, en 23' 53" 1/5 (moyenne 43 kmh. 933). 2. Claudon.

350 cmc. Professionnels: 1. Stignani, en 23' 7" 2/5 (moyenne 45 kmh. 933). 2. Houel. 3. Mazoyer.

Amateurs: 1. Claudon, en 23' 50" 3/5. 2. Prieur.

500 cmc. Professionnels: 1. Rambeau, en 23' 59" 4/5. 2. Leclerc. 3. Morin.

Amateurs: 1. Frat (A.M.S.), en 25' 21" 2/5. 2. Yaque (A.M.S.). 3. Nitel (A.M.S.).

### MATCH A.S.P.P.

#### CONTRE POLICE D'ETAT

(Course d'équipe à 4 contre 4)

1. Blat (Police d'Etat), les 5 tours en 21' 37" 1/5. 2. Deshaies (A.S.P.P.), 22' 44" 3/5. 3. Daugé (Police d'Etat). 4. Petit (Police d'Etat). 5. Traulet (Police d'Etat). 6. Perrenneff (A. S. P. P.). 7. Questier (A.S.P.P.). 8. Margerie (A.S.P.P.).

Deshaies fut victime au début du match d'une rupture de câble d'embrayage qui devait le gêner considérablement. Sa place de second reste donc des plus élogieuses.

# Moto revue

VELOMOTEURS  
MOTOS SIDECARS  
CYCLECARS

TENDANCES  
ACTUELLES

LE SPORT

Provisoirement  
BI-MENSUEL  
LE NUMERO :  
15 frs.



TELEPHONE  
GUTENB. 73.32  
4 LIGNES GROUPEES  
C.I.C. POSTAL : 297.37

REDACTION  
ADMINISTRATION  
PUBLICITE  
12, RUE DE CLÉRY  
PARIS (2<sup>e</sup>)

**TRIOMPHE DU MOTO-CROSS A ROMAINVILLE**  
Un passage acrobatique du belge Van Hove, le grand vainqueur  
de la journée.

*ROMAINVILLE*  
*Tout premier moto-cross international*  
*en FRANCE*

# Les champions de l'époque

De gauche à droite et de bas en haut : Ladevèze, Deshaie, Fantuz, Verrecchia, R. Bonnin, L. Brûlé.



De gauche à droite et de bas en haut : Legrand, Brassine, Nory, Dauge, Lorillère, Lusseyran.

Source  
Moto-Cross  
Magazine n°1

# La Machine ARIEL

**P**OUR inaugurer notre page de présentations techniques sur les machines adaptées au moto-cross, nous jetterons aujourd'hui un coup d'œil sur la machine habituellement employée par Paul Ladevèze : la 500 cmc ARIEL.

Il s'agit d'une machine ordinaire de tourisme ayant seulement subi quelques modifications.

Le cadre a été surélevé afin que dans les terrains difficiles, rien ne puisse inopinément entrer en contact avec le sol ou les cailloux qui le jonchent.

La fourche est du type normal télescopique avec des ressorts et des amortisseurs à huile à la base.

La suspension arrière, qui existait au préalable, a été retirée, car Ladevèze pensait que dans les virages la machine tenait moins bien. Mais, rien n'étant ici-bas définitif, Paul Ladevèze a décidé en dernier ressort de remonter cette suspension, car en course, le pilote fatigue beaucoup moins s'il n'est pas si terriblement secoué dans les trous.

A noter que le pilote « lâche » ou « durcit » sa suspension à volonté, à l'aide de sandows. Procédé peu mécanique, mais très efficace.

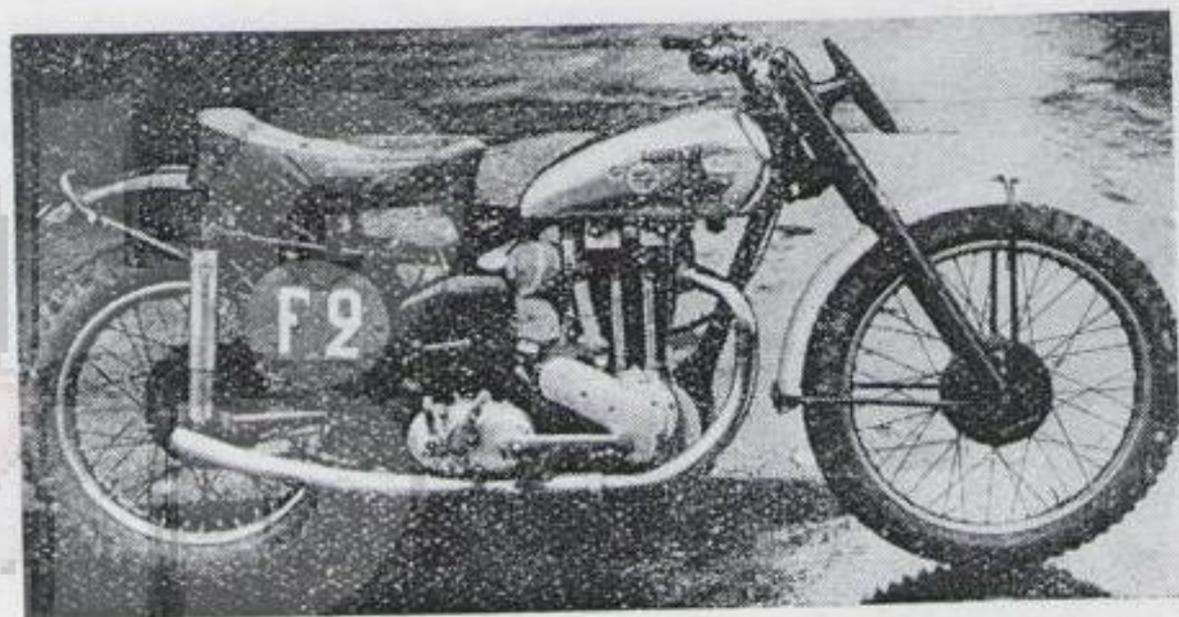
Les freins n'ont rien que du type tourisme ordinaire.

La boîte de vitesses est à quatre vitesses avec sélecteur.

L'embrayage a subi une légère modification. Les fero-dos d'origine ont été remplacés par du liège. Ceci permet d'avoir une attaque plus sèche.

Le guidon est droit.

La selle est une selle *Veridax* d'un modèle particulier pour assurer le maximum de confort au pilote. Cette selle a été remontée par Paul Ladevèze voici deux ans



**L'ARIEL** est vue ici munie de sa suspension arrière. A remarquer la fourche télescopique, indispensable pour le cross, et la selle spéciale destinée à assurer un confort maximum au pilote.

à la suite d'une chute qui lui avait valu une torsion de la colonne vertébrale.

La roue arrière est munie d'un fort rayonnage.

Le moteur, enfin, est un 500 cmc à culbuteurs du type ordinaire dans lequel on a simplement ajouté un piston bombé.

C'est le moto-crossman qui fait sa machine dans les détails. Ainsi dans cette ARIEL les repose-pieds ont été largement renforcés par des cornières.

ARIEL, c'est peut-être en Angleterre, si nous en jugeons par Shelley, le symbole d'un rationalisme joint à quelques solutions osées...

Un détail encore, mais confidentiel celui-là. Ladevèze attend une autre machine et mettra sous peu celle-ci en vente.