

1951 : PREMIER PROBLEME L'AFFAIRE MELIOLI-GODEY

Le moto cross connaît un engouement spectaculaire. Etonnant même, puisque les 130 épreuves inscrites au calendrier national font plus que doubler au fil des mois. Tous les favoris se présentent en 500 (où Gilbert BRASSINE s'octroie un deuxième titre), à l'exception de Jacques MELIOLI (Royal Endfields) et Paul GODEY (BSA Gold Star) qui choisissent la 350 cc. En 250, c'est le début d'une période déclinante. Pour en revenir au problème de l'année, celui qui émane de la cylindrée intermédiaire, rien à signaler jusqu'à la 6ème des 8 épreuves, si ce n'est qu'à trois succès consécutifs de GODEY, MELIOLI répond par deux autres victoires. La sixième revient à un second rôle et la septième est annulée. Il suffit alors avant la finale au pilote BSA d'une sixième place pour coiffer le titre, puisque le classement final s'obtient sur les quatre meilleurs résultats. Et c'est là que tout se complique, car effectuant une erreur de calendrier, Paul GODEY s'engage dans une épreuve pour le jour fatidique. Lorsqu'il s'en aperçoit, les inscriptions sont closes et les organisateurs de la dernière manche refusent de le prendre. Avec une nouvelle victoire, MELIOLI devient champion de France, ce qui, évidemment crée des remous au sein du petit monde du cross qui compte alors 600 pratiquants. Une chose est certaine, le règlement est à revoir. C'est ce que fait la commission spécialisée qui tient réunion sur réunion, rédigeant plusieurs projets... Pas toujours très heureux. L'un d'eux aboutit en janvier, au boycottage du Championnat 1952 par 23 des principales vedettes. Au cours d'une dernière séance tripartite entre : coureurs, organisateurs et membres de la FFM, un compromis est enfin trouvé. Le règlement 51 est reconduit dans ses grandes lignes, avec le maintien des trois cylindrées, alors que les pilotes voulaient trois catégories : inters, nationaux et juniors. Par contre, 6 courses sur 8 seront retenues pour le classement final. En outre, tous les concurrents devront passer par les qualifications et seuls ceux qui les auront franchies avec succès recevront les primes qui se décomposent ainsi : frais de voyages selon le tarif troisième classe de la SNCF (eh oui !), jours de déplacement (1500 Frs par 24 h), frais d'essence et de pneumatiques (1000 Frs par course). A l'époque, une machine coûte entre 275 et 300 € (1.800 à 2.000frs)

1951	Champ.Fr.	Nat.	500	1er	BRASSINE	Gilbert	FN		AM Seine
				2ème	VERRECHIA	Michel			
				3ème					

1951	Champ.Fr.	Nat.	350	1er	MELIOLI	Jacques	Royal Endfield		MC Sèvres
				2ème	GODEY	Paul	BSA Gold Star		
				3ème					

1951	Champ.Fr.	Nat.	250	1er	KLYM	René	NSU		Orléans
				2ème	MOURY	Robert			
				3ème	BENARD	Michel			MC Melun

LA FORMULE ACTUELLE DU CHAMPIONNAT DE FRANCE : UNE POMME... DE DISCORDE

"La critique est aisée et l'art est difficile."

Suivant le règlement de la F.F.M., les titres de champion de France de moto-cross 1951 ont été joués sur théoriquement 8 courses réparties du nord au sud, dans un juste souci d'équité et d'équilibre... Cette conception de championnat par épreuves multiples étale le facteur chance (casse) et est le dénominateur commun des terrains : un compromis de boue et de poussière, de circuits courts et heurtés favorables aux machines maniables, de tracés longs et vites favorisant les surpuissances. Plus est, chaque champion a pu ainsi une fois courir dans son sief, devant son public. En bref, tout cela semble très bien et part d'une louable intention.

Rappelons cependant que ces 8 épreuves ouvertes à tous les licenciés comportèrent forcément, en début de saison, une course qualificative de sélection du genre unique qui élimina d'un seul coup les deux tiers des postulants (plus de 100 coureurs s'étant inscrits cette année) et nous étions ainsi dès le début en flagrant délit de contradiction avec les raisons ayant présidé à l'organisation du championnat multiple. Rappelons à cet effet que les internationaux : Charrier, Ladevèze, Thévenet; les excellents nationaux Pellan et Lefèvre, ainsi surtout qu'Amédéo qui pouvait briguer le titre 250 cmc., ne furent pas qualifiés pour des impondérables indépendants de leur valeur et se trouvèrent d'emblée éjectés des 8 épreuves du Championnat de France!

D'autre part cette formule implique une quasi dépendance mutuelle, coureurs, organisateurs, ce qui ne va pas sans inconvénients. En effet, les clubs volontaires acceptés par la F.F.M. pour mettre sur pied ces réunions s'engagent à recevoir tous les coureurs qualifiés... ceux-ci en contre-partie se voient imposer des conditions pécuniaires qui leur plaisent rarement, d'où marchandages et polémiques. Sur le plan publicité, les affiches portent 8 fois l'an *Championnats de France* en capitales énormes et le public finit par perdre son latin devant « ce » championnat baladeur réédité à la petite semaine.

Le règlement veut aussi que seules les 4 meilleures places de chaque coureur soient retenues pour le classement, la 5^e, voire la 6^e, etc. Intervenant pour départager les *ex æquo*. Voilà qui relève toujours de la même bonne intention : où ça ne va plus, c'est lorsqu'un club organisateur après s'être proposé se récuse au dernier moment et voilà les 8 épreuves ramenées à 7 et la petite stratégie de chaque coureur réduite à zéro. « Je n'étais pas allé là parce que je comptais sur Wambrechies qui a été supprimé... » Et les commentateurs vont grand train...

Non, il ne s'agit pas là de critiques systématiques, c'est sérieux; nous allons voir plus loin que ceci a largement contribué à fausser le Championnat de France 1951 catégorie 350... championnat devenu une vraie pomme que nous qualifierons de discorde pour rester dans la note académique.

Certes le championnat en une seule épreuve a été justement abandonné, mais la nouvelle formule ne donne guère satisfaction et ne sert pas le prestige du moto-cross français... nous venons de le voir rapidement.

Disons carrément que notre conception moto-cross, axée sur les cylindrées 250, 350, 500, si elle fut normale au démarrage, est périmée; elle est devenue une entrave. Il faut, et vite, en venir, à l'instar des Belges, à entendre : Juniors, seniors et inters, sans distinction de cylindrée. C'est la seule façon d'assurer le renouvellement rationnel des valeurs, mais ceci fera l'objet de notre prochain article où, après avoir aujourd'hui stigmatisé ce qui nous semble vétuste, nous

essayerons de construire. Nous verrons que cette conception permet également des championnats portant sur tous les cross de la saison, et partant de décerner les titres sans connaître les inconvénients et les incidents plus haut cités.

Le mot « incident » nous fait entre dans le vif du sujet : le cas Mélloli-Godey, car je m'aperçois que j'ai jusqu'ici essayé de noyer le poisson un « bestiau » de taille qui va surtout éclabousser le journaliste. Je suis sans illusion, mais à chacun son boulot.



Un beau saut de Godey au guidon de sa 350 cc. Gold Star. Remarquez l'ombre portée.



MELIOLI



C'est un grand garçon de 28 ans, sec, frisé de poil et portant petite moustache, au demeurant peu bruyant — en bref un faux calme.

Né à Reggio-Emilia en Italie, naturalisé Français, il est représentant de commerce dans le « civil ».

Il fit ses débuts en cross en 46 à Clamart et a donc été parmi les premiers à prendre du métier. Longtemps il se consacra aux petites cylindrées et fut, sur sa Panther en 1950, le rival du champion de France 250 cmc, l'Orléanais Moury.

Poulain de l'écurie Saporetti il monte cette année une 500 Gilera et une 350 Royal-Enfield. Son palmarès de l'année s'orne de 10 victoires en 350 cmc., 7 places de second et en 500 cmc. de 2 victoires dont une à Montreuil.

Animateur des courses nationales avec Vouillon — la révélation de l'année — il vient de passer international.

Fin pilote, rusé et hardi, la dure école du moto-cross lui a appris à ne pas faire de cadeaux.

« Que veux-tu que je te dise au sujet du titre, il pouvait appartenir à l'un comme à l'autre... J'ai remonté dur après les 3 victoires de Godey, c'est Wambrechies qui devait nous départager et non pas Créteil. Je suis champion de France, adresse-toi à qui de droit. »

GODEY

29 ans, grand, étriqué, lèvres mitées et tourmentées sous une moustache mobile. Ce n'est pas non plus un jovial... plutôt un pétaradier.

Dans le civil on le prendrait pour un chef de rayon de magasin « We speak english ». D'ailleurs nous l'avons déjà dit c'est un véritable fonctionnaire de la victoire en moto-cross.

Sa façon de piloter est incroyablement efficace, régulière et sûre, toutes les fioritures en sont exclues et pas une fraction de seconde n'est perdue.

Son audace froide toujours calculée et son métier consommé en font peut-être le pilote le plus scientifique.

Spécialiste des deux cylindrées, capable de tenir 80 tours de circuit en 3 heures en carburant, à la volonté. C'est aussi un champion de la préparation et de l'entraînement systématique.

Il a cette année participé à 23 courses en 350 cmc. : 17 victoires dont 4 inter, 5 places de second, total 22 Le compte y est... presque.

7 courses mixtes 350, 500 cmc. : 2 places de 1^{er}, 2 places de 2^e, 3 places de 3^e.

18 courses 250 cmc. : 9 victoires, 9 places de second.

Il vient d'acquiescer une 500 Gold-Star et a gagné une manche à Valentigney pour l'étréner... finissant second au classement général derrière Brassine et Frantz ex æquo.

A été leader du Championnat de France 350 cmc. jusqu'à Créteil.

« Je suis écœuré et laisserai tomber les championnats l'année prochaine. J'ai demandé enquête et annulation de Créteil... et si « Motocycles » n'est pas une revue bidon, je demande qu'elle expose mon cas.

Voilà qui est fait.



L E S C H A N C E S M E L I O L I - G O D E Y

Courses comptant pour le Championnat de France

	GODEY		MELIOLI	
	Places	Points	Places	Points
Montreuil	1 ^{er}	1	2 ^e	2
Rouen.....	1 ^{er}	1	2 ^e	2
Vesoul.....	1 ^{er}	1	2 ^e	2
Tours.....	2 ^e	2	1 ^{er}	1
Argenteuil.....	2 ^e	2	1 ^{er}	1
Avesnes.....	2 ^e	2	7 ^e	5
Créteil.....	6 ^e	5 (1)	1 ^{er}	1
	supposée			
Total		14	Total	14

Il ressort du tableau que si Godey avait été accepté au départ de Créteil, il lui suffisait d'une place de 6^e pour être champion de France 350 cmc.

Le règlement ne prévoit que 4 courses, mais Godey et Melioli étant ex æquo il faut pour les départager faire intervenir la 5^e, puis la 6^e et enfin la 7^e course elle-même. On s'aperçoit alors que cette place supposée de 6^e à Créteil est déterminante pour Godey, Melioli n'ayant à lui opposer que sa place de 7^e à Avesnes.

(1) Le règlement frappe de 5 points tous les coureurs classés après le 4^e.

RALLYE DE RÉGULARITÉ DU MOTO-CLUB PICARD du 7 octobre 1951

Le Moto-Club Picard, en choisissant la date du 7 octobre pour faire disputer entre ses membres un rallye de régularité doté de la Coupe Ségul, ne pouvait supposer que ce jour-là il ferait une température printanière. Aussi le Comité peut-il se réjouir du succès de cette épreuve disputée par 17 motocyclistes sur 21 engagés.

Le départ fut donné devant le café Bachellet. Les uns après les autres les partants s'élançaient sur le circuit de 149 kilomètres passant par Picquigny, Airalnes, Oisemont, Gamaches, Abbeville, Saint-Riquier, Bernaville, Candas, Canaples, Vignacourt et Amiens. La moyenne oscilla entre 40 et 50 kilomètres-heure selon les cylindrées.

Dans un rallye de régularité de ce genre aucun truquage n'est possible. Le chronomètre est roi et, devant lui, organisateurs et motocyclistes ne peuvent que s'incliner. C'est justement le chronomètre qui a désigné comme vainqueur, avec 40 points, Albert Poulain qui remporte de ce fait la coupe Ségul. Derrière lui, nous trouvons MM. Bour-

don, Patte, Pauchet, etc., comme le précise le classement.

Lorsque tout le monde fut rentré à Amiens, la distribution des prix eut lieu à l'Hôtel Carlton dimanche soir. Elle fut présidée par M. Patte, président, assisté des membres du Comité dont MM. Laleu, vice-président, François, secrétaire, etc...

Après que des projets eurent été ébauchés, les motocyclistes se séparèrent non sans avoir remercié M. Ségul, vice-président d'honneur, de son aide toujours si précieuse, et tous les commerçants qui ont doté le rallye de fort jolis lots de valeur.

Voici le classement de ce rallye :

1. A. Poulain, 40 pts; 2. Bourdon, 43 pts; 3. Patte, 60 pts; 4. Pauchet, 62 pts; 5. Blot, 80 pts; 6. Fara, 100 pts; 7. Pérot, 120 pts; 8. Labalette; 9. Durand; 10. Huet; 11. Bardoux; 12. Frénoy; 13. Karolewski; 14. Atkinson; 15. Bléreau; 16. Dubos; 17. Joron.

MOTO-CROSS D'ORLÉANS 21 octobre 1951

Les dirigeants de l'A.M.C.O. n'avaient pas reculé devant les frais, en effet une pléiade de champions était au programme

et le circuit bien dégagé est devenu rapide, tortueux et bossu à souhait, à travers des taillis, aux bords même du Loiret.

Malgré la concurrence des autres sports, le public épris par cette chevauchée motorisée, malgré la pluie qui avait rendu les pentes glissantes, rien n'arrêta l'ardeur des concurrents et les nouveaux champions de France, Klym et Melioli, firent honneur à leur titre. Brassine dut s'incliner devant un Frantz en pleine forme. Verrechia, Prieur et Vouillon ne deméritèrent pas, et tous furent très applaudis et de nombreuses primes furent offertes par les spectateurs.

Le parc de Beauvoir n'avait jamais eu tant de vedettes du cross motocycliste.

Classement général

Catégorie 250 cmc. — 1. Klym René (A.M.C. Orléans), 2 pts; 2. Moury Robert (A.M.C. Orléans), 5 pts; 3. Vinchy (M.C. Meaux), 5 pts; 4. Lastie (M.C. Clodoaldien), 8 pts; 5. Aubespin (A.M.C. Or-

1951
**CE CHAMPIONNAT 350 cmc.
 GODEY ET MELIOLI**

Parlons-en.

D'abord, constatons le rush vers les 500 cmc, et la désaffection quasi générale manifestée envers les 350. Frantz, champion de France 1950 catégorie 350 cmc., n'a pas défendu son titre; Boisserie, second, a troqué sa 350 Triumph contre une 500 Gold-Star, beaucoup ont fait comme eux, soit pour jouer les gros bras, soit lassés de bagarrer avec les 500 cmc. dans les courses mixtes... Il faut dire que nous sommes un certain nombre à l'avoir regretté car, à l'encontre de l'année dernière, bien rares furent les courses mélangées et les « clients » de tête en 500 cmc. sont devenus inapprochables.

Cette désaffection tient aussi à des considérations mécaniques. Les nouvelles 350 cmc. ne cèdent guère en poids aux 500 cmc., leurs prix sont à peu près les mêmes, par contre elles accusent un handicap de puissance qui les déclassent en terrain lourd. La solution consistant à couvrir deux cylindrées s'est avérée quasi impraticable (manque de repos entre les manches, deux cylindrées comptent près de 80 tours de circuit!).

Constatons donc ce championnat de France 350 cmc. — hormis deux hommes de premier plan : Godey (M.C.C.) et Mélioli (A.M.S. écurie Saporetti) restés fidèles aux 350 en cumulant les 500 cmc. — n'a pas été aussi ouvert que par le passé. Le palmarès des épreuves comptant pour le Championnat de France l'atteste clairement: sur 7 courses 3 sont à l'actif de Godey, 3 à l'actif de Mélioli et chacun compte 3 places de second, c'est dire le trou qu'il y avait derrière eux. Verrecchia et Charrier ont bien manifesté des vellétés en 350 cmc., mais ce fut épisodique tout absorbés qu'ils étaient par les internationales 500 cmc.

Nous en arrivons donc à nos deux champions qui, d'un bout à l'autre de la saison, se livrent pour le titre une empoignade sensationnelle, Godey sur Gold-Star, Mélioli sur sa nouvelle Royal-Enfield.

Jusqu'à la dernière course comptant pour le Championnat de France — Créteil en l'occurrence, organisée le 23 septembre par le Racing-Motor-Club — Godey fut le leader — il avait en effet gagné consécutivement les 3 premières courses de la saison, à savoir: Montreuil, Rouen et Vesoul, devant Mélioli brillant second. Puis le poulain de l'écurie Saporetti remporta les épreuves de Tours et d'Argenteuil devançant de peu Godey; enfin, le 19 août, le Moto-Cross d'Avesnes voyait la victoire d'un inédit hors championnat, le jeune et fougueux Steff de l'Olympic Avesnois qui battit Godey second, tandis que Mélioli finissait 7^e, joint de culasse claqué.

Il ne restait donc plus qu'une course, Wambrechies ayant déclaré forfait, et le classement général s'établissait comme suit à la veille de cette ultime épreuve de Créteil:

Godey: 3 places de 1^{er}, soit 3 pts; 3 places de 2^e, soit 6 pts; 6 courses, total 9 pts.

Mélioli: 2 places de 1^{er}, soit 2 pts; 3 places de 2^e, soit 6 pts; 1 place de 7^e, soit 5 pts; 6 courses, total 13 pts.

Mais on sait que le classement « Championnat de France » retient seulement les 4 meilleurs places de chaque coureur, il était donc le suivant:

Godey: 3 places de 1^{er}, soit 3 pts; 1 place de 2^e, soit 2 pts; 4 courses, total 5 pts.

Mélioli: 2 places de 1^{er}, soit 2 pts; 2 places de 2^e, soit 4 pts; 4 courses, total 6 pts.

Donc, au départ de Créteil, Godey menait d'un point... mais aussi incroyable que cela paraisse, ce départ lui fut refusé pour des raisons que nous allons exposer... à défaut de les pouvoir sportivement comprendre et il advint cette chose ahurissante: Godey perdant le titre qu'il possédait virtuellement pour non-participation.

Avant d'entrer dans la buanderie un petit jeu arithmétique nous montrera combien la position de Godey était forte (voir tableau explicatif en fin d'article). Il en ressort qu'une place de 6^e lui suffisait pour enlever le titre.

Que s'est-il donc passé?

C'est toute une histoire dont voici les grandes lignes... histoire attestée d'ailleurs par lettre contresignée des présidents du Valentigney



Mélioli en difficulté au raccordement du 8 à Montreuil... mais, en un clin d'œil, il dompte l'écart intempestif de la Gilera.

et du président de la Ligue de Franche-Comté présents à une réunion extraordinaire F.F.M. destinée à trancher le litige et dont nous parlerons plus loin.

A la base Godey a commis une erreur de calendrier: la course de Valentigney initialement prévue pour le 16 septembre avait été reportée au 23, soit le même jour que Créteil. Notre homme n'y prit pas garde et envoya son engagement; ceci se passait le 3 septembre, soit vingt jours avant ces deux épreuves devenues concomitantes. 48 heures après Godey s'aperçoit de son erreur et écrit à Valentigney pour être libéré et « aller chercher son titre à Créteil », mais la réponse tarde, le temps passe, les organisateurs se font tirer l'oreille, essayent d'obtenir un échange de coureurs craignant d'être en panne de vedettes. Evidemment Godey engagé n'a pas le droit de signer à Créteil et, confiant en sa prochaine libération, demande qu'on lui retienne une place, ce qui lui est promis nous affirme-t-il. Enfin la Fédération alertée réunit les organisateurs de Valentigney et du Racing-Motor-Club... les premiers acceptent de libérer Godey, mais les seconds arguent de la clôture des engagements et refusent de le prendre. « Il est engagé à Valentigney, qu'il y aille... » Il y est allé, a gagné en 350 cmc. et une manche en 500; de son côté Mélioli a gagné dans un fauteuil à Créteil... tout cela nous fait une belle jambe.

En tout cas signalons que deux participants 350 cmc. à Créteil: Perry, montant une

250 N.S.U. si nos renseignements sont exacts, et Giacomello ne figurent pas sur les programmes vendus à Créteil — auraient-ils EUX été engagés en dernière heure... il serait bon d'en avoir confirmation.

Et voilà donc cette malheureuse affaire, sans doute inattaquable sur le plan juridique, mais l'est-elle sur le plan sportif... nous ne le croyons pas.

Quoi qu'il en soit Godey n'est pas champion de France. Mélioli qui n'en peut mais, après avoir bataillé et pris des risques toute une saison, se voit finalement paré d'un titre par forfait. Tout le monde méritait mieux; la F.F.M. elle, a été obligée à un arbitrage juridique très épineux sur le plan sportif... il faut en tout cas lui reprocher le non respect des 8 épreuves initialement prévues: gouverner c'est prévoir, donc prendre des garanties.

N'aurait-elle pu « in extremis » organiser une 8^e dernière (en remplacement de Wambrechies) pour trancher ce cas pénible dû à l'intransigeance du Racing et à un malheureux concours de circonstances?

..

Quoi qu'il en soit voilà une triste chute de rideau pour ces championnats 1951. Je crois que nombreux pensent comme moi, la formule actuelle est un fichu panier de crabes où finalement tout le monde se sera fait mordre les doigts.

A réformer!

R. MOUCHET.

Quand le Moto-Cross prend le mors aux dents



SUR DEUX NOUVEAUX INTERNATIONAUX

Tout nouveau tout beau. Certains prophétisent depuis longtemps (trop) que le moto-cross, sport mécanique à grand spectacle, épuîsera vite l'engouement du public car il est, disent-ils, incapable de se renouveler.

Bien que 1951 ait vu l'éclatement du moto-cross à travers la France (du nord au sud plus de 300 manifestations tant internationales, nationales que régionales) ces pessimistes ne veulent pas s'avouer battus. — Ouais, répondent-ils, la province suit toujours avec un temps de retard et en arrive seulement à cette découverte qui déclenche chez elle le même choc psychologique et... éphémère.

Et bien, non, la cause est jugée, nous renvoyons simplement ces détracteurs systématiques à ceux qui ont vu, et ils sont foule, les derniers grands événements de la saison : citons le Grand Prix de France à Montreuil et tout récemment la première et remarquable manifestation internationale qui triompha à Rouen. Tous et parmi eux les plus habitués, les plus fervents attesteront de l'étonnant renouvellement du spectacle sportif qui gagne en potentiel sur tous les tableaux !

Machines dernier cri aux possibilités accrues : 40 CV., maniabilité, résistance, tenue sur l'obstacle améliorée.

Terrains de plus en plus difficiles, de plus en plus vite et dangereux, tendant partout à atteindre les 1.600 mètres requis par la F.F.M., voire les 2 kilomètres pour les championnats européens (Namur, Montreuil).

Progrès réalisés par les pilotes qui acquièrent davantage de métier et d'audace.

Emulation sportive occasionnée par un véritable rush de nouveaux coureurs, la province s'avérant une pépinière de jeunes champions qui, au guidon de machines neuves, prétendent rejoindre le peloton de tête.

Il est aisé de comprendre que tous ces facteurs se multiplient les uns les autres et transforment littéralement l'aspect « traditionnel » et prétendu statique du moto-cross. Ainsi chaque réunion marque un bond en avant qui surprend les plus habitués et déconcerte les coureurs eux-mêmes (64 km. de moyenne au tour de Montreuil !). Les vieilles suprématies sont détrônées, les phénomènes (les Britanniques Lines et Hall par exemple) ne surclassent plus leurs adversaires et les « nationaux » hier encore considérés comme de bons « second plan » se livrent des batailles qui ne leur cèdent en rien en prouesses et en témérité. Et cet état de fait promet de croître et d'embellir puisque cavaliers et montures portent le moto-cross vers des performances qui longtemps encore ne cesseront de continuer à nous étonner — et c'est bien là la meilleure assurance quant à la pérennité et au devenir de notre sport.

Ces quelques considérations générales nous amènent à constater que le moto-cross progresse maintenant du dedans... « poussé » qu'il est par une phalange de jeunes nationaux; leur audace, leurs empoignades sans merci créent une sorte de vague qui remue tout le plateau, pousse devant ses ténors qui couvrent toujours plus grand pour ne pas être rejoints et provoque l'élimination des « routiniers » — nous devrions dire des raisonnables — car pour se faire une place il faut maintenant accepter tous les risques.

Parmi les quatre ou cinq qui ont, cette année, jeté le pavé dans la mare (notamment celle de Montreuil) et par là chamboulé les habitudes et les valeurs, nous parlerons aujourd'hui des deux révélations de la saison : Vouillon et Melioli qui viennent en un temps record de s'ouvrir les portes internationales.

Vouillon :

Prénommé Paul, c'est un mécanicien parisien de 22 printemps qui manifeste la fougue inhérente à son âge et à son manque de responsabilité — ceci pour s'exprimer à la façon d'une vieille barbe.

Assez petit, bâti en Français moyen, le port du short lui confère en déplacements des allures de boy-scout. Il affectionne en course un pull-over genre Gobelins orné de rennes blancs sur fond chocolat. Gouailleux, animé d'une bonne humeur indestructible, c'est un camarade agréable, franc raconteur de coups et toujours prêt à rendre service. Signalons qu'il est venu au cross il y a seulement deux ans.



Vouillon qui s'est distingué cette saison au guidon de sa « Gold Star ».

Voilà pour le physique, qui ne semble le prédestiner en rien aux rodéos à tombeau ouvert tels qu'il les pratique... et les fait pratiquer à beaucoup d'autres qui n'en demandaient pas tant !

Ses 56 ou 58 kilos viennent aisément à bout du quintal et demi de sa Gold Star. Il pilote en « Judoca » les chevaux allègent la machine et terminent les virages, et s'il va quelquefois aux pâquerettes il a une façon bien à lui de filer avec la catastrophe.

« Vois-tu me dit-il parfois, le cross c'est un peu comme le hors-bord : il faut déjauger, passer le mur de la frousse et du poids, après ça va tout seul... A toute volée l'obstacle se laisse surprendre, j'en ai été moi-même épaté ! B'est la Belgique qui me l'a appris ! Quand je me suis vu bombardé tricolore à Namur, ça m'a fait l'effet d'un coup de gniole, je n'ai pas voulu passer pour un fainéant et, vas-y Vouillon, j'ai ouvert en grand et avec un peu plus de métier, je serais resté sur la bécane ; depuis je fais pareil et ça réussit !

— Comme tu dis ! Combien as-tu gagné de courses cette année ?

— Onze et sept places de deuxième. — Et quand as-tu remporté la première victoire de ta carrière ?

Et là Vouillon se met à rire...

— Mais tu le sais bien, journaliste, ce Montreuil en juin 50 où je t'ai tapé au dernier tour.

— Tu parles, je me voyais déjà avec le bouquet... depuis j'ai surtout ramassé des épines ! Et que penses-tu du nouveau Montreuil ?

— C'est mon terrain préféré, mais particulièrement dangereux au train où ça va maintenant !

— Hypocrite, dis que tu l'as rendu dangereux ?

— Demande un peu à Mélioli, Amédéo, Boisserie, Lefèvre et consorts, tu sais qu'ils ne font pas de cadeau ! A mon avis l'endroit le plus « vache » est le raccordement du nouveau « 8 » au bout de la ligne droite sous la grande descente et puis à l'envers la descente des 3 bosses : une plongée avec trois ricochets.

— Roules-tu avec le frein de direction serré ?

— Moi non, mais tu sais que peu de coureurs sont d'accord là-dessus. Tu prétends, et Charrier aussi, que ça évite de cisaller et arrondit la tenue, moi je trouve que ça rend la moto bête : elle ne réagit plus à la pression du genou pour reprendre sa ligne toute seule... Pour lâcher le guidon par exemple ou monter debout sur la selle, le guidon doit être entièrement libre.

— Donne aux lecteurs de *Motocycles* quelques tuyaux sur ta façon de t'entraîner.

— D'abord ne pas trop tirer à l'entraînement, on a bien le temps de casser en course. Je regarde surtout les autres : ce qu'il faut faire et ne pas faire ; comme ça j'apprends et je me corrige et puis j'étudie où ils passent : l'entraînement c'est surtout posséder son circuit, savoir où doubler sans être pris au dépourvu.

— La position ?

— Pour moi, le plus possible debout et surtout toujours sur les repose-pieds ; pas de coup de boîte sauf pour rattraper une faute, d'ailleurs ça m'en fait faire une autre immédiatement après.

— Combien mets-tu dans ta fourche télescopique ?

— 250 cmc. de 30 de viscosité. Tu sais maintenant j'ai compris, je fais attention à ma préparation, notamment je vérifie mon calage dès que le moteur change à l'oreille et je respecte au poil les réglages d'origine : 13 m. pleine avance — et puis, je suis content de ma nouvelle suspension Vistolli à cadre oscillant, la bécane tient mieux le pavé et saute moins du cul... encore un petit quelque chose à redire pour la tension de chaîne.

— Qui te fais ta mécanique ?

— Tu rigoles, ma pomme et Roger, à Neuilly-Plaisance-Moto où je travaille — mon patron commence à comprendre qu'il n'y a pas que les clients !

— Ça va barder dimanche au Grand Prix d'Automne pour ta rentrée en internationale.

— Un peu ! Je dois bien essayer d'être à la hauteur de la réputation que tu me fais avec tes confrères.

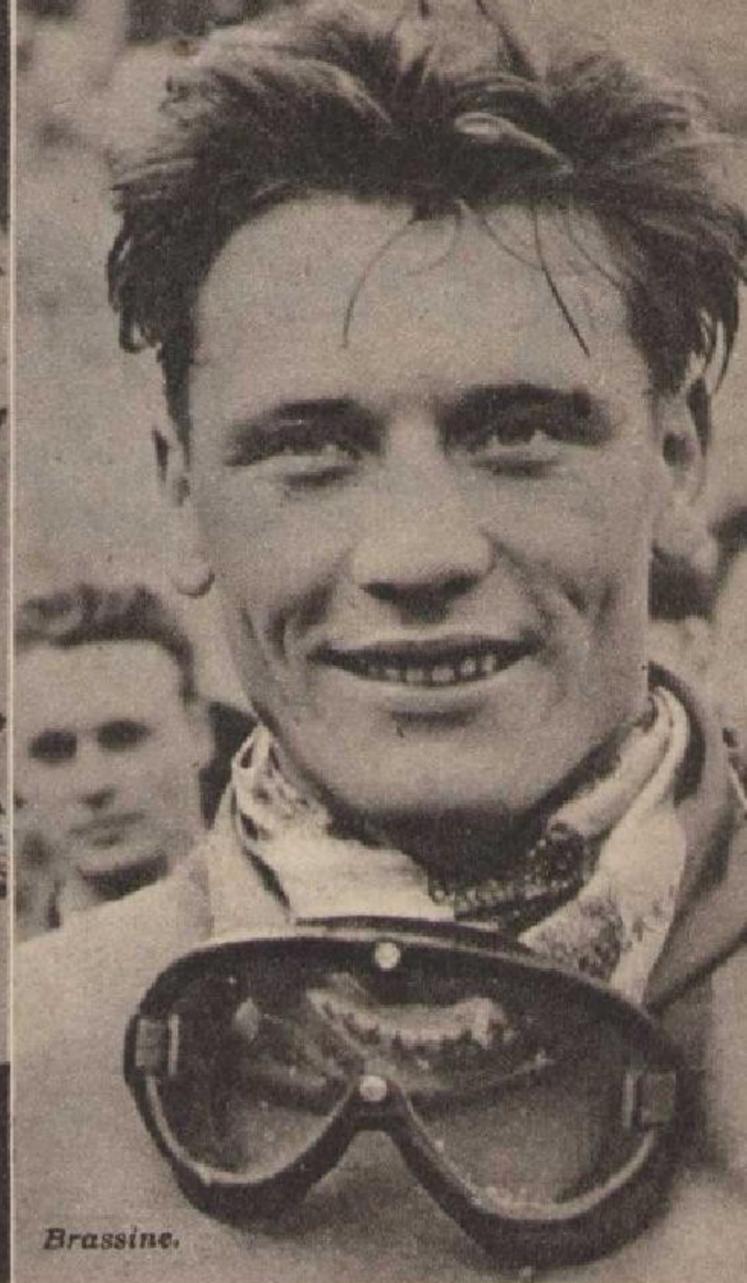
Hum, j'avoue que je suis un peu inquiet de cette boutade... et puis, bah ! tout est à charge de revanche ; sans le Vouillon et quelques autres nous serions encore relativement tranquilles à Montreuil !

(A suivre.) Robert MOUCHET.



Mélioli et Klym.

LES CHAMPIONS DE FRANCE DE MOTO-CROSS



Brassine.

MOTO-CROSS DE CRÉTEIL

23 septembre 1951

Le Racing Motor-Club avait convié sur les bosses de Créteil les crossmen pour la dernière épreuve comptant pour le Championnat de France.

Il est dommage que tous n'aient pas répondu à l'appel des organisateurs.

Un nombreux public s'était massé sur les pentes glaiseuses du circuit, le temps pluvieux avait rendu les épreuves plus spectaculaires et les coureurs devaient s'employer à fond.

Le jeune Robert Klym a distancé Moury dans les deux manches de la catégorie 250 cmc.

Verrechia victime d'une panne mécanique dut céder le pas à Lefèvre, tandis que Mélioli faisait cavalier seul en 350 cmc.

Résultats

250 cmc. — 1. Klym Robert (Orléans); 2. Moury.

350 cmc. — 1. Mélioli (A.M.S.).

500 cmc. — 1. Lefèvre (A.M.S.).

FRANÇOIS junior, QUILICO et VOUILLON Vainqueurs à FOURMIES

Malgré un temps particulièrement pluvieux, le moto-cross national organisé par le Moto-Club Fourmisien le dimanche 23 septembre, a connu un succès très marquant. Stoïquement les quelques milliers de spectateurs qui garnissaient le circuit du Fourneau sont restés des heures durant sous la pluie.

Toutes les épreuves furent chaudement disputées et particulièrement l'épreuve des 500 cmc. au cours de laquelle Charrier, Vouillon, Prieur, Decoster et Gamba se livrèrent une lutte acharnée.

Les résultats :

Prix du Fourneau, 250 cmc. 1^{re} Manche (10 tours). — 1. Fossier; 2. François junior; 3. Decoster; 4. Vanderlinden; 5. Brassart.

2^e Manche (10 tours). — 1. François junior; 2. Decoster; 3. Vanderlinden; 4. Brassart; 5. Fossier.

Classement définitif : 1. André François junior (M.C. Nord) sur Matchless, 3 points; 2. Emile Decoster (M.C. Nord) sur B.S.A., 5 points; 3. Fossier (U.M. Marne) sur N.S.U., 6 points; 4. Vanderlinden (Lille M.C.) sur Jap, 7 points; 5. Brassart (M.C. Picard), 9 points.

Prix du Moto-Club Fourmisien, 350 cmc. 1^{re} Manche (15 tours). — 1. Quilico; 2. François junior; 3. Blequit; 4. Steffe; 5. Seminelly; 6. Charrier. A signaler dans cette manche les chutes de Charrier et de Fossier.

2^e Manche (12 tours). — 1. Quilico; 2. Steffe; 3. François junior; 4. Vanderlinden; 5. Blequit.



Lefèvre, 1^{er} des 500 cmc. à Créteil.

3^e Manche. — 1. Quilico; 2. François junior; 3. Blequit à 1 tour; 4. Vanderlinden à 2 tours. Steffe avait chuté sérieusement.

Classement définitif : 1. Raymond Quilico (O.M.C. Avesnes) sur B.S.A., 3 points; 2. André François junior (O.M.C. Avesnes), 7 points; 3. Steffe et Blequit (O.M.C. Avesnes), 11 points; 5. Vanderlinden (Lille M.C.), 15 points; 6. Seminelly (A.M. Seine), 17 points; 7. Charrier (M.C. St-Cloud); 8. Fossier (U.M. Marne).

Grand Prix de la Ville de Fourmies, 500 cmc., 1^{re} manche (15 tours). — Charrier, parti en tête, prend le meilleur sur ses poursuivants, parmi lesquels Prieur, blessé à l'entraînement, fait preuve d'un réel courage pour faire honneur à son contrat. Il s'effondrera d'ailleurs sitôt passée la ligne d'arrivée. Decoster et Vouillon se livrent une lutte épique pour la seconde place.

1. Charrier; 2. Vouillon; 3. Decoster; 4. Prieur; 5. Gamba; 6. François senior; 7. Tardiff.

2^e Manche (12 tours). — Prieur ne pouvant prendre le départ, Charrier part en tête mais bûche alors que Vouillon le talonne. Mais Decoster, profitant d'un dérapage de l'espoir de l'A.M.S., le remonte et l'arrivée se fait dans un mouchoir.

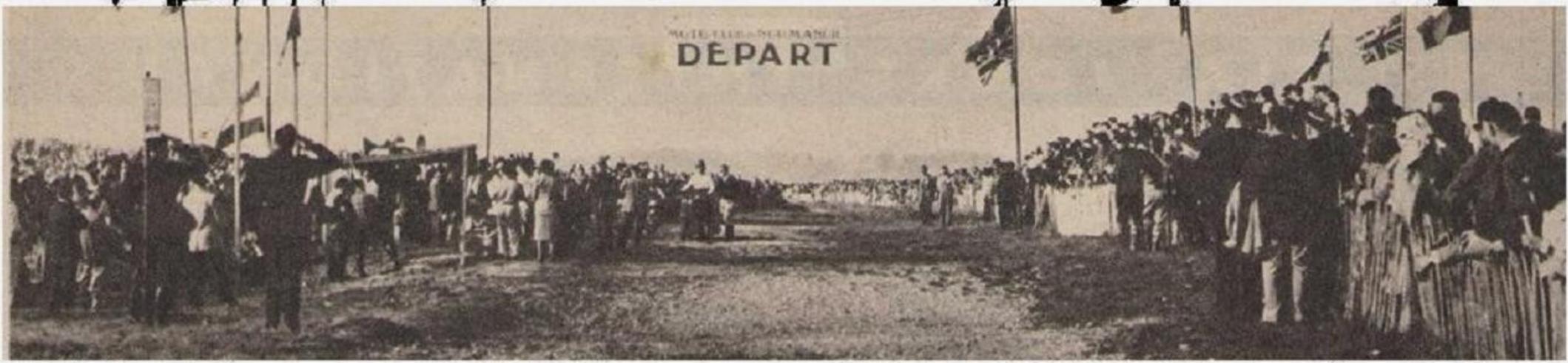
1. Vouillon; 2. Decoster; 3. Gamba; 4. Charrier; 5. François senior; 6. Tardiff.

3^e Manche (12 tours). — De nouveau Charrier se trouve au commandement et mène rondement la course, mais il devra résister à une terrible remontée de Vouillon, cependant que Decoster et Gamba se disputent à l'aprement la troisième place.

1. Charrier; 2. Vouillon; 3. Decoster; 4. Gamba; 5. François senior; 6. Tardiff.

Classement général : 1. Paul Vouillon (A.M.S.) sur B.S.A. 5 points; 2. Charrier (St-Cloud) sur B.S.A., 6 points; 3. Decoster (M.C. Nord) sur B.S.A., 7 points; 4. Gamba (U.M. Marne) sur B.S.A., 12 points; 5. François senior (M.C. Nord) sur B.S.A., 16 points; 6. Tardiff (St-Cloud) sur B.S.A.

A signaler le beau geste du vainqueur qui partagea son bouquet avec Charrier.



Présentation des couleurs avant le départ de l'internationale, à Rouen.

MOTO-CROSS A ALGER

Après les différents terrains de moto-cross aménagés à Alger ou sa banlieue, c'était dimanche 16 septembre l'inauguration du motodrome des Carrières Jaubert.

La sportivité de M. Lucien Jaubert a permis au C.C.B.O. présidé par M. Pastor de créer ce terrain dans le populaire quartier de Bab-El-Oued.

Admirablement situé, il permet au public de suivre, sur tout le parcours, la lutte acharnée que se livrent les concurrents. M. le Dr Goëau Brissonnière, délégué à l'Assemblée algérienne; MM. Zigliara, adjoint, Loffredo et Torrès, conseillers municipaux, donnaient la note officielle à cette première manifestation.

En 126 cmc., notre grand champion A. Fracès a remporté une belle victoire, tandis qu'en grosse cylindrée Verna, pilote adroit et courageux, triomphait de Wybo.

C'est là, la première compétition et d'autres suivront assez régulièrement, assurent les dirigeants du C.C.B.O.

Résultats techniques

Epreuve réservée aux débutants. — Les deux manches sont gagnées par Gauchi devant Villemain.

Catégorie 126 cmc. — 1. Fracès, 4 points; 2. Goëtz, 7 points; 3. Santucci, 10 points; 4. Visciano, 12 points; 5. Paturel, 17 points; 6. Mascaro.

Catégories 350 et 500 cmc. — 1. Verna; 2. Ciancio; 3. Wybo; 4. Alenda; 5. Pacou; 6. Pérez.

CIANCIO et WYBO triomphent au MOTO-CROSS de L'ALMA (Alger)

Le moto-cross connaît en Algérie une vogue sans cesse croissante. C'est M. J. Gomez, président du M.C. de Maison-Carrée, qui eut le mérite d'organiser la première épreuve de ce genre dans le département d'Alger, aussitôt après la guerre.

A Alger, ces compétitions très goûtées du public s'étaient déroulées, jusqu'à ces temps-ci, à un rythme assez régulier. La suppression du motodrome d'El-Biar, il y a quelques mois, a porté un coup assez rude à ce nouveau sport.

Le 23 septembre dernier, l'Alma (Alger) voyait pour la première fois ce spectacle impressionnant. 4.000 personnes environ, parmi lesquelles M. Charriez, maire, assistaient à cette réunion, dont l'organisation avait été confiée au Moto-Club de Rouiba.

En 126 cmc. on a toutefois déploré l'absence du champion Fracès.

Pour la première fois on assista à un match original entre Puget monté sur un cheval et Mascaro sur un vélomoteur. Puget a eu raison de la 126 cmc.

Résultats techniques

Classement général, catégories 126 cmc. et au-dessus. — 1. Mascaro (Scueb); 2. Cardona (M.C. Rouiba); 3. Santucci (M.C.D.A.); 4. Puget (M.C. Rouiba); 5. Goëtz; 6. Frison; 7. Gauchi (tous du Scueb); 8. Visciano (M.C.D.A.); 9. Audrat (M.C.D.A.); 10. Pacou (M.C.E.B.); 11. Vuillemin (Scueb); 12. Paturel (M.C.D.A.); 13. Perez (Scueb).

Catégories 350 et 500 cmc. — 1. *ex æquo*, Ciancio et Wybo, tous deux du M.C. Hydra; 3. *ex æquo*, Goëtz du Scueb et Wentzel, du M.C. Rouiba; 5. Alenda (M.C. Rouiba); 6. *ex æquo*, Verna et Vannier, tous deux du M.C.E.B.; 8. Dury (M.C.E.B.); 9. Garcia (du Scueb); 10. Perez (du C.C.B.O.).



Melioli sur Royal-Enfield

MOTO-CROSS DE ROUEN

30 septembre 1951

Victoires de Leloup, Godey et Besnard.

Le Moto-Club de Normandie a vu le couronnement de ses efforts dans l'organisation de son moto-cross international qui fut un énorme succès, favorisé par un temps idéal. La côte Sainte-Catherine n'avait jamais vu autant de spectateurs, 25 à 30.000, c'est un vrai encouragement, et l'actif club normand peut être fier de ce résultat.

Les épreuves furent disputées âprement, mais la grosse attraction fut l'épreuve internationale qui déclina toute l'assistance; malgré les difficultés du circuit, les pilotes et les machines furent mis à dure épreuve, les incidents mécaniques n'eurent pas raison des coureurs qui avalent à cœur de défendre leur couleurs.

Dans un saut magistral le coureur suédois, Gustafsson vit sa roue arrière s'effondrer sous lui et dut abandonner malgré tout son courage.

Le champion d'Europe Victor Leloup, vainqueur des deux premières manches, fit 6 tours du circuit avec sa roue avant à plat et termina en bonne position; il faut souligner la bonne tenue de Michel Verrecchia qui souvent malchanceux a prouvé cette fois qu'il est toujours un grand champion.

L'organisation fut impeccable, service d'ordre et un speaker parfaits.

Résultat général.

250 cmc. — 1. Terry, 39 m. 51 s. 2/5; 2. Benard, 40 m. 3 s. 3/5; 3. Chaumette; 4. Daudé

350 cmc., 1^{re} manche. — 1. Godey, 18 m. 46 s. 3/5; 2. Mélioli, 18 m. 47 s. 2/5; 3. Thuillier; 4. Gervais, etc. — **2^e manche:** 1. Mélioli; 18 m. 38 s. 3/5; 2. Godey, 18 m. 51 s. 3/5; 3. Thuillier; 4. Bernot.

Classement général. — 1. Mélioli, 37 m. 26 s.; 2. Godey, 37 m. 51 s. 3/5; 3. Thuillier; 4. Gervais.

International, 500 cmc., 1^{re} manche. — 1. Leloup (Belg.), 17 m. 5 s.; 2. Lines (Angl.), 18 m. 7 s.; 3. Verrecchia (France), 18 m. 15 s.; 4. Rietman (Holl.), 18 m. 16 s. 2/5; 5. Meert (Belg.); 6. Baeten (Belg.). — **2^e manche:** 1. Leloup, 17 m. 46 s. 4/5; 2. Verrecchia, 18 m. 7 s.; 3. Meert, 18 m. 8 s. 1/5; 4. Vouillon (Fr.), 18 m. 12 s. 3/5; 5. Rietman; 6. Lines. — **3^e manche:** 1. Cheney (G.-B.), 22 m. 45 s. 3/5; 2. Meert, 22 m. 52 s.; 3. Leloup, 22 m. 53 s. 1/5; 4. Verrecchia; 5. Vouillon.

Classement général. — 1. Leloup, 5 pts; 2. Verrecchia, 9 pts; 3. Meert, 10 pts; 4. Lines, 15 pts; 5. Vouillon, 16 pts.

