

tant à y participer les Rémois et les Verdunois. Elle eut tout de même un succès sportif, mais le public n'y attacha pas un grand intérêt: juge-t-il cette course moins spectaculaire que la piste? Faut-il incriminer le prix des entrées, double de celui de l'an passé? L'ouverture de la pêche? Ou une anémie des portefeuilles, consécutive à la Foire de Charleville? Toujours est-il que nous n'avons pas été récompensés du travail fourni pour la mettre sur pied. Certains coureurs même, sont venus s'inscrire au dernier moment, car la remise au point de leur machine venait à peine d'être terminée. On sait que le développement et le réglage diffèrent fortement entre la côte et la piste: Il s'est produit un « vide » au moment des essais. Chez les Ardennais il y eut un grand succès parmi les coureurs: R. Tykoczinski, Thomas, Boillet, Tourte et Lambinet.

Voici les engagés :

- 65 cc. — Boillet (UMA).
- 100 cc. — Boillet (UMA).
- 125 cc. — Boillet (UMA); Tourte (UMA); Pihet (UMA); Pecters (UMA); Piot (UMA); Pierquet (UMA); Nonnon R. (UMA); Moro (UMM); Cardo (UMM); Neymer (MCV); Lallement (MCV).
- 175 cc. — R. Tykoczinski (UMA); Thomas (UMA).
- 250 cc. — Tykoczinski (UMA); R. Meyer (UMM); J. Meyer (UMM); Taboga (MCV); Lallement (MCV).
- 350 cc. — Boillet (UMA); Battila (UMA); Richard (UMA); Sartelet (UMA); Clément (MCV); Pérard (UMM).
- 500 cc. — Lambinet (UMA); Pérard (UMM); Martin (MCV).

Vainqueurs de la Course

- 65 cc. — Boillet (UMA).
- 100 cc. — Boillet (UMA).
- 125 cc. — Moro (UMM), sur machine compétition.
- 175 cc. — Thomas (UMA).
- 250 cc. — R. Tykoczinski (UMA).
- 350 cc. — Pérard (UMM).
- 500 cc. — Lambinet (UMA).

Les résultats

- 65 cc. — 1. Boillet (UMA), 45 kmh.
- 100 cc. — 1. Boillet (UMA), 56 kmh 570 (record battu).
- 125 cc. — 1. Moro (UMM), 69 kmh 473.
2. Pierquet (UMA), 67 kmh 118.
3. Tourte (UMA), 66 kmh 632.
4. Pihet (UMA), 62 kmh 658.
5. Piot (UMA), junior. 61 kmh 869.
6. Cardo (UMM), 60 kmh 923.
7. Pecters (UMA), 60 kmh 182.
8. Nonnon R. (UMA), 55 kmh 600.
9. Denolf (UMM), 54 kmh 246.
10. Neymer (MCV), 53 kmh 926.
- 175 cc. — 1. Thomas (UMA), 71 kmh 739.
2. R. Tykoczinski (UMA), 71 kmh 223.
- 250 cc. — 1. R. Tykoczinski (UMA), 72 kmh (avec une motocyclette 175 cc).
2. Tabogaa (MCV), 69 kmh 718.
3. Meyer R. (UMM), 68 kmh 989.
4. ex-æquo. — Lallement (MCV); Meyer J. (UMM), 68 kmh 041.
- 350 cc. — 1. Pérard (UMM), 77 kmh. 647.
2. Richard (UMA), 77 kmh 343.
3. Boillet (UMA), 75 kmh 862.
4. Ward (UMA), 74 kmh 717.
5. Clément (MCV), 67 kmh 576.
6. Sartelet (UMA), 57 kmh 500.
- 500 cc. — 1. Lambinet (UMA), 85 kmh 344.
2. Pérard (UMM), 79 kmh 518.
3. Martin (MCV), 66 kmh 220.

Pour le mois de juillet, il reste au Comité à préparer le circuit des Ardennes (régularité).

D'autres promenades, telles que se rendre au Moto-Ball de Dinant sont prévues et paraîtront dans la presse.

REFLEXIONS ET CONCLUSIONS.

Si nous voulons dans les Ardennes, intensifier le sport motocycliste et le rendre plus spectaculaire, nous devons modifier en grande partie notre programme 1951.

— La journée du vélomoteur et de la moto doit être métamorphosée ;

- La course de côte de St-Laurent, qui n'est pas assez longue, et ne voit monter qu'un seul concurrent à la fois, subsistera-t-elle ?
- Seule, la piste peut revenir.
- Et il faut que le circuit de Belval revienne, lui aussi.
- Et pourquoi n'aurions-nous pas notre Moto-Cross. Reims a bien construit le sien dans le Tir (ses coureurs et le Comité ont pris la pelle et la pioche). Que n'a pas fait Verdun dans ses remparts ! Mais voilà, qui donnera un sérieux coup de main aux organisateurs de l'U.M.A. ?

Quel bel exemple ces deux Clubs nous ont mis sous les yeux et quelle sympathie règne chez eux, nous l'avons vu quand durant la Ronde des 3 heures, ils se prêtaient leurs machines entre eux, ce qui permettait aux malchanceux — quand la machine « claquait » — de sauter sur une autre moto en marche et de terminer l'épreuve.

En écrivant ces lignes il reste dans les « mordus » de notre Comité une certaine amertume, car avant guerre, nous étions unis comme chez les Clubs voisins. Nous souhaitons pour l'an prochain que certains nous comprennent et viennent se joindre à nous pour continuer l'effort. Il le faudra, car les compétitions coûtent cher à organiser.

Le Comité remercie tout particulièrement M. Louis Hubert (agent général de la Société Desmarais Frères), pour son geste sportif à l'égard de l'U.M.A. : cadeau d'un carton de 20 bidons de 1 litre d'huile de « Véloxix » (huile spéciale pour le graissage des petites cylindrées 2 temps).

Le Comité.



Hier l'Union Motocycliste des Ardennes faisait disputer sa deuxième course de côte de Saint-Laurent depuis la reprise de son activité. On ne peut dire qu'elle remporta le même succès populaire que l'an dernier, mais c'est malgré tout devant plus de 1.500 personnes que les épreuves se sont déroulées.

Sur le plan sportif, l'ensemble des performances fut d'un niveau moins bon que celles de l'an dernier et ceci semble dû à une carburation moins bonne en raison du temps.

28 pilotes se sont mesurés et en dehors des 100 cc., aucun record ne fut battu; 10 coureurs en 125 s'affrontèrent. Le Rémois Moro au cours de la première manche prit de suite l'avantage que Tourte avait un moment marqué. Dans la seconde, Moro améliora son temps sans pour cela battre le record qu'il détenait R. Tykoczinski.

Disposant d'une machine spéciale Moro aurait pu en connaissant mieux la côte, réaliser une

performance légèrement supérieure. Pendant ce temps Tourte se faisait souffler la seconde place par l'Ardennais Pierquet. Le second Rémois vint seulement en 6^e position, et il pilotait pourtant la machine de Moro. Le Verdunois Neymer termine 10^e.

En 175 cc. Louis Thomas réussit cette fois à battre R. Tykoczinski, alors que l'an dernier ils s'étaient classés ex aequo. Le record fut approché.

En 250 cc. avec sa même machine, M. Tykoczinski fit une belle montée, remportant un brillant succès sur les coureurs de Reims et de Verdun. Il égala le record de 175 de l'an dernier. Celui qui devait l'inquiéter, le Verdunois Taboga déçut un peu, et fut talonné par le Rémois Meyer. En dehors de R. Tykoczinski, la plupart des pilotes de cette catégorie n'aborderont pas les virages avec suffisamment de cran.

En 350 cc., Pérard, de Reims, fit une belle montée. Seul Richard, de l'U. M. A. put le talonner. Au cours de la seconde montée on eut un accident à déplorer. Boilet qui

avait fait une excellente impression au cours de sa première ascension chuta en sortie de virage. Après un dérapage il culbuta et la moto se cabrant la roue avant se détacha, la machine retomba lourdement au sol alors que le pilote l'avait déjà quittée pour se relever avec une blessure très légère au bras, et quelques contusions. L'Ardennais Ward prit une belle 4^e place.

En 500 cc. après une première montée moyenne, Lambinet améliora son temps, réalisant une performance d'un niveau fort honorable. Pérard après sa première ascension eut quelques ennuis d'allumage.

La 750 cc. du Verdunois se termina en roulant moins vite que les trois premières 125 cc.

Dans l'ensemble, si cette journée ne fut marquée par aucune performance exceptionnelle, la réunion fit une bonne propagande au sport motocycliste et au motocyclisme en général.

MOTOCYCLISME

Après la ronde des « trois heures » du 27 août où les Rémois (U.M.M.) se mesurèrent avec les Ardennais (U.M.A.) sur le Velodrome de Charleville, les Rémois nous invitèrent, par réciprocité, sur leur Velodrome. Journée aussi réussie qu'à Charleville, — les tribunes, les pourtours étaient noirs de monde. La piste du Velodrome étant semblable à celle de Charleville — elle a aussi 400 m., une forme identique — permet néanmoins de réaliser de plus belles moyennes, car les virages y sont plus relevés, plus larges et le ciment rose ne reflétant pas le soleil offraient plus d'aisance aux pilotes (c'est ainsi que Fossier fit le meilleur temps, le tour en 13 m. 4/5, soit à plus de 104 km. à l'heure).

Il faut l'avouer, les concurrents étant les mêmes aussi, avaient acquis une plus grande expérience.

Si cette journée fut pleinement réussie, tant au point de vue sportif qu'attractif, elle fut aussi pour les motards une grande joie de se retrouver, sans distinction de Club, — quels chics Camarades que ces Rémois!... Dans le dernier numéro nous avons déjà parlé de la solidarité qui régnait chez eux: Ils s'aident, se prêtent leurs machines, jusqu'à le faire pour nous puisque Steff n'ayant plus la *Triumph* a piloté une machine Rémoise spécialement mise au point par Pérard. Si nous possédons des pilotes, nous éprouvons par contre, beaucoup de difficultés au point de vue équipement; il nous manque les machines. La guerre a tout enlevé dans nos Ardennes et certains pilotes ont vu disparaître à la fois la maison, le mobilier et les motos. Il faut énormément d'argent pour rétablir tout à la fois. Combien de chez nous ont bricolé des épaves ou de « vieilles bécanes » pour songer à réveiller notre silence!! Les bonnes volontés ne manquent pas, mais les moyens font défaut.

Et voici pourquoi les Ardennais ont été peu nombreux à la piste de Reims. Cinq vaillants se sont présentés, trois possédaient une machine Les dirigeants de l'U.M.M. remirent à Steff une 350 c de compétition pour lui permettre d'affronter les 500 bicylindres dont disposaient Fossier et Pérard. Terminant derrière Fossier dans une manche, Steff, par son audace prit le meilleur sur des coureurs disposant de machines plus puissantes. Malicet avec sa 100 cc fit une très belle course, luttant contre les 125 c. Peeters se classa 3^e, mais il en est un qui à force de patience, après avoir travaillé de longues heures sur sa petite machine rouge de 125 cm3 est arrivé à gagner la 1^{re} place, notre sympathique Tourte Henri, battant même le meilleur temps des 250 cm3.

Voici les engagés :

U.M.M. — Fossier, Pérard, Gamba, Morot, Roger et Jean Meyer, Bô, Jacquemart, Denolf, Cardot, Sevrain, Doyen.

PARIS. — Lambinet.

U.M.A. — Tourte Henri, Steff, Peeters, Malicet, Pierquet (sans machine).

Vainqueurs :

En 125 cm3 : TOURTE Henri.

250 cm3 : GAMBA.

500 cm3 : FOSSIER.

CLASSEMENT

Catégorie 125 cm3 :

1^{re} manche. — 1. Morot, les 12 km. en 9' 49"; 2. Sevrain, à 5 tours; 3. Peeters, à 6 tours; Denolf abandonne au 7^e tour.

2^e manche. — 1. Tourte, les 12 km. en 9' 02"; 2. Cardot, à 1 tour; 3. Doyen, ex-aquo avec Malicet, à 4 tours (Malicet montait une 100 cm3).

Finale 125 cm3 (40 tours) :

1. TOURTE, les 16 km. en 12' 11" 4/5; 2. Cardot, 12' 14" 2/5; 3. Morot, 12' 40" 3/5; 4. Peeters, à 5 tours; Sevrain abandonne au 30^e tour.

Catégorie 250 cm3 (40 tours) :

1. Gamba, les 16 m. en 12' 46" 2/5; 2. Bô, 12' 50"; 3. Roger Meyer, à 3 tours; 4. Jean Meyer, à 4 tours; 5. Jacquemart, à 9 tours.

Catégorie 500 cm3 (20 tours) :

1. Fossier; 2. Steff, à 1 tour; 3. Gamba, à 2 tours; 4. Lambinet, à 3 tours; 5. Pérard.

PRIX DE LA VILLE DE REIMS. — Catégorie 500 cm3 (40 tours) :

1. FOSSIER, les 16 kms, en 10 m. 13" 4/5.
2. Pérard, en 10 m. 46" 4/5.

A deux tours :

3. Steff, en 10 m. 18" 2/5.
4. Hamba, en 10 m. 19".
5. Lambinet, en 10 m. 35".

Meilleur tour Fossier, ayant eu le pneu arrière crevé au cours de l'épreuve et terminant les 3 derniers tours à plat.

Les épreuves terminées, sous la présidence de M. Hild, Président de l'U.M.M., les Membres des deux Comités, ainsi que les coureurs participèrent au vin d'honneur offert par l'U.M.M. On y parla beaucoup de moto-cross, car si nous avons été les premiers à lancer la piste et que Reims nous a suivi dans cette voie, ces derniers ont formé le vœu de nous retrouver encore dans le 1^{er} Moto-Cross Ardennais.

— Qu'est-ce donc qu'un Moto-Cross ?

Très peu connu dans les Ardennes et suivi seulement par des « mordus », le Moto-Cross consiste, à l'aide de motos spéciales, de faire une course d'obstacles à travers champs ou bois.

Le circuit fermé est tracé, à même, sur l'herbe, dans des sentiers sinueux, aux pentes ou aux rampes très rapides, pouvant atteindre de 8 à 10 mètres de hauteur sous un angle de 35 à 40°. Dans certains cas, les obstacles peuvent être aussi le franchissement d'un petit ruisseau ou celui de tremplins. Les motos étant obligées de conserver un certain élan exécutent un saut de plusieurs mètres au sommet des rampes et au franchissement des tremplins. Dans le Moto-Cross, on emploie beaucoup les couloirs, sentiers, passages en courbes prononcées entre des arbres. La grosse difficulté est de trouver un terrain à la fois très accidenté et pouvant former enceinte pour contenir le public. Les anciennes fortifications se prêtent très bien à ce sport. (Moto-Cross de Verdun, Moto-Cross de Namur).

Les motos utilisées ont une cylindrée variant de 250 à 500 cm³; le moteur d'une machine de cross étant toutefois monté plus haut pour éviter les heurts et d'autre part la démultiplication fortement accentuée. C'est ainsi que l'on constate sur la « Triumph » des rapports de 5,25, 7,46, 11,58 et 15,25 pour les 4 vitesses. La puissance du moteur dans les dernières créations peut atteindre 32 CV, mais ce qu'il faut dans un moteur de Cross est du couple à bas régime et c'est là une question de profil de cames et de



Peugeot

sa berline 203!

4 places 4 portes

toit ouvrant !

Concessionnaire pour les Ardennes

S. I. G. A.

17 à 21, Av. Ch. de Gaulle, CHARLEVILLE

Tél. 26-38

CAMIONS DELAHAYE

ESSENCE et DIESEL
5 TONNES DE CHARGE TOTALE
LIVRAISON RAPIDE

GARAGE CENTRAL

20, Avenue J.-Jaurès, CHARLEVILLE - Tél. 36.54

Concessionnaire :

SIMCA - DELAHAYE - DELAGE

passages des gaz qui s'accommode d'un ou plusieurs arbres à cames « en-dessous » ou « au-dessus ». Généralement, les moteurs sont monocylindriques avec de très larges ailettes de refroidissement. Les cylindres bien souvent sont construits en magnésium avec chemise d'acier. Les roues possèdent des pneus spéciaux 27x3 - 27x4 présentant de nombreux « crampons » de plusieurs centimètres pour donner du mordant dans les endroits glissants et permettant les virages plus penchés.

Les tambours de freins sont de grand diamètre et souvent doubles, voir même dans le moyeu. Certaines machines possèdent des moyeux souples. La direction nécessite une fourche très souple également, fourche télescopique à grande course, car il faut dans le principe du cross que la roue directrice « colle » au sol. Le cadre est spécial, la selle est souvent plus haute, il faut conduire fréquemment debout.

Le Moto-Cross est très spectaculaire. Il offre de grandes sensations et nécessite de la part des pilotes une hardiesse spéciale qui est toute différente de celle du pilote de vitesse.

Si le Moto-Cross est très répandu en Belgique, il l'est moins en France, nous le constatons dans les Cross internationaux, mais néanmoins nous possédons chez nous quelques valeurs : « Verrecchia, Brassine, Ladevéze, Adnet, etc..., etc... », et chez les Rémois et chez les Verdunois !!... Mais hélas, la question des machines se pose avec anxiété. Comme dans tout, il faut un début; l'U.M.A. désire améliorer son programme et tenter de créer un Moto-Cross en 1951, mais où faire la piste ?

Carrières, anciennes briquetteries, Mont-Olympe, Plateau de Berthaucourt, etc..., etc... C'est pourquoi nous demandons à tous ceux qui aiment le sport de nous écrire, de nous adresser leurs suggestions. Et nous ne doutons pas que les vieux Motards arriveront encore à régler leurs cames et leurs vieilles soupapes pour présenter quelque chose.

Le Comité.

MOTOCYCLISME

LE SALON, vu par un MOTARD ARDENNAIS

De même que pour le Salon de l'Automobile, l'industrie motocycliste ne pouvait présenter de nouveautés sensationnelles. Les constructeurs arrivent à un stade où la production et l'amélioration constante de la qualité sont leurs principaux soucis. Les carnets de commande sont copieusement garnis (parfois pour plus d'une année de fabrication), et l'objectif est de réduire les délais de livraison encore trop longs au gré des futurs acheteurs.

En vélomoteurs et motocyclettes, les modèles des grands constructeurs, Motobécane, Peugeot, Terrot, Monet et Goyon, Gnôme et Rhône sont trop connus pour revenir sur des détails. Cependant, le futur client peut être assuré que si l'aspect extérieur ne s'est pas modifié, la finition mécanique et surtout l'emploi de matières premières soigneusement sélectionnées augmenteront l'agrément de conduite, et, ceci n'est pas négligeable, le nombre de kilomètres sans révisions.

Continuons à regretter le désintéressement de nos constructeurs pour la grosse cylindrée. Notre retard sur la production étrangère ne fait que s'accroître. Cela ne donne que plus de valeur à l'effort fourni par Gnôme qui présente une superbe 500 cm. Le moteur dessiné par Rémondini, un maître en la matière, est un splendide bloc trois d'une netteté impressionnante. Fourche télescopique et suspension arrière oscillante, complètent cette belle mécanique.

Cette machine sera certainement réservée à la police ou la gendarmerie, car elle coûterait paraît-il de 250 à 300.000 francs, et à prix égal, l'amateur s'orientera sur la machine étrangère qui jouit, elle, d'un prestige dû à la compétition.

Ces considérations expliquent évidemment la prudence observée par les grandes maisons dans la mise sur pied d'un programme de grosses cylindrées.

La révélation du Salon est sans discussion, la vogue que je qualifierai d'extraordinaire, de la bicyclette motorisée.

Il n'y a pas un stand de cycles où ne figure un cyclo-moteur étudié par le constructeur. Vap, Mosquito, Vimer, Le Poulain, etc... sont les principaux fournisseurs de ces maisons. Certains de ces ensembles sont particulièrement bien soignés et la question est véritablement prise au sérieux par tous les exposants.

Cependant, les chefs de file incontestés restent Solex et Motobécane avec sa Mobylette.

Ces deux maisons qui, d'ailleurs, par leur conception totalement différente ne peuvent se concurrencer, bénéficient d'une grande expérience dans cette cylindrée et d'un outillage formidable qui, actuellement amorti, permet des prix de revient qui pèseront certainement sur la décision des futurs motorisés.

Ces deux marques sont fabriquées sous licence dans divers pays, ce qui ne fait que confirmer l'avance de notre industrie dans ce domaine.

Parmi les nouveautés, n'oublions pas de mentionner le Peugeot (moteur sous pédalier et galet sur la roue arrière) et l'Alcyonette qui reparait sous la formule actuelle après une éclipse de vingt années.

La position du scooter n'a guère évolué depuis 1949, et l'introduction en France des Vespa et Lambretta, leaders du mouvement n'a pas encore créé un climat assez favorable pour inciter les 3 grands à s'occuper de la question.

Soyons persuadés que ces maisons ont certainement dans leurs cartons des prototypes capables de rivaliser avantageusement avec les productions étrangères... quand la clientèle le demandera. Mais comme disait Kipling, ceci est une autre histoire.

♦♦

L'Assemblée Générale de l'U.M.A. aura lieu le 3 décembre prochain, au matin comme d'habitude. C'est un devoir pour tout motard, d'y assister. Les années précédentes, cette réunion groupait peu de monde. Aussi quels projets a-t-on pu en tirer ? Ce n'est pas les critiques qui ont manqué, par exemple et comme toujours, c'étaient les absents qui les avaient formulées. C'est pourquoi nous insistons pour que tous répondent : Présent !

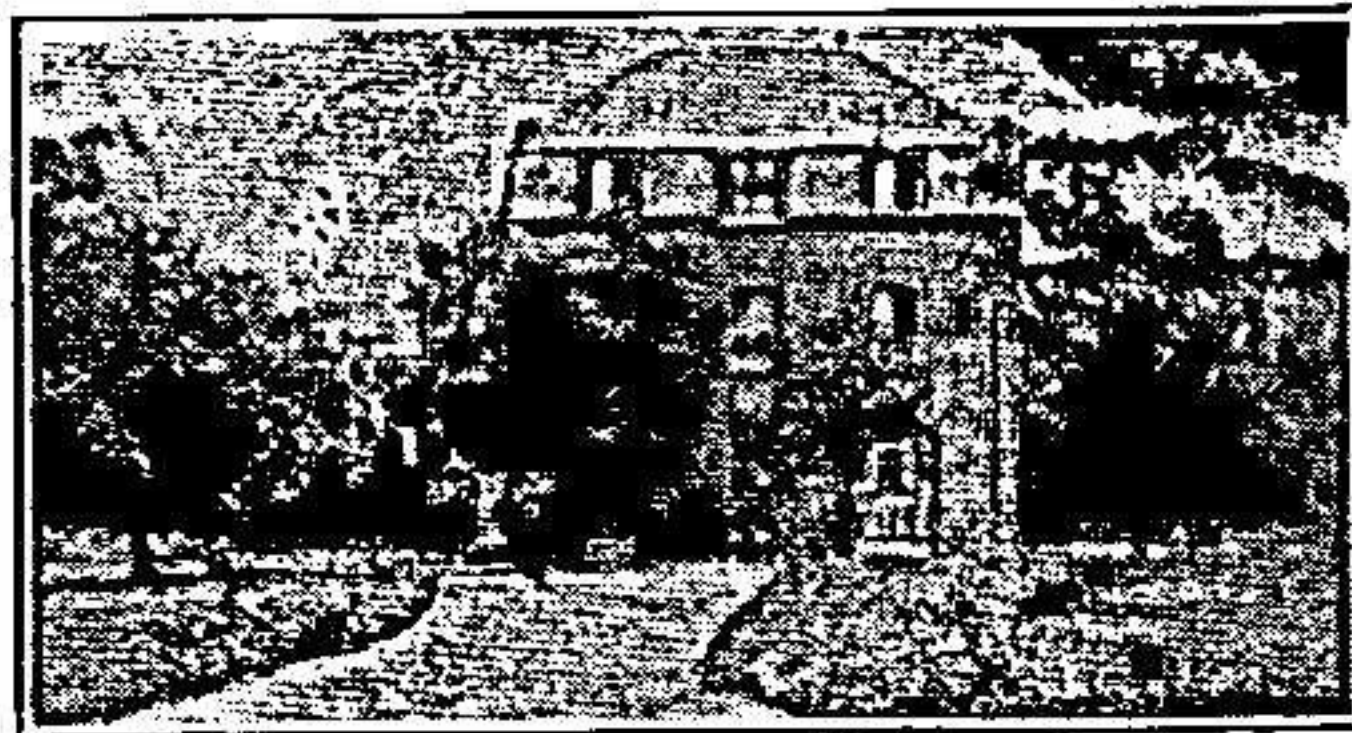
Dans notre précédente revue, parlant de la possibilité de créer un motocross, nous avons demandé aux membres de nous adresser leurs suggestions. Une seule lettre nous est parvenue de M. Pernelle, du Theux, sympathique camarade toujours présent à toutes nos manifestations, sur son tricycle à moteur: idées très intéressantes accompagnées de belles photographies. Nous l'en remercions vivement, en attendant de le rencontrer à l'Assemblée Générale.

Maintenant si nous jetons un coup d'œil rétrospectif sur notre année sportive, nous sommes obligés de constater que ce sont toujours les mêmes qui se dévouent à la cause motocycliste: Maurice Nonon, Tourte Père et Fils, Raymond Tykoczinski, Boillet, pour ne citer que ceux-là. Et parmi eux, Tourte Henri, doit figurer au tableau d'honneur, pour son mérite d'avoir mis en ligne jusqu'à trois machines (une 550 et 2 de 125 cm³) dans toute les compétitions de l'année. Il a durement travaillé pour le club et nous l'en félicitons.

Pour terminer, chers camarades, nous vous donnons rendez-vous le 3 décembre Réunion d'abord, élection du Comité, et après, le traditionnel banquet de la moto. Belle journée en perspective qui se terminera après un petit souper, par la danse, sans oublier les chansons.

Des renseignements complémentaires seront donnés par la Presse.

LE COMITE.



A 2 km. de
Fumay,
sur la route
de Rocroi,
dans un
cadre
charmant :

"AU BON SÉJOUR" M^r et M^{me} Lucien GALLET
Propriétaires

RESTAURANT - HOTEL TOUT CONFORT

Tél. 52

CUISINE ET CAVE RÉPUTÉES

MOTOCYCLISME

Le Comité de l'U.M.A. présente à tous les adhérents et sympathisants ses meilleurs vœux de santé et de bonheur pour l'année nouvelle.

Réunion Générale du 3 décembre 1950.

Après avoir ouvert la séance et fait observer une minute de silence en mémoire du regretté coureur automobiliste R. Sommer, M. Dupont, Président donna la parole à MM. Lefebvre et Moreaux Guy, qui firent un rappel des activités du club en 1950 et donnèrent lecture de la situation financière. Celle-ci fait ressortir un bilan très favorable dû au succès des différentes épreuves sportives organisées par l'U.M.A. dans le courant de l'année.

Il fut ensuite procédé à un vote pour le renouvellement du tiers du Comité sortant et pour la nomination de trois nouveaux membres, de façon à porter à quinze le nombre de ceux-ci.

MM. Dupont, Lambert, Maillier, tous trois membres sortants ainsi que MM. Maurice Nonnon, Raymond Tykoczinski, Henri Tourte, Pierre Peeters et Roger Stef furent élus.

M. Adam fut nommé à l'unanimité membre du Comité d'Honneur, eu égard au très grand dévouement dont il n'a jamais cessé de faire preuve.

Cette réunion fut suivie d'un banquet au restaurant Joie-Cuvellier qui groupa une cinquantaine de membres et sympathisants qui ne se quittèrent que très tard et avec regret.

Au cours de ce banquet fut élue la « Reine de l'U.M.A. », la lauréate fut Madame Chantal Moreaux, notre sympathique secrétaire, si dévouée pour notre club, ainsi que son mari d'ailleurs.

Divers points de vue furent échangés au sujet des activités futures de l'U.M.A. : Création d'une grande concentration motocycliste et... d'un moto-cross.

Le Cyclomoteur.

Certains non avertis ne différencient pas le vélomoteur du cyclomoteur.

Si le vélomoteur, qui avec ses 125 cc de cylindrée est maintenant une moto légère, dont certaines atteignent une vitesse de 90 kms (plus de 125 kms en compétition), le cyclomoteur lui est un cycle muni d'un moteur d'une cylindrée au plus égale à 50 cc.

Les adeptes de la moto ont pu constater, certains avec surprise, que le cyclomoteur, qu'il soit le résultat d'une adaptation d'un moteur sur une bicyclette ou d'une fabrication spéciale complète, tend à prendre une vogue qui ne cesse de croître.

Ce véhicule, d'ailleurs pas aussi nouveau que certains le pensent, fit une première mais brève apparition vers 1922, mais tomba bientôt dans l'oubli, comme le cyclecar, ancêtre de la petite voiture si populaire maintenant.

Les cyclomoteurs actuels beaucoup plus légers, construits avec des matériaux nouvellement créés, aux propriétés mécaniques incomparables, semblent vouloir confirmer les qualités qu'on leur prête.

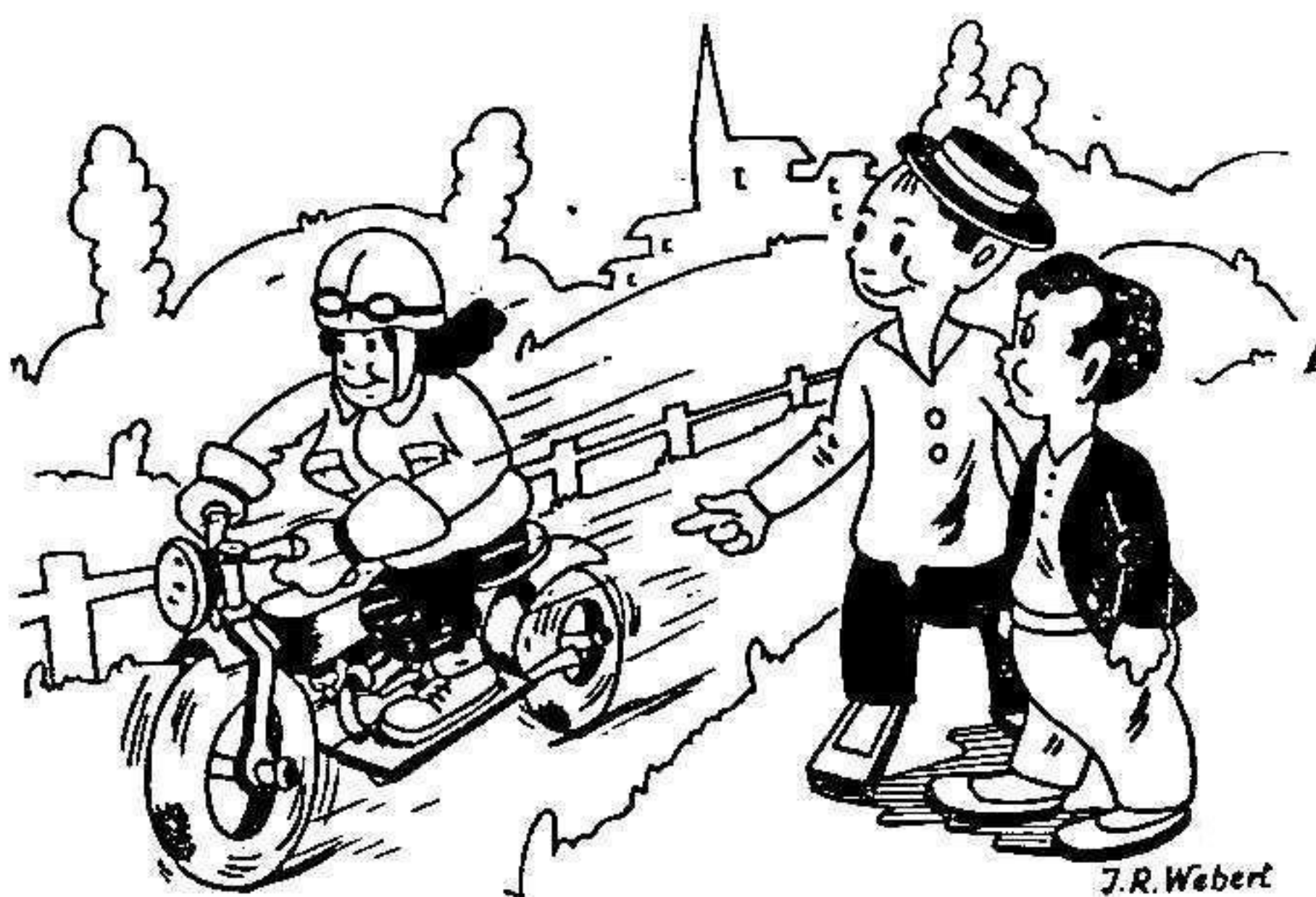
Certes, quand un véritable « motard » enfourche une de ces machines, il ne lui trouve qu'un bien lointain rapport avec une moto.

D'autres par contre le considèrent comme une véritable moto et s'abstiennent de pédaler en aucune occasion ; c'est un tort car si certains de ces engins ont des performances remarquables, il est cependant nécessaire que le pilote aide son moteur en pédalant dans les fortes rampes.

La durée de ces moteurs sera d'ailleurs fonction de l'aide apportée par le conducteur.

L'U.M.A. envisage pour cette année l'accès dans certaines compétitions d'une catégorie dite « cyclomoteur », réservée aux « petits cubes » de cylindrée inférieure à 50 cc.

LE COMITE.



— L'EXCENTRIQUE —

— Elle est la moto... risée de tout le pays !!!



R. PIERQUET

MOTOCYCLISME

29-4-51. — Comme de coutume, l'U.M.A. ouvrit sa saison sportive et touristique par la visite à son Président Pierre Dupont, au Tremblois. Agréable promenade, après ces longs mois d'hiver prolongés par des pluies journalières, nos motards trouvèrent tout de même une belle journée ensoleillée pour se rendre au café de la gare du Tremblois.

Inutile de dire combien la réception fut bonne et combien nous étions heureux de nous retrouver.

7-5-51. - Première journée de compétition : GRAND PRIX DE VITESSE AU VELODROME DE REIMS.

De même que l'année passée cette très belle réunion débuta par un programme cycliste: arrivée de Paris-Reims.

L'U.M.A., dont les coureurs étaient plus nombreux cette fois, était représentée par :

Tourte, Boillet, Nonnon Roger, Lefebvre, Pierquet, Charbonneaux et Malicet.

Chez les Rémois se trouvaient la plupart des concurrents bien connus :

Fossier, Gamba, Pérard, Cardot, Moro R., Moro P., Meyer R., Jacquemart, Roberti.

Figuraient des coureurs d'autres clubs, tels que Paulot (Paris), Tobogga (Verdun), Copinet (Provins), et Froment (U.M.P.).

Le grand triomphateur fut le sympathique Fossier (U.M.M.), qui se classa 1^{er} en catégories 250 cc., 350 cc., et 2^e en 500 cc., derrière Gamba qui possédait une machine neuve plus rapide.

Les Ardennais ne possédant malheureusement pas de machines de grosses cylindrées se distinguèrent en catégories 126 et 175 cc. En 126 cc., Tourte, vainqueur l'an dernier, retrouva son dangereux rival Cardot qui se classait 2^e, et cette fois la lutte fut très vive entre ces deux hommes. Tourte sortit bien vainqueur dans sa série éliminatoire, mais Cardot prit le dessus à une très faible longueur

à la finale, bien que Tourte effectuait le meilleur tour à 85 km-h. Mais cette revanche n'était-elle pas destinée à la Ronde des trois heures, le 14 suivant !

Nos pilotes Nonnon R. et Lefebvre firent eux aussi une très belle course.

En catégorie 175 cc., les Ardennais luttèrent entre eux, les autres clubs n'y étant pas représentés. Ce fut Pierquet le vainqueur. Suivi de Boillet et de Lefebvre.

En 250 cc., notre coureur de Flize Malicet, n'avait pas craint d'affronter les Rémois avec une vieille 250 cc. et se classa quatrième.

En 500 cc., ce fut une lutte des plus acharnée entre le Parisien Paulot et les Rémois. Paulot (professionnel sur piste), possédant une machine spéciale à l'alcool éthylique, se classa quatrième derrière les Gamba, Fossier et Pérard déchainés.

Nous remercions M. Cotrelle d'avoir prêté bénévolement son camion pour le transport des machines.

14-5-51. - LA DEUXIEME RONDE DES TROIS HEURES.

14-5-51. — Il s'en fallut de peu que cette belle épreuve disputée sur la piste du vélodrome de Charleville, soit gâtée par la pluie. Par une chance inouïe, les nuages bas et froids se contentèrent de passer sans mouiller l'anneau de ciment.

Les spectateurs venus très nombreux furent satisfaits des résultats obtenus par les petites cylindrées, beaucoup plus rapides cette fois. De même que l'année précédente, le grand vainqueur, dans cette catégorie, fut notre sympathique Henri Tourte. Sur sa machine parfaitement mise au point, il devança hors compétition toutes les 250 cc. et dans le dernier match, sa tenue fut égale à celle des 500 pilotées par les as Rémois Fossier et Gamba.

(Tourte: moyenne 1950: 74 km 400 — 1951: 91 km 500).

En catégorie 175 cc., quatre Ardennais se distinguèrent et firent une très belle course: Stef, Pierquet, Boillet, Lefebvre.

Stef, vainqueur l'an dernier en 500 cc., ne possédant plus sa machine, lutta contre son poids et réussit à gagner la première place.

Pierquet, familier cette fois avec la piste, ayant plus d'assurance, se trouvait à peu de distance du vainqueur, tandis que Lefebvre, très bon motard, affrontant l'anneau de ciment pour la première année, effectuait une bonne moyenne. Il en est un cependant, loin d'être oublié, cité l'an dernier pour son grand dévouement lors de la course de côte de Saint-Laurent (à laquelle il avait mis au point trois machines), le sympathique Boillet se classait troisième, avec une machine accidentée qu'il avait retapée en dernière minute. Encore bravo pour lui !

En 250 cc., Fossier gagnait sa première série et fut vainqueur à la finale, mais Roger Stef était lui aussi premier de sa série et suivait de peu Fossier à la finale. Boillet et Ward effectuant eu aussi une belle course.

La catégorie 500 cc. fut pour les Rémois Gamba et Pérard, l'U.M.A. n'y étant pas représentée.

TENTATIVE CONTRE LE RECORD.

Lors de la piste, le 7, à Reims, notre recordman de vitesse sur piste, Maurice Nonnon (qui en 1930 effectuait le record du tour à 104 kms-h) proposa d'inscrire au programme de la ronde : LA TENTATIVE CONTRE LE

L'ARD.

RESULTATS

125 cc. première manche : 1. Tourte (UMA); 2. Nonnon Roger (UMA); 3. Morot R. (UMM); 4. Tobogga (USV).

125 cc. deuxième manche : 1. Cardot (UMM); 2. Lefebvre (UMA); 3. Morot Pol. (UMM); 4. Charbonneaux (UMA).

125 cc. finale : 1. Cardot; 2. Tourte; 3. Nonnon, à un tour; 4. Morot C.; 5. Lefebvre; 6. Morot P.

175 cc. : 1. Pierquet (UMA); 2. Boillet (UMA); 3. Lefebvre (UMA)

250 cc. : 1. Fossier (UMM) (meilleur tour en 15" : 96 kmh.); 2. Jacquemart (UMM); 3. Meyer R. (UMM); 4. Malicet (UMA); 5. Roberti (UMM).

350 cc. : 1. Fossier (UMM); 2. Copinet (UM. Provins); 3. Pérard (UMM); 4. Froment (UMP). (Meilleur tour : Fossier en 14" 1/10. soit 102 kms 810.)

500 cc. : 1. Gamba; 2. Fossier; 3. Pérard; 4. Paulot (Paris); meilleurs tours (Fossier, Gamba, en 14" soit 103 kms 700).

RECORD. Le gagnant devant recevoir de la part de M. Nonnon dix mille francs et de la part de l'U.M.A. la même somme.

3 coureurs essayèrent leur chance, mais ne purent décrocher cette belle récompense.

Est-ce l'état de la piste qui ne serait plus aussi bonne. Est-ce les pilotes Rémois, tous trois crossmen, ne possédant pas de machines suffisamment rapides ou n'étant pas suffisamment entraînés ? Les épreuves futures nous l'apprendront.

Le match final fut la lutte de deux 126 cc. Tourte et Cardot contre les 500. Cette course a permis de voir que la 126 cc. était plus maniable. Tourte dans tout son élément resta dans le sillage des grosses machines, tandis que Cardot effectuait lui aussi une bonne moyenne.

COURSE DES TRIPORTEURS.

En fin de programme figurait une épreuve où deux triporteurs prenaient le départ, diamétralement opposés.

Guy Duvalet remporta la victoire et réussit à doubler son rival Jacques Ballot. Cette course originale amusa beaucoup le public.

Nous signalons durant cette belle journée la présence de M. le Docteur Abd-El-Nour, Président de l'A.C.A., qui suivit avec le plus grand intérêt toutes les épreuves.

M. Rose, Maire de Mohon, donna lui-même le départ de la première course.

Nous remercions toutes les personnes qui ont bien voulu nous donner leur appui et notamment M. le Docteur Diez et M. le Directeur des Ambulances Ardennaises.

20-5-51. - COUPE DE MOTO-HALL.

C'est par une très belle journée ensoleillée que se déroula la Coupe de Moto-Hall 1951.

Organisée par notre ancien coureur Maurice Nonnon, ce dernier sut choisir un itinéraire particulièrement pittoresque qui suscita la bonne humeur de tous.

Le départ fut donné vers 9 h. 30 devant le magasin de M. Nonnon où 50 touristes avaient soigneusement aligné leurs machines. La voiture tête de file, pilotée par M. Ponsart, conduisit nos motards en défilé à travers la ville et c'est dans un ordre impeccable que l'on gagna Rocroi. Dans cette ville, en attendant le regroupement, nous fûmes particulièrement bien accueillis par le propriétaire de l'Hôtel du Commerce, qui s'inscrivit comme membre honoraire de l'U.M.A. dont la plupart des membres du Comité étaient présents. C'est dans cet établissement que prit naissance la bonne ambiance de la journée.

De là, la caravane motorisée se dirigea sur Vireux. Une courte pose eut lieu au passage à Fumay pour accueillir les motards de cette localité et aussi de Revin.

A Vireux avait lieu le repas. Ceux qui s'étaient munis de vivres allèrent s'installer, groupés, sur la route d'Hargnies. Les autres se rendirent à l'Hôtel du Commerce de Vireux où un succulent repas leur fut servi.

A 14 heures la promenade reprit son cours et chaque concurrent participa aux épreuves de régularité dont les 25 premiers furent primés. La gagnante fut Madame Madureira, pilotant ainsi que son mari, chacun une superbe machine. Nos félicitations à cette sportive.

Le retour eut lieu de Vireux par Hargnies, Monthermé, Nouzonville. Toute la caravane se retrouva au siège social, place Ducale, vers 18 h. 30, où M. Maurice Nonnon distribua les récompenses aux heureux gagnants.

M. Dupont, Président de l'U.M.A prit la parole et félicita non seulement M. Nonnon de son action sportive, mais aussi tous les motocyclistes qui prirent en considération cette belle journée, créée dans le but de propager le grand sport: LA MOTO.

L'ARDENNAIS
5/6/51

Hier après-midi à Charleville,

L'acrobatique exhibition des Rémois et les courses de vitesse des motocyclistes des Unions de la Marne et des Ardennes ont connu un brillant succès

Sans connaître la grande foule la réunion motocycliste de l'U.M.A. a connu un beau succès. L'absence de plusieurs Rémois, pour une cause indépendante de leur volonté, n'a pas diminué la valeur du programme présenté.

Une épreuve qui fit grande sensation fut celle qui se disputa sur terre battue avec sauts d'obstacles et passages de chicanes.

Les Gamba, Pérard, Jacquemart et autres Rémois s'en donnèrent à cœur joie. Ils firent étalage de toute leur sûreté au cours de manœuvres acrobatiques. Cela fut l'un des clous de cette réunion et après l'arrivée de la course, Gamba, Pérard, Jacquemart et Quintas refirent une nouvelle démonstration.

Au cours de la première course d'obstacle, Gamba avait cassé 8 rayons. Grâce à la diligence de quelques membres de l'U.M.A. la roue put être remontée et dévoilée pour les dernières épreuves.

En course de vitesse, il faut associer aux Gamba et Pérard, les «deux diables ardennais» H. Tourte et son étonnante petite machine. On doit aussi souligner l'excel- lence tenue de Boillet et Pierquet qui prirent les places d'honneur.

LES COURSES

En 126 cc au cours de la première manche, Pierquet prit de suite la tête suivi par Pihet et Tourte. Ce dernier passa ses adversaires quand il le voulut et Pierquet s'assura la seconde place.

Dans la seconde manche, Pierquet passa en tête au 8^e tour, en doublant Pihet qui fut bientôt dépassé par Tourte. Ce dernier prit la tête à son tour, et cela ne surprit pas. Dans les deux manches les autres concurrents terminèrent à un ou deux tours.

En 175 cc, Boillet prit un excellent départ et résista longtemps aux attaques de H. Tourte alors que Pierquet qui avait pris un mauvais départ devait se laisser doubler. Finalement H. Tourte prit la tête et accentua son avance.

En 250 cc, Tourte avec sa 126 cc Boillet avec sa 175 cc. s'attaquèrent aux Rémois. Jacquemart fut celui qui leur donna le plus de mal. Pérard connut les ennuis mécaniques et Doyen abandonna. Boillet prit la tête, puis Tourte le passa, et s'assura le commandement. Derrière Jacquemart dut faire appel à tout son cran pour ne pas bûcher au cours de sa poursuite. Il toucha la balustrade à la sortie

du virage côté chemin de fer et eut bien du mal à se redresser. Pérard se trouvant alors à sa hauteur.

A 500 cc., on vit un Gamba des grands jours. Il se montra plus sûr encore qu'à ses précédentes sorties et il eut aisément raison d'un Pérard qui fut talonné par Tourte (toujours avec sa 126 cc bien plus maniable que les 500). Il fallut déplorer la chute de Boillet au départ des 500, chute sans gravité d'ailleurs qui permit d'admirer la vélocité avec laquelle il se remit en selle pour reprendre la lutte.

Sur le parcours en terre battue, avec sauts de tremplin, les Rémois firent une grosse impression. Il faut regretter que les spectateurs des petites tribunes n'aient pu bien assister aux bonds des machines et pilotes, les officiels, concurrents et leurs motos se trouvant placées devant le tremplin.

Les virages, dérapages, sprints, soulevant beaucoup de poussières, la virtuosité des pilotes plurent beaucoup aux spectateurs. Parfaitement dans son élément, Gamba fit des prouesses, mais Jacquemart se montra un pilote de valeur de même que Pérard.

En résumé, grâce à ce programme nouveau, un belle journée pour le sport motocycliste.

LES RESULTATS TECHNIQUE

126 cmc

1^{re} manche

1. H. TOURTE (UMA) 6' 21" moyenne 75 kms 635
- 2) Pierquet (UMA) 6' 22" 3/5
- 3) Pihet R. (UMA) 6' 22" 4/5
- 4) G. Lefebvre (UMA) à 1 t.
- 5) Charbonneaux (UMA)
- 6) Doyen J. C. (UMA)

2^e manche

- 1) H. TOURTE (UMA) 5' 57" 2/5 moyenne 80 kms 450
- 2) R. Pierquet (UMA) 5' 59" 3/5
- 3) R. Pihet (UMA) 6' 0" 1/5
- 4) G. Lefebvre (UMA) à 1 t.
- 5) Charbonneaux
- 6) Doyen

175 cmc

- 1) TOURTE H. 5' 20" 4/5 moy.
- 2) M. Boillet 5' 32
- 3) R. Pierquet

250 cmc

- 1) H. TOURTE (UMA) 5' 40" 1/5 moyenne 84 kms 720
- 2) Boillet 5' 44
- 3) Jacquemart (UMM) 5' 50" 3/5
- 4) Quintas (UMM)
- 5) Pérard (UMM)

500 cmc

- 1) GAMBA (UMM) 5' 19" 1/5 moy 90 kms 770
- 2) Pérard (UMM) 5' 21" 2/5
- 3) Tourte (UMA) 5' 22" 4/5
- 4) Boillet (UMA)

COURSE D'OBSTACLES

- 1) Pérard
- 2) Gamba - (accidenté)

LA 2^e RONDE DES 3 HEURES

a été couronnée de succès

H. TOURTE fut incontestablement la vedette
avec FOSSIER, GAMBA et STEF

L'Union Motocycliste des Ardennes faisait disputer, hier, sa 2^e Ronde des Trois Heures. La pluie et le temps gris inquiétaient beaucoup dirigeants et coureurs.

Vers 11 heures, après un défilé dans les 3-villes, les motards avaient un léger espoir. Malgré le froid, le public se rendit nombreux au stade. 3.000 à 3.500 personnes environ purent assister à une réunion qui, sur le plan sportif connut un très grand succès.

La vedette incontestée de la journée fut le motocycliste Henri Tourte qui avec son 126 cc. très bien mis au point réalisa des choses extraordinaires. Net vainqueur en 126 cc., il devança hors compétition, toutes les 250 cc. et dans le dernier match sa tenue fut égale à celle des 500 pilotées par les as rémois Fossier et Gamba. Et quand on comptera une quinzaine de machines dans le genre de la sienne, en Champagne on pourra assister à des luttes dont le niveau très relevé enthousiasmera le public.

En 126 cc. le favori rémois Cardot prit aisément le dessus, au cours de sa série sur l'ardennais Nonon R. En deuxième série, Tourte domina plus encore ses adversaires dans un temps meilleur que celui des 500 cc. Tourte couvrit les 8 kms à 91.500 environ de moyenne. En finale, après un départ en quatrième position, Tourte remonta tous ses concurrents pour lâcher finalement Cardot et terminer sans être inquiété.

En 250 cc. l'atmosphère « tourna à l'orage », en raison de la présence d'un coureur dangereux. La course dut être arrêtée. Le départ de nouveau donné, permit à Stef de l'emporter avec une 175 cc. devant une autre machine de même cylindrée conduite par Boilet.

Fossier qui avait remporté la première série se retrouva en finale. Au départ de celle-ci Boilet (175 cc) prit la tête, puis Fossier vint le talonner (250 cc) suivi par Stef (175 cc). Ces deux hommes passèrent le leader, mais Stef ne parvint pas à rejoindre son vieux rival et camarade rémois, le sympathique Fossier.

En 175 cc. nette victoire de Stef sur Pierquet et Boilet.

En 500 cc., Fossier ne put donner toute sa mesure, une soupape « ayant lâché ». Et Gamba prit aisément le contrôle des opérations pour triompher sans grande lutte, faisant preuve d'une belle maîtrise.

La tentative contre le record de M. Nonon confirma ce que l'on pensait. Cette performance est difficilement réalisable à Charleville. La tenue de route des machines s'est tellement améliorée depuis 1930, les coureurs qui se sont alignés ne sont pas des « apprentis », et ils possèdent des moteurs bien plus puissants qu'avant guerre. Doit-on attribuer à une piste en moins bon état l'échec



FOSSIER & STEF

des trois Rémois. Peut-être, en partie. Mais on ne peut, après les tentatives d'hier, que dire une nouvelle fois notre étonnement. Ces 104 kms-h. réalisés sur sept tours, départ arrêté semblent une performance... bien extraordinaire.

Après un match poursuite qui détendit les spectateurs, un match hors programme entre 500 cc. (Gamba et Fossier) et 126 cc. (Tourte et Cardot) permit une fois de plus à Fossier et à Tourte de se mettre en vedette. Tout au long de l'épreuve Tourte se tint dans le sillage de machines ayant une cylindrée près de 4 fois supérieure à la sienne. En tête, il y eut un chassé croisé entre les 2 Rémois et Fossier put ainsi effacer l'impression moyenne qu'il avait laissée jusqu'alors. Cardot termina à plus de un tour.

La deuxième Ronde des Trois Heures est maintenant terminée et les pilotes vont se préparer pour la prochaine réunion, celle du 4 juin qui se déroulera en attendant l'arrivée du Circuit Cycliste des Ardennes.

LES RESULTATS TECHNIQUES

126 cc

Première Série

1. Cardot (UMM) les 8 kms en 6' 23" 2/5 ; 2. Nonon Roger (UMA) 6' 26" 1/5 ; 3. Morot P. (UMM).

Deuxième Série

1. Tourte (UMA) les 8 kms. en 5' 14" 3/5 ; 2. Morot R. (UMM), 5' 33" ; 3. G. Lefebvre (UMA) ; 4. Doyen (UMM) ; 5. Malicet (UMA).

Finale

1. Tourte (UMA) 5' 33" 1/5 ;
2. Cardot A. (UMM) 5' 35" 4/5 ;
3. Nonon R. (UMA) ;
4. Morot R. (UMM) ;
5. Lefebvre G. (UMA) ;
6. Morot P. (UMM).

250 cc.

Première Série

1. Fossier (UMM) 5' 16" 4/5 ;
2. Colin (UMM) ;
3. Meyer (UMM).

Deuxième Série

1. Stef (UMA) 5' 48" ;
2. Boilet (UMA) ;
3. Ward (UMA) ;
4. Jacquemard (UMM).

Finale

1. Fossier (UMM) 5' 40" ;
2. Stef (UMA) 5' 41" ;
3. Boilet (UMA) ;
4. Ward (UMA).

175 cc.

Finale

1. Stef (UMA) 5' 38" 3/5 ;
2. Pierquet (UMA) 5' 41" 3/5 ;
3. Boilet (UMA) ;
4. Lefebvre (UMA).

120 cc.

1. Gamba (UMM) 5' 24" 4/5 ;
 2. Pérard (UMM) 5' 30" 1/5.
- Tentatives contre le record
1. Fossier (UMM) 96 km. 100 ;
 2. Gamba (UMM) 96 km. ;
 3. Pérard (UMM) 90 km.

Match final entre 126 cc. et 500 cc.

1. Fossier (UMM) 500cc., 5'16"4/5
2. Gamba (UMM) 500 cc., 5'18"1/5
3. Tourte (UMA) 126 cc., 5'19"1/5
4. Cardot (UMM) 126 cc.

MOTOCYCLISME

Les Activités de l'U.M.A.

Voulant profiter des beaux jours (?), l'Union Motocycliste avait copieusement garni son programme des mois de Juin, Juillet et Août. Voici un résumé des diverses manifestations organisées par son Comité :

Le 24 Juin : REVANCHE DE LA RONDE DES 3 HEURES.

Belle réunion, bien que s'étant déroulée sous un ciel maussade. Les Rémois Pérard, Gamba, Jacquemart et Quintaz s'empoignèrent avec les Ardennais Tourte, Boillet, Lefèvre, Pierquet et Charbonneaux.

Les Rémois firent ensuite une course-exhibition sur cendrée, avec sauts de tremplin qui enthousiasmèrent les spectateurs.

Voici les résultats des différentes courses :

— 125 cc: 1^{er} Tourte ; 2^e Pierquet. — 175 cc: 1^{er} Tourte, 2^e Boillet. — 250 cc: 1^{er} Tourte ; 2^e Boillet. — 500 cc: 1^{er} Gamba ; 2^e Pérard.

Le 17 Juin : CIRCUIT DE GEDINNE.

Nos motards s'étaient réunis pour se rendre en groupe à Gedinne. Ils ne furent pas favorisés par le temps, mais la camaraderie et la bonne humeur supplèrent au manque de soleil.

Repus de grondements de moteurs, de virages acrobatiques et de passages à folle allure, nos randonneurs reprirent le chemin du retour, et ce, sans vouloir imiter ni Duke, ni Cliver.

Notre reporter photographe privé, motard acharné lui aussi, ramena une provision de belles photos qui, ainsi que d'autres qui ont été prises à chaque manifestation où prenait part l'U.M.A. seront exposées très prochainement dans une vitrine, au siège du Club, Café du Commerce, Place Ducale.

Le 14 Juillet : GYMNAKA A VRIGNE-AUX-BOIS.

L'U. M. A. prêtait son concours à la Société de football locale, à l'occasion de sa fête annuelle.

Une course sur prairie, émaillée de nombreuses chutes bénignes fut suivie par un gymnaka où tous s'amusèrent franchement, spectateurs et surtout acteurs qui rivalisèrent de virtuosité.

Résultats de la course sur prairie :

1^{er} Rodolphe ; 2^e Stef ; 3^e Prévôt ; 4^e Soibinet ; 5^e Mesanec et Pierquet.

Le 29 Juillet :

Une belle équipe de motards se déplaçait à Hirson pour y assister au Moto-Cross.

Les participants à cette sortie étaient assez nombreux malgré le mauvais temps, et remportèrent des prix du « Rallye-Concentration » que le Club d'Hirson organisait en même temps pour les touristes.

Le 15 Août : CONCOURS DE MANIABILITE A FLIZE.

L'Union des Combattants de Flize ayant, elle aussi, sollicité le concours de l'U.M.A. pour agrémenter leur fête annuelle, une vingtaine de motocyclistes s'étaient déplacés pour participer à ce concours.

Cette fois-ci, le beau temps intégral, l'organisation impeccable de M. Malicet, motocyste à Flize et Membre (très) actif de l'U.M.A., ainsi que les nombreux prix offerts par

les commerçants, ravirent nos motards qui se séparèrent après un vin d'honneur offert par le même dirigeant.

Résultats. — Motos: 1^{er} Stef ; 2^e Banville junior ; 3^e Pierquet ; 4^e Piot.

Side-cars: 1^{er} Boillet ; 2^e Bainville B.

« Qui fait mieux » : 1^{er} ex-æquo: Stef et Bainville junior ; 3^e Pierquet ; 4^e Piot.

Le 19 Août : MOTO-BALL.

L'U.M.A. avait fait déplacer deux équipes de Moto-Ball, le M.-B.-Club Vitryat et le Motor-Polo Marnais qui s'affrontèrent au Stade Bayard, à Mézières.

De très nombreux spectateurs s'étaient rendus sur le terrain pour assister aux évolutions de ces véritables centaures.

Ce match, qui se termina en faveur du M.-P. Marnais, était sans précédent dans l'agglomération. Les assistants vibrèrent intensément à chaque phase de ce jeu qui allie la violence des sports mécaniques à la froide technique du football.

BAR DE L'AUTO

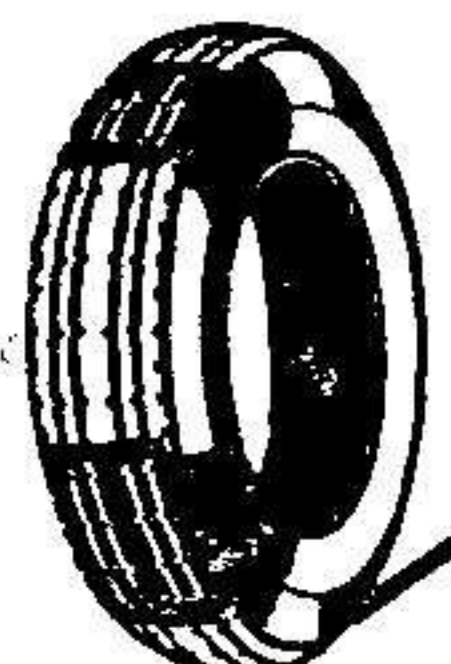
C'EST LE RESTAURANT

DES GOURMETS !



42, Avenue du Général Leclerc
CHARLEVILLE

Téléphone : 33.28



NEW-GOM

PNEUS NEUFS - RÉPARATION
RECHAPAGE
TOURISME et POIDS LOURDS

DÉLAI RÉEL 8 jours

Du travail sérieux et garanti

2, Rue Port Bussy, MÉZIÈRES - Tél. 26-48

Charbons Industriels — Marout

J. KRONBERG & C^{ie}

7, Place de Nevers, CHARLEVILLE

Tél. 26.61

Beaucoup de rallyes touristiques dans les années 1950



Coupe du MOTO HALL

....et autres

