

# MOTOCYCLISME

Sous ce titre « Le Grand Prix Motocycliste de la Ville Charleville », le bulletin n° 84 nous donne le reflet exact de ce que fut ce fameux circuit qui contenta les plus difficiles, tant au point de vue sportif qu'organisation.

Nous nous plaisons à remercier l'auteur de l'article dont il s'agit.

Toutefois, nous ne pouvons laisser sans commentaires l'entrefilet qui, laconiquement, annonce la démission de MM. Stef et Tykoczinski en tant que membres du Comité de l'U.M.A.

Ces deux lignes, pour le moins tendancieuses, pourraient laisser supposer aux non initiés que MM. Stef et Tykoczinski se retirent du Club pour des motifs qui ne seraient pas à l'honneur des Membres restant en fonctions.

Qu'il nous soit permis, pour ne froisser personne, de rappeler simplement les graves difficultés qui ont surgi au moment de la candidature de ce dernier et que c'est tout bonnement grâce à la gentillesse d'un motard qu'il a été élu dans un Comité sainement composé.

Nous lui rendons ici, hommage au travail désintéressé qu'il a pu produire au cours de sa présence dans le Comité.

L'U.M.A., vieille de 25 années continuera malgré cette défection à faire de mieux en mieux.

Notre présence du reste au Gymkana de Flize, organisé au profit des Combattants, qui a eu lieu le 15 août et qui fut des plus réussis montre combien notre Club est estimé dans les milieux sportifs du département, voir même dans les départements limitrophes tel qu'en témoigne encore le dernier Moto-Cross de Reims.

M. Noël, Président des Combattants de Flize, n'a pas manqué de prodiguer ses témoignages de reconnaissance à l'U.M.A. à cette occasion et nous le prions d'accepter notre propre gratitude pour le bon accueil qu'il nous a réservé.

Nous avons mis au point plusieurs exhibitions sportives qui auront lieu notamment à Mézières, le 7 septembre 1952 à l'occasion de la Fête de la Libération.

Tous les motards seront invités par voie de presse à ces festivités.

L'Assemblée Générale annuelle et le banquet traditionnel sont fixés au 12 octobre 1952 au local qui sera désigné ultérieurement.

L'ordre du jour sera assez chargé et portera notamment sur :

- Rapport moral et financier de la saison 1952 ; ;
- Etablissement du calendrier sportif 1953 ;
- Questions diverses.

D'ores et déjà il est prévu deux dates dans le mois de Mai pour l'épreuve de vitesse sur piste et deux autres dans le mois de Juin pour le tourniquet en ville.

Les décisions prises seront portées à la connaissance des sportifs par les voies ordinaires.

P. DUPONT,  
Président de l'U.M.A.

**SANS EAU.**  
lavez VOUS-MÊME  
AUTOS MOTOS - VÉLOS  
sans vous mouiller, sans vous salir  
ÉCONOMIQUEMENT  
RAPIDEMENT  
avec



**CLINOTO**  
43, Rue Camille-Pelletan - LEVALLOIS (Seine)

VOITURES - CAMIONS - TRACTEURS



ÉTABLISSEMENTS PEREZ & RAIMOND  
RETHEL - Tél. 61  
VOUZIERES - Tél. 129  
CHARLEVILLE - Tél. 29.83

Mme FOURNEYRON, Propriétaire  
a repris  
la Direction, de son Établissement

**HOTEL BAYARD &  
BRASSERIE MACÉRIENNE**

Salle pour Noces et Banquets...  
Tout Confort... Bon Accueil...

Tél. 31.28 - PLACE DE L'HOTEL-DE-VILLE, MÉZIÈRES

PLAQUES D'IDENTITÉ  
pour Autos, Motos, Vélos  
GRAVÉES  
ET  
ÉMAILLÉES



PLAQUES ST-CRISTOPHE  
ET FANTAISIE  
MODÈLES COURANTS  
LUXE  
ET HAUT LUXE

# MOTOCYCLISME

## LA VIE DU CLUB

DANS la première quinzaine d'octobre s'est tenue l'Assemblée Générale de l'Union Motocycliste des Ardennes. Si l'on a pu noter avec satisfaction le nombre de membres actifs inscrits à l'U.M.A. (1000), on n'a pu que regretter l'indifférence que bon nombre d'entre eux manifestait à l'égard d'une Association qui se dépense beaucoup pour les satisfaire dans des domaines variés.

Sous la présidence d'honneur de M. le Dr Abd-El-Nour, président de l'A. C. A., cette réunion a réuni une quarantaine de membres. Le compte rendu en a été donné dans la presse quotidienne, aussi, nous ne reviendrons sur cette Assemblée Générale que pour rappeler le résultat des élections. Un tiers du Comité était à réélire. Voici la composition de cette fraction nouvelle qui sera à remplacer en partie dans trois ans :

Mme Ch. Moreaux, MM. Favret J., Masuel, G. Moreaux, Petitfils, Pierrard, Pihet, Riquel.

Conformément aux statuts, le Comité élira son bureau et nous vous en donnerons la composition dans notre prochain numéro.

Il aurait été souhaitable que de nombreux motards viennent à l'Assemblée Générale exprimer leurs opinions sur l'activité passée et leurs désirs sur l'orientation des prochaines saisons.

Etes-vous satisfaits, êtes-vous mécontents ?

Nous l'ignorons et c'est bien dommage ! Bien sûr, le Club n'est pour certains que le moyen d'obtenir un permis douanier, une réduction sur les primes d'assurance. Un Club ! c'est autre chose qu'une simple administration !

C'est en vous intéressant aux manifestations sportives ou touristiques, c'est en proposant des innovations que vous donnerez à votre Club une puissance accrue... puissance qui vous permettra peut-être un jour de bénéficier vous-même de certains avantages nouveaux.

Vous n'avez pu ou voulu venir à l'Assemblée Générale. Omission, empêchement majeur... vos raisons sont acceptables. En vous disant que le Club, votre Club, n'est pas sans votre appui, sans votre concours, ce qu'il devrait être, en vous promettant de tout faire pour assister l'an prochain à l'Assemblée Générale, vous ferez déjà un grand pas vers la compréhension de l'esprit de Club.

En répondant (le plus nombreux possible) à notre Questionnaire, vous participerez efficacement à l'organisation de la Saison prochaine.

D'avance, merci !...

R. P.

## Le Sport Motocycliste et la Presse

Souvent dans la presse d'information, on a pu relever une campagne motophobe, souvent dans la presse sportive la place donnée aux compétitions motocyclistes a été réduite.

### RECONFORT

Quelle surprise quand, dans un journal de 16 pages on en trouve quatre entièrement consacrées à la publicité pour un circuit motocycliste de vitesse. Le Journal ? Maroc-Presse, du 12 octobre 1952. Il s'agit du Circuit d'Anfa. Le chef de la rubrique sportive est un ardennais, Daniel Pilard, bien connu dans le Sedanais.

Des articles nombreux, variés, documentés, originaux, des titres bien dégagés, des clichés expressifs, tout court à inciter le public marocain à assister à cet événement motocycliste.

### MISE EN GARDE

Si l'on peut se réjouir d'une telle sympathie de la presse à l'égard du motocyclisme, on ne peut que constater avec beaucoup d'amertume combien notre industrie motocycliste est dépassée au Maroc.

Quelques passages d'articles de ce journal révèlent le danger que représente la concurrence étrangère au Maroc.

## LE SPORT

- 1°) Désirez-vous voir organiser le Prix de Charleville (course de vitesse, sur route) ?
- 2°) Désirez-vous voir organiser 1 ou 2 réunions sur piste ?  
Quelle formule souhaitez-vous :  
a) courses courtes et variées ;  
b) course de durée importante (1/2 heure à 1 heure) ;  
c) course de grande durée (6, 12 ou 24 heures).
- 3°) Souhaitez-vous voir organiser un moto-cross ?
- 4°) Etes-vous partisan d'une grande épreuve de régularité (Tour des Ardennes, par exemple) ?
- 5°) Désirez-vous voir organiser un concours de consommation (Concours du Bidon d'Un litre) par exemple ?
- 6°) Désirez-vous voir organiser le concours de mania-bilité ?
- 7°) Désirez-vous voir organiser la Course de Côte de Saint-Laurent ?
- 8°) Accepteriez-vous de participer à l'organisation de l'une ou l'autre de ces manifestations ?  
Laquelle ?

## LE TOURISME

- 1°) Désirez-vous voir créer une Coupe Annuelle du Tourisme ?
- 2°) Quels parcours préconisez-vous :  
Longs ? Courts ?  
Dans le département ? Hors du département ?
- 3°) Quelle formule envisagez-vous ?
- 4°) Croyez-vous souhaitable la création d'une section moto-camping ?
- 5°) Doit-on créer une section scooter avec un ou plusieurs responsables et organiser des réunions et sorties propres à cette section ?
- 6°) Participeriez-vous à des sorties-promenades assez longues (de 150 à 300 kms) ?  
Que pensez-vous d'un concours photographique primé, portant sur les sorties-promenades (groupes, paysages, curiosités mécaniques, etc...) ?

L'industrie française s'est par trop désintéressée de la compétition. Les machines modernes de grosses cylindrées sont rares en France.

Un article entier en première page de ce journal est consacré à ce problème. Le titre en est: « Une épreuve ouverte à l'industrie étrangère ».

En voici des extraits :

« Le IV<sup>e</sup> Circuit International d'Anfa ne s'annonce pas seulement comme l'épreuve majeure de la saison mécanique.

Il fait prévoir la plus sévère lutte qui ait jamais eu lieu depuis la création des épreuves motocyclistes au Maroc.

Cette année, le plateau des pilotes engagés comprend des Anglais, des Allemands, des Italiens, des Belges, des Suisses, des Irlandais, des Français...

On y verra des Norton, A.J.S., Velocette, Gilera, Parilla, D.K.W., Triumph, Jawa, Puch.

On constatera une fois de plus et dans ce domaine de la moto, que l'industrie française se désintéresse de la compétition.

Que les médecins de notre économie malade ne s'étonnent pas alors que les clients aillent à l'étranger pour obtenir ce qu'ils ont besoin.

On ne verra rigoureusement pas une seule machine française, même rafistolée et gonflée sur le circuit d'Anfa. C'est vraiment triste ».

### RAYONNEMENT DU CLUB

1°) Croyez-vous utile de désigner un responsable local ou cantonal pour regrouper les motocyclistes du lieu et partir en groupe aux manifestations organisées par l'U. M. A. ?

2°) Seriez-vous candidat à ce poste ?

Connaissez-vous une personne susceptible d'animer votre commune ou votre canton ?

3°) Désirez-vous voir organiser dans votre commune une manifestation sportive ? (de quel genre) ?

4°) Souhaitez-vous voir créer une plaque-insigne de Club adaptable sur les motos. (Nous acceptons avec plaisir les croquis) ?

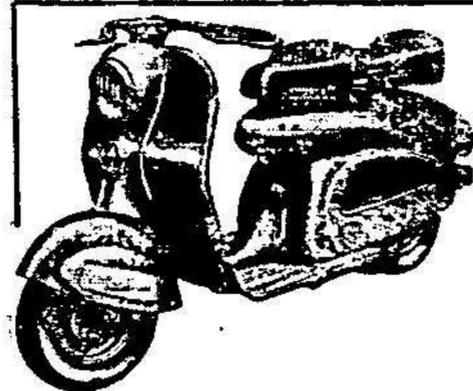
VEUILLEZ INDIQUER :

NOM : Prénom : Age :

Adresse :

Cylindrée du motocycle :

Découper et retourner avant le 1<sup>er</sup> décembre 1952, à :  
R. PIHET,  
Automobile-Club Ardennais 10, Cours Briand, Charleville



*Celui que vous attendiez !*

Le Scooter  
**MOTOBÉCANE**

*C'est un 4 temps*

**ETS RAYMOND TYKOCZINSKI**  
24, RUE DU MOULIN -- CHARLEVILLE

### Nos Pilotes et leur Monture

Les Français brillent rarement en compétition internationale, entendons-nous dire souvent.

Et pour cause ! Pour espérer s'imposer au premier plan, il faut disposer d'une machine « d'usine ». Pourquoi les étrangers confieraient-ils leur bolide aux Français alors qu'ils ont des hommes de valeur chez eux et que la France elle-même ne fait rien pour ses coureurs.

...Il faut croire pourtant que nous avons des hommes de classe puisque plusieurs de chez nous ont l'occasion de courir (quand même !) sur des machines « maison ».

C'est le cas pour Burgraff, qui se voit confier par M. V. une 125 cc et deux mécaniciens, pour le sidecariste Drion, qui court sur Norton « d'usine », pour Monneret et quelques rares élus.

Où es-tu, orgueil national de nos industriels ?

Téléphone 26.21

HOTEL - RESTAURANT

**CASINO DU MONT-OLYMPÉ**

VILLE DE CHARLEVILLE

SALON DE THÉ  
CUISINE SOIGNÉE

BAR AMÉRICAIN  
CAVE RÉPUTÉE

SALLES POUR NOCES ET BANQUETS

VÉRIFICATEUR  
**AUTOTEST**  
POUR BOUGIES ET ALLUMAGE

*Ne gaspillez plus...*

**VOTRE ESSENCE !**

*Employez*  
**AUTOTEST**

**Cera**

2<sup>e</sup> ROUTE DES SOLDATS  
LYON - ST CLAIR

# MOTOCYCLISME

## DEUX ÉPREUVES NATIONALES à CHARLEVILLE en 1953

Depuis sa reprise d'activité l'Union Motocycliste des Ardennes a toujours tenté d'offrir aux « Motards » concurrents ou spectateurs des épreuves intéressantes.

Devant le succès grandissant de ces épreuves il avait été décidé de demander l'inscription de deux d'entre elles au calendrier national.

La demande a été déposée à Paris et fort bien défendue à la réunion de la F.F.M. par M. Delporte, directeur de l'A.C.A. et représentant l'U.M.A. auprès de la Fédération.

Le 17 mai sur le vélodrome de Charleville aura lieu une grande réunion, ouverte à tous les motocyclistes français et frontaliers (Belges et Luxembourgeois). Jusqu'alors ceux de la Ligue de Champagne avaient seulement été autorisés à courir. On peut donc s'attendre à voir quelques as nationaux en 175 cc, 250 cc et 500 cc.

En outre le spectacle sera complété fort probablement par une exhibition des champions de France d'acrobatie 1952 en moto.

Le 14 juin, le Circuit de Vitesse de Charleville sera organisé. On se rappelle l'interdiction fédérale imposée en 1952. Tous les amis de l'U.M.A. peuvent être assurés cette année de son déroulement. Il ne pourra, pour des raisons de sécurité être ouvert en 1953 qu'à des machines de 175 cc de cylindrée maximum. Là encore des contacts vont être pris avec des nationaux de valeur.

Faits principaux du calendrier de l'U.M.A. pour 1953, ces deux courses doivent trouver autant auprès du public averti que profane un excellent accueil.

### Lu dans le Bulletin de la Fédération Française de Motocyclisme

La copie de l'arrêté du Préfet des Bouches-du-Rhône autorisant les motocycles de 125 cc et au-dessous à participer aux compétitions, qui nous a été adressée par le M.C. Marseille sera communiquée pour avis au Ministère de l'Intérieur.

### Le prix des Licences.

*Licence nationale de conducteur : 500 frs.*

*Les membres de l'U.M.A. désirant renouveler ou demander une licence peuvent dès à présent s'adresser à l'U.M.A. Les formalités de délivrance peuvent être assez longues, il est recommandé de prendre ses précautions bien avant le début de la saison.*

### Permis de conduire.

L'article 34 de la loi de Finances 1952 est appliqué depuis le 15 mai dernier.

La taxe qui était précédemment fixée à 480 frs est donc passée à 1.000 frs.

Le droit d'examen étant porté à 400 frs, le prix du permis est donc porté à 1.400 frs.

**AVEZ-VOUS REPONDU AU REFERENDUM**  
— IL EN EST ENCORE TEMPS —

Le Président et les Membres du Comité adressent pour 1953 à tous les Motards et leur famille, les meilleurs souhaits de bonne et heureuse année.

### La Vie du Club

**COTISATION MOTARDS : 350 frs sans la Revue ; 700 frs avec la Revue.**

### AU COMITE.

A l'issue de sa première réunion tenue au début du mois d'octobre, le Comité a élu son nouveau bureau, dont voici la composition :

Président : R. Pihet ;  
Vice-Président : M. Nonnon ;  
Secrétaire : Mme C. Moreaux ;  
Secrétaire-adjoint : M. Masuel ;  
Trésorier : G. Moreaux.

Deux Commissions ont également été constituées :

### Commission Sportive

Président : Lambert ;  
Membres : Dupont, Favret, Lefebvre, Malicet, Nonnon, Pierquet, Pierrard, Petitfils, Riquel, Tourte.

### Commission Touristique

Président : M. Nonnon ;  
Membres : Masuel, Malicet, Pierquet, Tourte.  
M. Delporte, directeur de l'Automobile-Club Ardennais a accepté de représenter l'Union Motocycliste des Ardennes auprès de la Fédération Française Motocycliste.

Outre les membres du Comité, les Commissions pourront comprendre d'autres personnes. Déjà plusieurs candidatures ont été retenues.

### ET LE REFERENDUM ?

Ardennais nous-mêmes, nous savions combien l'Ardennais était froid. Quand en réunion de Comité on aborda la question du referendum plusieurs émirent des pronostics : 1.000 membres, cela doit donner près de 250 réponses disait l'un, une cinquantaine disait un ancien, une centaine tout au plus pensait l'instigateur de cette consultation.

...L'indifférence rencontrée auprès des motards a été plus grande encore qu'on ne pouvait le supposer.

C'est sans aucune gêne que nous avouons sincèrement n'avoir reçu que deux réponses durant le mois d'octobre et trois autres au début de décembre... Heureusement que les Commissions sportive et touristique n'ont pas attendu cela pour commencer leur travail...

## Le Trials

### UNE COMPETITION SEDUISANTE ABORDABLE PAR TOUS LES PILOTES ET TOUTES LES MACHINES.

L'Angleterre, patrie du motocyclisme, semble-t-il souffre, plus que nous, et cela semble paradoxal, du manque de circuits routiers.

La législation britannique interdit toute course sur route. Il est impossible à quiconque de fermer une route pour organiser une course de vitesse (autos, motos ou vélos). Nous n'en sommes pas là (heureusement !) en France, mais pour organiser des circuits de vitesse ou de régularité sur route, il y a une réglementation sévère qui bride un peu l'enthousiasme des organisateurs.

Et pourtant Norton, Velocette, A.J.S., Triumph, B.S.A., Douglas et autres J.A.P. ont fait briller les couleurs anglaises sur les différents circuits mondiaux. Les Duke, Armstrong, Oliver, Anderson et Cie ont accumulé les succès en Europe. L'industrie motocycliste anglaise, malgré les difficultés rencontrées sur son territoire, n'a pas abandonné la compétition, source de progrès... et de chiffre d'affaires.

Barrée en son début par les Anzani et les Peugeot, l'industrie motocycliste anglaise a déplacé son banc d'essai dans l'île de Man où le Tourist Trophy peut se dérouler (le système législatif le permettant à cet endroit).

C'était pourtant insuffisant pour l'ensemble des sportifs anglais. Faute des routes il fallait courir ailleurs.

Avec des motos bricolées ce furent les débuts de Graham et de bien d'autres.

Les Trials allaient permettre à des amateurs moins fortunés de goûter aux joies de la compétition sans grand risque d'accident personnel ou mécanique.

Après l'Angleterre, l'Allemagne vint à cette forme « utilitaire » de la compétition. La France y « tâta » timidement à son tour mais à présent le mouvement est lancé.

Le journal « L'Equipe » vient de mettre en compétition la Coupe Challenge Inter Clubs des Trials de France, qui sera attribuée à l'équipe du club vainqueur trois fois consécutives dans les trials français.

Comment expliquer cet engouement ?

Le règlement est susceptible de tant d'adaptations que toutes les qualités, celles du pilote surtout, y trouvent leur application. La « conduite » joue un plus grand rôle que la vitesse de la machine.

Mais que comprend un parcours de trials, qu'il ne faut pas confondre avec le moto-cross ? Des chemins forestiers durs, rocailleux... ou boueux, des passages de prairie faiblement ondulée, des sentiers étroits, des routes, des gués, etc... Les concurrents sont lâchés un par un et luttent contre la montre : ici, la vitesse entre en ligne de compte mais elle ne sert qu'à départager les concurrents comptant le même nombre de points de pénalisation. On prévoit en effet des zones où le concurrent ne doit pas stopper ou mettre un ou deux pieds à terre.

Des juges placés à ces endroits constatent des infractions. Cette fois la tenue de la machine, l'utilisation de la boîte de vitesse, du frein, l'art de conduire sont les atouts majeurs.

Si bien que beaucoup de machines touristes simplement allégées au moment du départ s'alignent dans de telles épreuves.

A l'Union Motocycliste on a songé à organiser une épreuve de ce genre, ouverte à tous les membres du club. Il n'y aura pas nécessité de posséder une licence de la F.F.M. pour y prendre part. La presse locale et régionale donnera tous les détails en temps utile. Si cette compétition rencontrait un succès il serait possible l'an prochain d'organiser une coupe de trial durant la période novembre 1953 à avril 1954. Quelle commune posera sa candidature pour cette manifestation ?

## La Presse et la Moto

S'il n'est pas rare de rencontrer, dans ce qu'on appelle la « grande presse » des campagnes nettement motophobes, on ne peut qu'enregistrer avec satisfaction les encourage-

ments et les soutiens qui nous sont parfois témoignés.

C'est ainsi que dans des périodiques spécialisés tels que Auto Journal, Inter Auto, l'Automobile, on trouve une rubrique motocyclisme assez copieuse. Voilà une preuve de la sympathie de la part de la grande famille qu'est l'automobile.

Autre sujet de satisfaction. Le quotidien sportif « L'Equipe » donne une plus large place chaque jour à la motocyclette, tant au point de vue technique qu'utilitaire ou sportif. Mieux ! « L'Equipe » patronne les Trials de France.

## DES REDUCTIONS.

Nous rappelons à nos membres actifs que le journal Inter Auto leur consent une réduction de 20 % sur le prix de l'abonnement. Mentionner le n° de la carte de membre de l'U.M.A.

## La Moto à l'Etranger

### LE SPORT MOTOCYCLISTE EN ANGLETERRE

Après la suppression de la catégorie 250 cc au Tourist Trophy, l'Angleterre a supprimé celle des 125 cc. Cela est d'autant plus bizarre que c'est dans ces catégories qu'elle n'a pas de machines de ces cylindrées capables de lutter avec succès contre les représentants étrangers : italiens et allemands.

...Mais cela n'empêche pas Triumph de lancer une 150 cc.

...Cela s'apparente assez (car nous ne croyons pas au problème du permis) à la suppression de la catégorie 125 cc en France.

### LES EPREUVES SPORTIVES EN BELGIQUE

Le calendrier international est maintenant fixé. Nous avons relevé les épreuves qui se dérouleront assez près de notre département pour inciter les membres de l'U.M.A. à s'y rendre.

#### Grands Prix :

- 14 mai : Grand Prix de Luxembourg ;
- 5 juillet : Grand Prix de Belgique Spa.

#### Meetings Internationaux :

- 26 avril : Circuit de Floreffe ;
- 3 mai : Trophy de Mettet ;
- 24 mai : Circuit de Chimay ;
- 31 mai : Circuit de Soraing ;
- 13-14 juin : Bol d'Or Belge ;
- 19 juillet : Circuit de Mons ;
- 26 juillet : Circuit de Gedinne.

#### Moto-cross :

- 2 août : Grand Prix de Belgique à Namur ;
- 9 août : Grand Prix d'Éttelbruck (Luxembourg) ;
- 12 avril : Moto Cross de la Citadelle de Namur.

### LES CHAMPIONS INTERNATIONAUX.

- Les allemands G. Meier et Schnell abandonneraient la compétition.
- Armstrong et Dale quitteraient également Norton.
- Amar, Kavanagh et Cawton courront officiellement pour Norton.
- On a annoncé que l'anglais Duke, champion du monde des 350 sur Norton passerait chez Gilera. Plus récemment Duke a été annoncé comme... coureur automobile pour Aston-Martin.

### LES COUREURS FRANÇAIS ET LEUR MONTURE.

- Le champion de France des 500 Collot a été sollicité par plusieurs marques étrangères. N.S.U. lui confierait une 250 d'usine. Gilera lui propose une 500 double arbre... mais que va faire Norton ?

## La saison est ouverte

Avec le beau temps qui est apparu à la fin du mois de mars, le nombre des motos sillonnant les routes ardennaises s'est accru. Les frileux ont sorti leur monture. Il est un peu des motos comme des hirondelles: Elles reviennent au printemps.

L'U.M.A. a donc connu un beau début de saison. C'est par le Trial de Vireux-Molhain que celle-ci s'est ouverte. La presse quotidienne a suffisamment parlé de cette épreuve pour que nous n'y revenions pas. Le Trial est né viable et on peut penser que sa croissance sera bien conduite.

Avec la saison 1953, l'U.M.A. met à son actif une nouvelle activité. Les cyclomoteurs font leur apparition dans les manifestations. L'occasion leur en est donnée par le Rallye de l'Association Commerciale et Industrielle de Charleville.

Que feront les scooters ? Ils apparaissent timidement auprès leurs amis motards. Ils devraient venir gonfler les effectifs des membres actifs (et agissants) de l'U.M.A.

## Coupe de l'Union Motocycliste des Ardennes Règlement

**Article premier.** — L'Union Motocycliste des Ardennes fera disputer le 17 mai 1953 des courses sur piste, au Stade-Vélodrome de Charleville.

**Article 2.** — Ces courses auront pour nom « Coupe de l'U. M. A. ».

**Article 3.** — Cette épreuve est une manifestation nationale organisée conformément au règlement sportif national de la Fédération Française Motocycliste, en vigueur.

**Article 4.** — Cette coupe est une épreuve ouverte à toutes personnes licenciées à la F.F.M. ou à une Fédération étrangère si elles font partie d'un club situé dans la zone frontalière.

**Article 5.** — Elle comportera un certain nombre de tours:  
— 20 en éliminatoires (8 km) ;  
— 30 en finales (12 km) pour les motocyclettes des trois classes retenues.

**Article 6.** — Les motocyclettes autorisées à participer à cette compétition seront les suivantes : 175, 250 et 500 cc.

Première série 175 cc = au-dessus de 125 et jusqu'à 175 cc.

Deuxième série 250 cc = au-dessus de 175 et jusqu'à 250 cc.

Troisième série 500 cc = au-dessus de 250 et jusqu'à 500 cc.

**Article 7.** — La distribution des prix aura lieu le soir même de l'épreuve au siège de l'U.M.A., Café du Commerce, place Ducale, à Charleville.

Ils seront de :

	Classe 175	Classe 250	Classe 500
1°)	5.000 >	4.000 >	6.000 >
2°)	3.500 >	3.000 >	4.000 >
3°)	2.500 >	2.000 >	3.000 >
4°)	2.000 >	1.000 >	2.000 >
5°)	1.500 >		
6°)	1.000 >		
	15.500 >	12.000 >	15.000 >

Primes de départ : dans chaque série, il sera attribué une prime de 3.000 francs aux engagés ayant pris le départ. En plus, chaque concurrent recevra une indemnité kilométrique de 5 francs. Le kilométrage sera décompté sur carte Michelin par l'itinéraire le plus court. En aucun cas, cette indemnité ne pourra dépasser 3.000 francs.

**Article 8.** — *Composition des séries.* — En aucun cas le nombre de véhicules en piste ne pourra dépasser 6.

a) *en 175 cc.* — Il ne pourra y avoir que 18 concurrents répartis en 3 séries. Les 2 premiers de chaque série seront qualifiés pour la finale.

b) *en 250 cc.* — Il ne pourra y avoir que 12 concurrents répartis en 2 séries. Les 2 premiers de chacune d'elles étant qualifiés pour la finale.

c) *en 500 cc.* — Il ne pourra y avoir que 8 concurrents répartis en 2 séries. Les 2 premiers étant qualifiés pour la finale.

La composition des différentes séries sera faite à l'issue de l'entraînement prévu le matin de l'épreuve par la Commission Sportive et en fonction des temps réalisés au cours de cet entraînement.

**Article 9.** — Tous les concurrents devront justifier de licences régulières, tant de coureurs que de concurrents de la F.F.M. pour l'année 1953.

Tous les conducteurs devront être âgés de 18 ans révolus. Les mineurs devront fournir une autorisation légalisée de leurs parents ou tuteurs.

**Article 10.** — *Engagements.*

Chaque concurrent devra signer une formule d'engagement fournie par les organisateurs de l'épreuve. Il devra adresser à l'Union Motocycliste des Ardennes, autant de formules que d'engagements (plusieurs catégories). Cette demande d'engagement devra être obligatoirement accompagnée du montant des droits, sous peine de nullité, sans autres avis de la part des organisateurs. Les droits d'engagement sont fixés comme suit :

500 + 1.000

Le deuxième droit d'engagement de 1.000 francs sera remboursé à tous les concurrents ayant pris le départ.

Les droits d'engagement seront définitivement acquis. En cas d'annulation de l'épreuve, les organisateurs ne sauraient être tenus responsables vis-à-vis des concurrents et ne sauraient être tenus qu'au remboursement pur et simple des droits d'engagement.



**30 années de compétition**  
font des Etablissements

**Raymond  
TYKOCZINSKI**

la 1<sup>re</sup> maison sportive du Nord-Est

Recordman et vainqueur de nombreuses  
épreuves toutes homologuées par la  
F.F.M., l'A.C.F. et la F.M.E.

AGENCE EXCLUSIVE :

**MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT**  
24, RUE DU MOULIN CHARLEVILLE

**Article 11.** — Les engagements seront reçus à partir du 1<sup>er</sup> avril au 10 mai dernier délai, au Secrétariat de l'Union Motocycliste des Ardennes, boîte postale n° 6, à Charleville.

**Article 12.** — Les engagements ne seront définitivement admis qu'après décision de la Commission Sportive, qui pourra refuser les engagements présentés, sans avoir à en faire connaître les raisons. Tout concurrent engagé dans plusieurs catégories devra prendre le départ avec une machine dont la cylindrée correspondra à chacune des catégories dans lesquelles il est engagé. En aucun cas, il ne sera permis de prendre le départ avec une machine de cylindrée inférieure à celle de la catégorie disputée.

Les concurrents éliminés seront avisés personnellement par lettre recommandée. Les droits d'engagements leur seront entièrement remboursés.

**Article 13.** — Les départs auront lieu le 17 mai 1953, à partir de 14 h 30, moteur tournant, véhicule arrêté, la roue avant sur la ligne de départ.

**Article 14.** — La piste mesure 400 mètres, les tours s'effectuant dans le sens opposé aux aiguilles d'une montre. Il est formellement interdit à tout conducteur de circuler dans le sens inverse, sous peine de demande de disqualification à la F.F.M.

**Article 15.** — Tous les véhicules prenant part à la course devront être munis de 3 disques en tôle, placés un de chaque côté de l'arrière de la machine et un à l'avant.

Ces disques porteront le numéro d'enregistrement qui leur sera attribué (fond noir, chiffres blancs).

Ces chiffres devront avoir au minimum 20 cm de hauteur et 8 cm de largeur.

Tous les conducteurs devront, aussi bien à l'entraînement qu'en course, porter un casque protecteur d'un modèle conforme à la définition qu'en donne la F.F.M., paragraphe 20 — Règlements — ainsi qu'un vêtement de protection efficace.

Rappel des signaux réglementaires :

- Rouge : arrêt absolu et immédiat ;
- Jaune : attention, danger ;
- Vert immobile : libre ;
- Bleu agité : signal de dépassement ;
- Noir accompagné d'un N° : signal d'arrêt pour ce N° ;
- Damiers noirs et blancs : signal de fin de course.

**Article 16.** — Assurance :

L'Union Motocycliste des Ardennes contractera au profit de tous les concurrents qui participeront à la course, des assurances qui les couvriront de la façon suivante :

1°) Pour les accidents matériels et corporels de toute nature pouvant être causés à des tiers pendant les essais officiels et pendant la course, comportant une garantie de tous recours — garantie illimitée.

2°) Contre l'incendie jusqu'à concurrence de deux cents mille francs. Le concurrent demeurera son propre assureur pour toutes sommes dépassant les garanties prévues au présent règlement, étant entendu que dans le cas où il réaliserait de son propre chef une assurance complète, la Compagnie (ou la Société d'assurances) renonce en cas d'accident ou de sinistre à tous recours qu'elle serait amenée à exercer contre l'U.M.A., la F.F.M. ou contre tout autre organisme intermédiaire, contre toutes personnes dont les organisateurs seraient responsables, contre toutes autorités municipales et départementales, contre l'Etat, voir même contre toutes personnes « relevant desdites autorités à titre quelconque ». Toutes les polices souscrites par les concurrents devront être adressées au Directeur de la Course accompagnée de la quittance correspondante pour vérification avant le 1<sup>er</sup> mai.

Le départ sera refusé le jour de la course à tout concurrent qui ne se serait pas mis en règle au point de vue assurance.

## Bravo les Monneret

Une fois de plus, la famille Monneret s'est mise en vedette... et à la peine.

Partis de Lisbonne, conduisant à tour de rôle, Monneret père et fils, ont rallié Monte-Carlo à plus de 51 km de moyenne. Ils ont couvert 3.356 km dans les mauvaises conditions qu'ont connues les automobilistes du Rallye de Monte-Carlo.

Bravo à ces pionniers de la moto qui ont déjà et continuent à montrer que c'est un engin aux très grandes possibilités.

## Les machines françaises de sport ou de compétition

Au hasard des lectures des journaux spécialisés nous avons noté avec satisfaction l'apparition de modèles sports ou compétition représentant l'industrie ou l'artisanat français.

× Peugeot a sorti une 175 cc qui développe 15 CV et qui a tourné à 127 km/h. Sa puissance au frein doit lui permettre d'obtenir une vitesse maximum plus grande. On a parlé... officieusement, d'une vitesse dépassant 135 km/h.

× Nougier, en partant d'un moteur Magnat-Debon a réalisé une 175 double A.C.T. qui a de belles possibilités. Nous l'avons vu tenir un Mondial qui frise les 145 km/h.

× Terrot a transformé quelques machines d'avant-guerre en 175 compétition. Behra fut le conducteur de l'une d'elles.

× Motobécane livre des pistons et arbres à cames spéciaux permettant d'améliorer les performances de sa 175 cc. Certains coureurs ont augmenté la surface de refroidissement par une nouvelle culasse. Il existe aussi des modèles avec graissage par circulation.

× A.M.C. livre un modèle dit « Bol d'Or » qui se prête encore au gonflage (voir Moto Revue du 21 février 1953).

× Camus, coureur de D.-S. Malterre, vient de construire entièrement un moteur de 175 cc compétition A.C.T. La vitesse escomptée est de l'ordre de 160 km/h.

× Battus sur les 125 cc, peut-être parce qu'ils ne se sont pas donné l'effort de tenter quelque chose, les constructeurs français vont-ils tenter de se rattraper en 175 cc ? Il serait temps, car l'industrie italienne qui tient la vedette en petites cylindrées commence à sortir des 175 cc. Plusieurs modèles A.C.T. sont livrables aux clients.

× En 250 cc, à part quelques réalisations personnelles, ou des transformations, il n'y avait rien en France ces derniers temps. On attend donc avec intérêt la 250 A.M.C.

## Pour les coureurs ardennais

Quelques coureurs ardennais seraient désireux de participer cette année à des épreuves nationales.

Voici la date de quelques-unes de celles-ci :

- 3 mai : Course de vitesse de la région parisienne (A.M.S.).
- 23-25 mai : Deuxième Circuit de régularité de l'Est (C.M. S.N.).
- 31 mai : Prix de Paris.
- 6-7-8 juin : Bol d'Or (A.M.C.F.).
- 7 juin : Prix de Picardie (M.C. Picard).
- 7 juin : Vingt-et-unième Grand Circuit des Vosges de régularité (A.S.A.C. Alsace).
- 20-21 juin : Course de vitesse à Roubaix (M.C. Nord).
- 21 juin : Circuit de vitesse (M.C. Clodoaldien).
- 5 juillet : Circuit de vitesse pour machines de série (A.M. Doubs).
- 12 juillet : Course de vitesse à St-Quentin (M.C. Aisne).
- 14 juillet : Circuit de vitesse de Giromagny (M.C. Giromagny).
- 15 août : Course de côte (M.C. Nord).
- 4 octobre : Coupes du Salon (A.M.C.F.).

# MOTOCYCLISME

Le 14 Juin se disputera

## LE 1<sup>er</sup> PRIX J. ROLAND

Le 14 juin prochain l'Union Motocycliste des Ardennes fera disputer son premier circuit de vitesse national à Charleville. Cette épreuve portera le nom de Prix de la Ville de Charleville et Prix Jean Roland.

Jean Roland, cela ne dit pas grand'chose aux jeunes motards ardennais. Ce fut pourtant un gars de chez nous, bien simple et bien sympathique qui fit briller les couleurs de l'U.M.A. avant de devenir recordman du monde. Sa carrière motocycliste fut stoppée en pleine ascension le 23 juillet 1933, au Circuit de Carcassonne.

Voilà pourquoi vingt ans après l'Union Motocycliste des Ardennes commémorera le souvenir de Jean Roland.

Jean Roland, pour nous, qui écrivons cet article, ce n'est pas un visage, mais c'est l'ambiance de la compétition, ce poison qui s'infiltré en vous dans votre jeunesse, Jean Roland c'est une « Norton », sa Norton appuyée sur le bord d'un trottoir devant « Le Caveau », restaurant de la place Ducale, à Charleville, au matin d'une épreuve qui connut un grand succès dans les Ardennes : le Circuit de Warcq-Belval. Pour nous, Jean Roland c'est le souvenir d'une période où le motocyclisme vivait intensément dans les Ardennes.

Né en 1910, Jean Roland vint à la compétition quelque seize ans plus tard. Oh ! ce fut un début bien modeste, avec une 350 cc latérale. Ce fut ensuite le Circuit de Régularité des Ardennes avec une 500 cc B.S.A. En 1929 il partit à Paris et fit l'acquisition d'une 500 cc Norton avec laquelle il participa au Circuit de Warcq. A Montléry il fit quelques tentatives de records en side-car. Fin 1929, il entra chez Rowin San Sou Pap avec Georges Monneret. L'année suivante ce fut le régiment mais aussi l'occasion d'enrichir son palmarès.

Il se classa premier à la Course de côte de Gometz-le-Châtel et dans quelques épreuves semblables. Il participa aux Circuits de Dieppe et de Pau avec l'équipe officielle Rowin. En 1931, au guidon d'une 500 N.S.U. il se révéla de classe internationale, au Circuit du Camp du Drap d'Or. Mais après un excellent départ il connut des ennuis mécaniques, il dut abandonner.

En 1932, il pilotait une Rudge qui lui permit d'enlever le Circuit du Grand Couronné en Lorraine ainsi que le Circuit de Picardie. En fin d'année, il s'associa commercialement et sportivement avec Monneret. Tous deux ils s'adjugèrent le record du monde des 24 heures en 350 cc. Sur Monet-Rudge de 250 cc il établit une série de records dans la Côte Lapize. Il pilotait également une 500 cc en compétition de vitesse jusqu'au Circuit de Carcassonne, le 23 juillet 1933, qui lui fut fatal.

Voulant donner de l'éclat à son premier Circuit routier national d'après guerre l'U. M. A. a fait appel aux spécialistes français et belges frontaliers de 175 cc. On peut espérer que cette épreuve qui entraîne de gros frais d'organisation et qui a trouvé un accueil favorable auprès des Pouvoirs publics et de la Municipalité de Charleville sera suivie par un très nombreux public.

La presse quotidienne donnera en temps utile tous les renseignements sur le Premier Prix Jean Roland.

### Au Tableau d'Honneur des Constructeurs Français

● Un particulier, M. Mazoyer, vient de présenter une 500 cc de grand tourisme, de conception très moderne, aussi bien dans sa partie cycle que dans son groupe moteur

transmission. Déjà connu dans le monde du motocyclisme par les machines de moto-cross qu'il a présentées, M. Mazoyer vient de réaliser une moto qui devrait tenter un groupe puissant de constructeurs... A moins qu'il n'en soit pour la Mazoyer comme pour la Sublime bi-cylindre que Périn et Lemardelé avaient présentée au Salon... on attend toujours la construction en série par faute de moyens financiers de ces pionniers de la moto.

● Les constructeurs français de motos de petite cylindrée: 175 cc ont encore réalisé des progrès. Leurs modèles de sport ont prouvé qu'ils possédaient vitesse et résistance.

C'est ainsi qu'aux Eliminatoires du Bol d'Or une Peugeot tourna pendant 2 heures à 106 km de moyenne, une Automoto à 101 km/h, une DS Malterre et une Motobécane à 100 km/h, une Guiller à 97 km/h, etc... Le mouvement Sport est bien lancé maintenant. Dommage qu'il n'en soit pas autant en 125 cc.

● Un autre constructeur privé, Nougier Frères, qui ont gonflé de nombreuses machines de petite cylindrée dans le Midi et qui ont mis aux mains de Schaad une 250 compétition de leur conception annoncent la sortie de deux machines de 4 cylindres. L'ardennais Collignon, industriel à Grenoble, vainqueur du Bol d'Or 1952 piloterait la 4 cylindres.

● Après Peugeot, Ydral et A.M.C., Motobécane va commercialiser une 175 de sport avec quelques modifications touchant au refroidissement, au graissage, au réglage.

● Les premières 250 cc Terrot dont le cadre a été modifié depuis la présentation au Salon apparaîtront bientôt dans les Ardennes. Les performances de ces machines seraient intéressantes.

### Nos Pilotes

● Pour sa première monte sur une Gilera 4 cylindres Pierre Monneret a fait preuve de qualités étonnantes à Pau. P. Monneret, sur les traces de son père, s'annonce comme un de nos solides espoirs.

● Collot a bien commencé sa saison, en triomphant à Sarrebruck en 500 cc.

SPORTS  
Camping

Claude SCHWARTZ

17. avenue J.-Jaurès  
CHARLEVILLE

## Il fallait oser... et les trials connurent le succès

Quand le nouveau Comité de l'U.M.A. entra en fonction il décida de faire un effort de décentralisation et d'éclectisme dans ses organisations.

Parce qu'ils pouvaient toucher un grand nombre de spectateurs connaissant imparfaitement les qualités que présente une moto ou un vélomoteur modernes, parce qu'ils pouvaient permettre à de nombreux motards de goûter aux joies de la compétition, parce qu'ils pouvaient être l'occasion de sorties-promenades en groupe les trials étaient presque une nécessité.

Mais organiser c'est dépenser de l'argent. Nous ne dirons rien du temps passé par les membres du Comité: ils sont là pour cela. En compensation « les rentrées » n'étaient guère à envisager. Il fallait aussi découvrir dans les localités retenues un noyau de personnes dévouées et amies de la moto.

Malgré la hantise des frais provoqués par l'assurance, les prix aux concurrents, etc... l'U.M.A. tenta l'expérience.

Elle eut la chance de trouver dans tous les endroits où elle fit disputer un trial le noyau de supporters locaux.

A Vireux, ce furent M. Naulvaux, M. Courtois et de nombreux commerçants.

A Signy-l'Abbaye, ce furent la Municipalité, M. Velter, des commerçants, industriels et sportifs locaux.

A Charleville ce fut le Commandant Bescond, ses officiers et les hommes de la C.R.S. 23.

A Rethel, ce fut également la Municipalité, l'Association Commerciale, le Syndicat d'Initiative et un Groupe d'animateurs locaux.

L'U.M.A. eut également la chance de bénéficier chaque fois du beau temps.

Les journaux « L'Ardennais » et « L'Union » nous aidèrent très largement en patronnant une de nos épreuves et en nous ouvrant largement leurs colonnes.

Le public vint très nombreux à ces épreuves et l'on constata avec plaisir de nombreux concurrents et de nombreux participants aux sorties-promenades.

Sur le plan sportif l'U.M.A. s'est rodée dans cette spécialité nouvelle pour elle. Il y eut bien quelques sujets de mécontentement, mais tout finit par s'arranger, dans une ambiance très sport. On peut penser que la prochaine saison de trial sera mieux réussie encore... et qu'un championnat départemental pourra être créé.

Nous voudrions remercier ici tous ceux qui nous ont aidé ou ont œuvré pour la réussite des trials. Ils nous ont permis d'envisager l'avenir du Club et de la Moto dans les Ardennes avec beaucoup de confiance.

## Après la Coupe du Moto-Hall

Fidèle à sa tradition, Moto-Hall fit disputer sa 25<sup>me</sup> coupe au cours d'une sortie-promenade favorisée par le beau temps.

Rassemblés devant le magasin de son animateur, le sportif motoriste Maurice Nonnon, de nombreux promeneurs prirent bientôt le chemin de Verdun. Jusqu'à Sedan, le peloton imposant s'augmenta encore de nombreuses unités. On ne peut raconter une telle journée. Le nombre des participants (une cinquantaine), leur satisfaction, les nombreux prix distribués prêchent en faveur de cette épreuve qui est appelée à connaître pour sa 26<sup>me</sup> édition le succès qu'elle a toujours rencontré auprès des motards ardennais). L'U. M. A. tenait à remercier dans son bulletin l'effort d'organisation et l'effort financier accompli par M. Nonnon.

## 5<sup>me</sup> Coupe de Vitesse de l'U.M.A.

### UN SUCCÈS SANS PRÉCÉDENT

Au risque d'être taxé d'un manque de modestie nous pouvons dire que la 5<sup>me</sup> coupe de vitesse de l'U.M.A. a obtenu un succès sans précédent. Jamais, avant guerre même, au temps des « Bois d'Or » réputés pourtant par leur succès, jamais depuis la Libération, on n'avait vu autant de monde assister à une réunion motocycliste au vélodrome de Charleville.

Attirés par la variété et la qualité du programme les spectateurs étaient venus en masse, encourager les organisateurs dans leur tentative périlleuse. Il eût suffi en effet d'une petite averse pour mettre dans une situation délicate le Comité de l'U.M.A.

On ne peut pourtant lui tenir grief d'avoir osé. Comité jeune, Comité de jeunes, cherchant à satisfaire un public qui commençait à être saturé de réunions trop semblables les unes aux autres, celui-ci a risqué beaucoup pour satisfaire un public difficile, connaisseur et qui ne demandait qu'à vibrer à un spectacle, qualitativement amélioré.

Pour atteindre ce but et la raison même des suggestions qui lui avaient été faites, le Comité de l'U.M.A. avait fait appel aux meilleurs spécialistes français en grosses cylindres. Si un concurrent comme Lemayeux est apparu en dessous de sa valeur (et l'explication fut chaude le soir à la remise des prix !), on ne peut contester les qualités de pistards des Toto Marnay, Callède, Vonin et Fossier. Le champion de ces dernières années, le Rémois Fossier, qui est un pilote plein de cran, connaissant parfaitement la piste de Charleville et qui possède une machine dont la vitesse de pointe voisine le 170 km-heure, a dû s'incliner cette fois sans perdre aucunement de son brio. Il prit, cette année, une très normale 3<sup>e</sup> place, non sans avoir tenté de doubler Callède qui, avec Marnay et Meyniès compose le trio majeur des pistards français. Fossier peut se montrer satisfait de sa participation et doit se dire qu'il n'a aucunement démerité aux yeux de ses nombreux supporters ardennais. Callède, ce Bordelais sympathique, aussi valeureux pilote que fin mécanicien, a confirmé tout le bien que la presse disait de lui. Il fallut voir le samedi après-midi, quand, le premier, il se présenta sur la piste carolopolitaine, son inquiétude en constatant la défaillance de sa mécanique. En hâte, il se mit à l'ouvrage, et, prenant sur ses heures de sommeil, il put se présenter au départ, sans entraînement, avec la volonté de s'imposer, même à Marnay.



# MOTOCYCLISME

## MAI - JUIN : Mois de la vitesse.

Chaque année les mois de mai et juin marquent la saison des épreuves de vitesse qu'organise l'U.M.A. Chaque année les programmes de ces manifestations attirent un public nombreux, car ils sont toujours de qualité.

### LA 6<sup>e</sup> COUPE DE VITESSE SUR PISTE.

Disputée au vélodrome de Charleville, cette épreuve vit son programme bousculé dans son déroulement, car le 23 mai au matin, il fut impossible aux concurrents d'effectuer les essais sur le ciment mouillé. Cela gêna beaucoup notre organisation qui eut plus de trous que les années précédentes. Les spectateurs le comprirent fort bien et nous les en remercions une fois de plus aujourd'hui.

Un coureur de classe et ami de l'U.M.A. manquait au programme : le bordelais Callède qui avait chuté la veille à Reims à l'issue de sa brillante course. Atteint de plusieurs fractures, Callède est maintenant rétabli et il se prépare à disputer au mois d'août une épreuve en side-cars. Si on regretta l'absence de Callède, on ne put que regretter la présence de Tellouh ce (soi-disant) coureur qui se révéla incapable de rouler à plus de 60 km/h sur le ciment carolopolitain. S'étant refusé à lui payer une prime de départ imméritée, l'U.M.A. est actuellement en procès avec Tellouh. L'U.M.A. a demandé le retrait de sa licence. Les vedettes de cette journée furent évidemment Toto Marnay (qui depuis a été sérieusement blessé à la tête au cours d'une épreuve de side-cars à Lyon et qui est resté plusieurs jours dans le coma) et Fossier, le sympathique et dynamique coureur de l'U.M. Marne.

Landru fit grosse impression par sa démonstration de dirt-trak... et sera revu avec intérêt à Sedan.

On applaudit également aux exploits de Pérard en 350 cc.

Les Ardennais, une fois de plus se révélèrent d'excellents pistards face aux spécialistes nationaux des petites cylindres qui avaient nom : Demuth et Court.

Tourte menant cette année une Peugeot bien « travaillée » reprit sa couronne de meilleur pistard ardennais, malgré Boillet sur Motobécane qui avait pris un excellent départ.

Ce ne furent pas les seuls éléments satisfaisants puisque, outre « l'ancien » Pierquet, les « jeunes » Nonnon (Gnôme Rhône), Leroy (Peugeot) et Cervelera (Puch en 175 et AJS en 500 cc) firent excellente impression.

L'exhibition d'acrobatie en groupes, et surtout les grappes humaines sur les motos assurèrent un franc succès au Groupe de Circulation Routière 601 des Forces Françaises en Allemagne, parmi lequel on reconnaissait deux jeunes membres de l'U.M.A., Soibinet et Piot.

Un coureur de l'U.M.A. dont on attendait des prouesses joua de malchance : Schulz qui tomba en panne tout au début de la course des 250 cc.

Schulz avait produit une très grande impression la veille, à la nocturne de Reims où les Ardennais, dans les catégories où ils participèrent, réalisèrent des prouesses. Spectacle étonnant de la piste rose, seule éclairée, cernant une pelouse totalement dans l'ombre, des holidés lancés à la conquête de la victoire, telle fut l'impression excellente de l'organisation de nos amis de l'Union Motocycliste de la Marne. Pérard (Président, animateur et coureur), Hild (Vice-Président) et Durin (Secrétaire) se dépensèrent beaucoup pour ne pas connaître la réussite financière.

Dans ces courses, Tourte dépassant le 100 n'eut pas besoin de forcer sa mécanique (au point de risquer un incident fatal pour le lendemain) pour prendre le meilleur sur le parisien Court, qui avait pourtant dépassé le 105 km/h au tour. Pierquet et Leroy tournèrent d'excellente façon. Boillet, qui avait « cassé » fut contraint au repos. Sur la 250 Monet-Goyon de Malicet, Schulz « tourna autour » de ses concurrents, dépassant également le 100 km/h. Son cran et sa virtuosité firent merveille.

Après ces deux épreuves, Tourte a été invité par Court pour aller disputer une épreuve sur un vélodrome parisien.

Il a été prouvé une fois de plus que les Ardennais devraient tenter des sorties plus nombreuses. Ils sauraient dignement porter le casque à flèche blanche et verte.

### LE 2<sup>e</sup> PRIX JEAN ROLAND.

Une course sur piste au mois de mai, une course sur route au mois de juin, tel est le programme annuel de l'U.M.A.

Le 17 juin dernier avait lieu la troisième course de vitesse sur route organisée depuis la guerre. Elle fut plus brillante encore que celle des années précédentes. Mais comme celles-ci, elle s'avéra déficitaire. Le trésorier constata toutefois que le nombre d'entrées payantes était en net progrès sur les deux précédentes épreuves. Cela est un signe encourageant qui doit servir de base pour l'étude du programme du troisième Prix Jean Roland.

Le circuit tracé dans Charleville qui vit se dérouler, en 1952, le Prix de la Ville de Charleville et, en 1953, le 1<sup>er</sup> Prix Jean Roland dut être abandonné cette année.

Beaucoup s'étonnèrent du choix nouveau. « Lonny c'est loin de Charleville ! La route n'est pas fameuse ! Le contrôle sera difficile ! Les gens ne se déplaceront pas ! ».

Devant l'interdiction ministérielle d'utiliser l'ancien circuit de Charleville, il fallait en trouver un nouveau, et il le fallait peu éloigné d'un grand centre, se prêtant au « logement » des spectateurs, d'un contrôle financier pas trop difficile, d'un développement de 2 km 500 minimum et 5 km maximum pour pouvoir, plus tard, y faire courir des machines de grosse cylindrée. Autour de Sedan, de Saint-Menges, de Ville-sur-Lumes, de Saint-Laurent, de Warcq, divers parcours furent reconnus. Finalement celui de Lonny se révéla le plus propice.

Situé à une dizaine de kilomètres de Charleville, permettant des déviations faciles, étant contrôlable avec assez de facilité, ne traversant aucun village et de plus comorant les difficultés de base, il devait permettre d'organiser de belles courses.

Tenant compte des suggestions qui avaient été faites dans « L'Ardennais » l'U.M.A. a introduit dans son programme une course de 250 cc. Peut-être lui sera-t-il possible l'an prochain d'y faire figurer des side-cars ou des 500 cc (ou les deux à la fois).

L'épreuve eut donc lieu, favorisée par un temps superbe, trop chaud même. Les habitants de Lonny, Renwez, Cliron, d'abord réticents, apportèrent ensuite toute leur aide et leur appui à notre Club.

Il est possible maintenant de juger le circuit et le 2<sup>e</sup> Prix Jean Roland.

L'épreuve elle-même n'est pas exempte de critiques.