

Espérons que de nombreux motards du club prêteront leur concours aux organisateurs, soit en participant aux épreuves, soit en assumant une charge de contrôleur, ou encore en prenant part aux diverses sorties touristiques.

Le calendrier touristique sera bientôt arrêté, et on envisage de pouvoir regrouper deux ou trois fois dans l'année les motards du département désirant effectuer des sorties sur deux jours à l'occasion de certaines fêtes locales.

Vous trouverez dans ce bulletin le calendrier sportif 1954.

A la demande de plusieurs de ses membres l'U.M.A. envisage également de confier la responsabilité à des éléments dynamiques de deux sections nouvelles : la section cyclomoteur et la section scooter. En « moto » les sections locales vont être multipliées. Toutes les personnes intéressées par ces projets sont priées d'en aviser, d'urgence le Comité.

Le Comité de l'U. M. A.

A l'issue de l'Assemblée Générale de l'U.M.A. et de la première réunion du Comité, la composition de celui-ci a été arrêtée comme suit :

Président : M. R. Pihet.
 Vice-Présidents : MM. Lambert, Nonnon, Piot.
 Secrétaire : M. Mazuel.
 Secrétaire-adjoint : M. Lacroix.
 Trésorier : M. Meyrial.
 Trésorier-adjoint : M. Méchineau.
 Membres : MM. Balle, Gautherot, Lefèvre, Malicet, Pierquet, Riquel, Tourte.

La Vie du Club.

LE TRESORIER VOUS RAPPELLE.

Les cartes de membres actifs peuvent être retirées aux bureaux de l'Automobile-Club Ardennais, Cours Briand, à Charleville. La cotisation reste maintenue à 350 francs (sans service de la revue). Elle est de 700 francs avec service de la revue. Pour les nouveaux membres il est perçu (la première année seulement) un droit d'entrée de 200 frs.

N'attendez pas le mois de mars pour régler votre cotisation. Vous éviterez ainsi des frais de recouvrement par poste. Et... que chaque membre actif fasse un effort pour amener un nouveau membre.

LE SECRETAIRE VOUS SUGGERE.

Tous les 1^{er} et 3^e mercredi de chaque mois, les membres actifs de l'U.M.A. pourront venir assister aux réunions du Comité qui se tiennent à 19 heures au Café du Commerce, place Ducale, à Charleville. Cela doit permettre de resserrer les liens entre tous les motards.

LE PRESIDENT VOUS DEMANDE.

Les motards désireux de participer aux épreuves nationales feraient bien de se présenter le 3^e mercredi de janvier afin d'établir les licences (tout comme dans les autres sports, football, basket-ball, athlétisme, etc...).

Les membres actifs de l'U.M.A. se reconnaîtront rapidement si tous, sur leur casque, portaient les couleurs du club. Une flèche sur le devant (une bande verte entourée de deux bandes blanches, largeur de chaque bande 1 cm 5).

LE COMITE VOUS INVITE.

Au grand Bal de Nuit qu'il organise le 30 janvier, à Charleville, au Salon des Familles, avec un orchestre réputé. On dansera jusqu'à l'aube, un buffet copieusement garni, un bar accueillant vous permettront de passer une agréable... nuit et de préparer votre retour... au petit matin.

Calendrier sportif 1954.

Février

14 : Trial de Charleville (intime).
 28 : Trial de Vireux-Molhain (intime).

Mars

7 : Trial de Signy-l'Abbaye (intime).
 21 : Trial de Sedan (intime).

Avril

4 : Trial de Fumay (intime).
 11 ou 18 : Circuit des Ardennes de régularité (nationale).

Mai

2 : Course de côte de Monthermé (intime).
 16 : Coupe de Moto-Hall (intime).
 23 : 6^e Coupe de vitesse sur piste, Charleville (nationale).

Juin

13 : Trial de Rethel (intime).
 27 : 2^e Prix Jean Roland (nationale).

Juillet

4 : Gymkana Mouzon (intime).
 11 : Courses sur prairie Revin (intime).

Août

15 : Concentration à Flize (intime).

Septembre

5 : Moto-cross (national).

Après l'Assemblée Générale.

Le 8 novembre, l'Union Motocycliste des Ardennes a tenu son Assemblée Générale ordinaire à la Mairie de Charleville.

Après une projection de films parlants, dont un remarquable sur les trials anglais, les questions figurant à l'ordre du jour furent examinées.

A l'issue de la réunion, les motards et leur famille se retrouvèrent au banquet organisé à la Brasserie Excelsior, à Mézières. C'est au milieu de la nuit, après avoir dansé que tous se séparèrent.

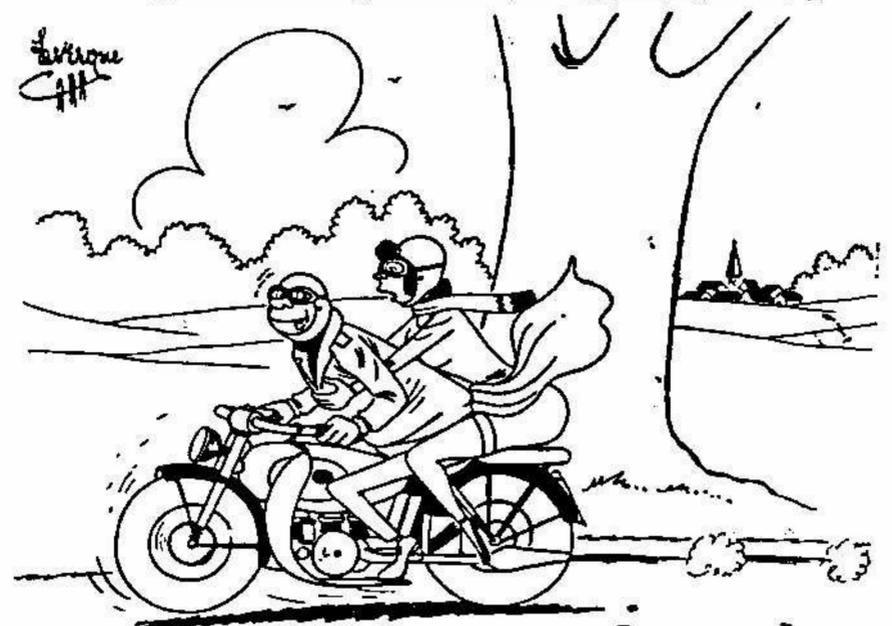
CONNAISSEZ-VOUS « FRANCE-MOTO » ?

Au mois d'avril dernier, le Comité de la Fédération Française de Motocyclisme décidait de modifier la présentation de son bulletin d'information et de créer une véritable revue appelée « France-Moto ».

Le service gratuit en a été assuré à tous les licenciés de la F.F.M.

Il est possible à tous les membres de notre club de s'y abonner maintenant. Ils doivent nous transmettre leur demande accompagnée de 490 francs (12 numéros). S'ils veulent s'abonner directement cela leur coûtera 780 francs. L'économie est donc appréciable. Cette revue ne sera pas vendue dans les kiosques ou les librairies.

C'est réellement une revue de qualité, que nous vous recommandons.



LUI. — Tu as remarqué le succès que nous avons avec ma nouvelle moto quand on traverse les patelins ?
 ELLE. — Oh ! je crois plutôt que j'ai oublié de mettre ma culotte !

MOTOCYCLISME

LA SAISON 1954 EST BIEN COMMENCÉE

C'est par un bal que s'est ouverte la saison motocycliste 1954. Dans le cadre du Salon des Familles de Charleville, l'orchestre Silistrini fit danser jusqu'au matin de nombreux couples que le froid n'avait pas retenus à la maison. Dans la nuit glaciale, les départs des voitures furent parfois laborieux, mais dans la salle l'ambiance était à la joie.

Avec le dégel et la pluie les premiers trials comptant pour le challenge des laines Nolaines (qui récompensera le meilleur pilote ardennais de la saison) ont retrempe les motards dans l'ambiance sportive.

A Charleville, Vireux-Molhain et Signy-l'Abbaye, la lutte fut passionnante. L'accueil des organisateurs locaux fut à chaque occasion excellent.

Sans relâche, le Comité travaille aux organisations des réunions suivantes.

Déjà de nombreux membres actifs assistent aux réunions qui se tiennent tous les mercredis, à 19 heures, au Café du Commerce, place Ducale, à Charleville. Tous ceux que la moto intéresse peuvent également y assister... et prêter leur concours aux organisateurs.

Le Circuit des Ardennes de régularité verra cette année une participation relevée.

Le 11 avril prochain, l'Union Motocycliste des Ardennes organisera son premier Circuit de Régularité National. Sur un parcours de 600 kms, dont 250 à couvrir de nuit, vont s'affronter les pilotes civils et militaires.

Déjà des demandes d'engagement sont parvenues de la Somme, du Nord, de la Seine-et-Oise, et l'on peut espérer que des frontaliers belges y participeront.

Dans une région essentiellement touristique, cette épreuve devrait remporter un grand succès.

Disputée l'an dernier sur un plan intime, elle a réuni 60 partants.

Les premiers engagements de pilotes ardennais sont déjà arrivés aux organisateurs.

On sait que la Fédération interdit les épreuves en 125 cc. Les possesseurs de vélomoteurs peuvent toutefois s'aligner dans la catégorie 175 cc (ils doivent posséder pour cela le permis de conduire les motocyclettes). Tous les concurrents à ce rallye devront être licenciés (coût 300 francs).

Le nombre de prix, mais aussi la valeur de la performance qui classe un motard va inciter sans doute de nombreux ardennais, qui connaissent bien les routes du département, à affronter les concurrents venant de l'extérieur.

Pour cette épreuve, appelée à connaître un grand retentissement, les organisateurs ont obtenu le patronage des journaux Moto-Revue et l'Ardennais, des Huiles Veedol, de l'Automobile-Club Ardennais.

La place nous manque pour reproduire le règlement de cette épreuve. Pour tous renseignements, s'adresser sans tarder à l'U.M.A., Boîte Postale n° 6, à Charleville, ou se présenter chaque mercredi, à partir de 19 h. 30, à la réunion qui se tient au Café du Commerce, place Ducale, à Charleville.

La 6^e Coupe de vitesse sur piste aura lieu à Charleville le 23 Mai

Le 23 mai prochain, l'Union Motocycliste des Ardennes fera disputer sur le vélodrome de Charleville, des épreuves de vitesse réservées aux 175, 250 et 500 cc et une course pour les débutants du club.

On peut espérer déjà la participation du champion de Paris, Demuth, celle de Court qui remporta une épreuve de la Coupe de Paris, d'autres engagements vont suivre. En grosses cylindrées les coureurs Marnay, Meynier, Callède, Landru ont été sollicités. Il reste encore quelques places disponibles dans toutes les cylindrées. Les coureurs intéressés sont priés d'entrer en rapport avec l'Union Motocycliste des Ardennes, Boîte Postale n° 6, à Charleville.

Le 2^e Prix Jean ROLAND se prépare

Le 20 juin, sur un Circuit nouveau, plus large et moins accidenté que celui de l'an dernier, qui avait vu la victoire de Tiers, alors que Tessier, Agache, Delaunay, Verchère et Tillier avaient connu des ennuis mécaniques, se disputera le deuxième Prix Jean Roland.

Cette épreuve de vitesse réservée aux coureurs de la F.F.M. et aux frontaliers belges, sera ouverte aux 175 cc et aux 250 cc. Une course spéciale sera réservée aux membres de l'U.M.A. au cours de cette journée.

On peut penser que les organisateurs réuniront un beau plateau vu les demandes qui leur sont déjà parvenues.

Tous les coureurs intéressés par cette épreuve peuvent se mettre en rapport avec l'Union Motocycliste des Ardennes, Boîte Postale n° 6, à Charleville.

Les difficultés rencontrées en Trial par les pilotes ne doivent pas les décourager

On sait combien le trial a pris une grande place dans la vie sportive du motocycliste français durant la mauvaise saison. Dans une épreuve nationale il n'est pas rare de totaliser 100 concurrents dans les diverses cylindrées.

Organiser un trial n'est pas toujours chose aisée.

Le disputer l'est parfois moins encore.

Dans les Ardennes c'est la deuxième saison de trial. Organisateurs et concurrents ont déjà une petite expérience de ce genre d'épreuves, mais il semble qu'il est utile de donner quelques conseils aux jeunes motards désirant s'aligner en trial.

LA BOUE.

Dans notre région c'est l'obstacle type rencontré par le pilote de trial sur son parcours. Souvent sillonnée d'ornières elle favorise les dérapages, l'enlèvement, le calage du moteur, le déséquilibre du pilote. Avec des pneus de tourisme, il importe de ne pas vouloir traverser trop rapidement la zone. Aborder la zone non stop avec prudence, s'arrêter avant d'y pénétrer, aller même reconnaître le terrain à pied sont des sages précautions. Il est préférable (quand elle n'est pas trop profonde) d'emprunter une ornière remplie d'eau à la traversée d'une nappe de boue.

BIENTOT...

Vous trouverez dans les quotidiens locaux le programme des sorties touristiques de l'U. M. A.

Certaines seront réservées à la section cyclo-moteur.

D'autres auront lieu sur un ou plusieurs jours.

TOURISTES... REGROUPEZ-VOUS CES JOURS-LA

épaisse. Sur un chemin boueux, il n'est pas rare de trouver une portion plus dure (en bordure). Observer, être calme dans la manœuvre conjuguée de la poignée de gaz et de l'embrayage doivent permettre d'éviter de nombreux points de spécialisation. Jusqu'à présent ceux que nous avons vu sortir « vierges » de telles zones non-stop ont agi de cette façon.

La boue risque de se coincer dans le garde-boue. Il ne faut pas hésiter, après un mauvais passage à descendre de machine pour dégager sa roue. Elle ne sera pas freinée anormalement.

En dehors d'une zone non-stop le pilote peut rouler rapidement dans la boue. Ses pieds pourront lui servir de stabilisateurs.

Il faut éviter de freiner brutalement dans la boue. Le pilote a intérêt à se servir de sa boîte de vitesses pour ralentir.

Une descente boueuse s'abordera souvent en première.

L'EAU.

C'est là le pire ennemi pour l'allumage. Le pilote de trial devrait veiller à la protection de sa magnéto ou de son volant magnétique. En général, l'eau abordée franchement et assez lentement est chassée de chaque côté de la moto par la roue avant.

LA MACHINE.

La motocyclette servant à l'usage quotidien ne souffre pas d'un trial si son entretien est assuré au plus tard le lendemain de l'épreuve. Un bon nettoyage, le démontage de la chaîne, un graissage complet de la machine et de tous les câbles.

Il est bon, avant le départ de démonter les carters divers pouvant se remplir de boue et freiner le véhicule. Il est souhaitable également d'alléger sa moto avant le départ, d'enlever le phare (ou le verre), de bien fixer ses repose-pieds. Un gros pneu à l'arrière à moitié dégonflé facilitera la progression dans la boue.

Il n'y a de meilleure expérience que celle que chacun acquerra en participant. Les candidats concurrents doivent se dire une chose : c'est plus leur habileté que la vitesse de leur machine qui leur permettra d'obtenir un bon classement.

La preuve en a été donnée par un scooter de 100 cc qui, à Vireux-Molhain, termina 2^e du classement général.

Le Rallye concentration de Reims : 29 Mai

Le Rallye international de la F.F.M. aura pour point final Reims. Cette épreuve se disputera les 29 et 30 mai prochains et se terminera sur le circuit de Gueux par un grandiose défilé en ouverture des épreuves du championnat du monde motocycliste.

Extraits du Calendrier Sportif National

Mois d'avril

- 11. — Circuit des Ardennes de régularité.
- 25. — Course sur piste : M.C. Auvergne.

Mois de mai

- 1. — Circuit de régularité (A.M. Saint-Cloud).
- 1 et 2. — Circuit de vitesse de la Sarre.

- 2. — Circuit de vitesse de Provins.
 - 9. — Circuit de vitesse d'Orléans.
 - 8 et 9. — Paris-Strasbourg (régularité).
 - 22. — Course sur piste à Reims.
 - 23. — Course sur piste à Charleville.
 - 28 et 29. — Bol d'or à Paris.
 - 30. — Grands Prix de France à Reims.
- Pour toutes ces épreuves se renseigner à l'U.M.A.

LE 20 JUIN 1954
SUR LE NOUVEAU CIRCUIT ROUTIER DE 3 KM
L'UNION MOTOCYCLISTE DES ARDENNES
fera disputer.

LE 2^{me} PRIX JEAN ROLAND, A LONNY
(Triangle Lonny, Renwez, Cliron)

Courses de débutants, courses nationales en 175 cc et
250 cc ouvertes à tous les licenciés.

La Slavia, Coca-Cola, Choco Milk patronneront
cette épreuve, ainsi que le journal L'Ardennais

à l'avant-garde du progrès

la bougie bleue

BROITS
DISRUPT

UN RENDEMENT ET UNE DURÉE
INCONNUS A CE JOUR

AGENT GENERAL J. ERNES 49, RUE DE FECAMP - PARIS
TEL. : DOR. 67-71

DEMONTABLE BREVETEE S. G. D. G.

PARFUMERIE DE MARQUE MAROQUINERIE DE LUXE

Paris-Parfums

Madame Siredey
9, Rue Thiers, CHARLEVILLE - Tél. 33.57
ARTICLES POUR CADEAUX

MOTOCYCLISME

LE CIRCUIT DES ARDENNES DE RÉGULARITÉ A ÉTÉ UNE NOUVELLE PREUVE DE LA GRANDE ACTIVITÉ de l'Union Motocycliste des Ardennes

Quand il fut décidé, à l'Union Motocycliste des Ardennes, d'organiser un Circuit National de Régularité, les avis furent assez partagés, non sur l'épreuve elle-même, mais sur son règlement. Nous avons pensé, après le succès remporté l'année précédente, qu'il fallait faire sur le public du département une impression de masse. Sur le plan sportif, il fallait que l'on donne aux membres de notre club, à moindre frais, l'occasion de rencontrer des spécialistes des autres régions.

On ne peut nier que notre région se prête à un parcours difficile pour les pilotes. Allait-on par les seules difficultés pouvoir départager les concurrents. Cela était improbable. Il fallait leur imposer une fatigue, source de fautes et de pénalisations.

Quand le règlement fut présenté au Comité de l'U.M.A., il y eut plus d'un cri. 600 kms ! Il n'y aura personne. Départ à minuit ! On ne verra aucun spectateur ! Au fond d'eux-mêmes, les plus optimistes craignaient de voir ces pronostics se confirmer. Certes on allait éliminer un certain nombre d'Ardennais en raison de l'obligation de se licencier à la F.F.M. Ce n'était pourtant pas les 300 francs de licence qui devaient les retenir, mais plutôt l'ennui de remplir une demande et de fournir une photo, chose que fait un footballeur, un basketteur, un athlète, un cycliste. On allait en éliminer aussi parce qu'il y avait 600 kms à faire, cela entraînant une certaine dépense. Sportivement cela ne tenait pas. Il fallait que notre Circuit des Ardennes ait une valeur, qu'il y ait un gros effort à fournir par les pilotes. Il fallait, en outre, mettre en œuvre tous les organes et accessoires des machines. C'est pourquoi il fallait un départ de nuit.

Cela admis, il fallut s'atteler à une organisation imposant un gros travail.

Sur le plan administratif, technique, sportif et financier l'opération allait demander de nombreuses heures de travail aux dirigeants.

Il fallut obtenir l'autorisation de traverser les communes, celle de faire disputer l'épreuve. Les Services Préfectoraux examinèrent avec autant de bienveillance que firent preuve les Services de Police et des Ponts et Chaussées la demande que nous présentâmes. Qu'il nous soit permis aujourd'hui de les en remercier.

Il fallut trouver des endroits où assurer le contrôle. Le jour cela était facile. La nuit cela pouvait l'être moins. A notre siège, au Café du Commerce, à Charleville, cela alla tout seul, M. Boulandet a l'habitude de nous aider de toutes ses possibilités. On trouva à Signy-l'Abbaye (Hôtel du Commerce), à Mouzon (Café du Centre), le même

accueil sympathique pour assurer nos contrôles horaires. C'est avec la même facilité que l'on put installer nos passages de nuit grâce au Garage Courtois, à Vireux-Molhain, au rédacteur de l'Ardennais, à Vouziers, au Café Musset, à Le Chesne, au Café Dussier, à Beaumont.

De jour on put abriter les contrôles horaires ou de passage aux endroits suivants : Hôtel du Commerce (2^e passage), à Signy-l'Abbaye, Garage Godard, à Fumay, Café de la Jeunesse, à Hautes-Rivières, etc... Pour assurer les diverses opérations un personnel nombreux fut nécessaire. Le Conseil d'Administration de l'Automobile-Club Ardennais nous prêta un grand concours. M. Renson assura les fonctions de starter de minuit à deux heures du matin, MM. Delporte, Caquot, Beaufeist, Périn, Habar, celles de pointeurs. Avec eux nous devons remercier tous ceux qui prêtèrent leur aide à notre organisation : M. le Dr Dusch et Madame, MM. Tisset, Duval, Farrère, Delpeut, Auriol, Davesne, Courtois, Boquillon, Coupin, Potron, Pierrard, Madjale, Garcia, Doudoux, Monier, Rousseau, Richard, E. Soibinet, A. Pihet, Adam, Devynck, Lamasse, Miette, Devaux, Froussart, quelques dévoués qui nous excuserons si nous les avons oubliés dans cet article.

La tâche excessivement délicate de chronométrateur était remplie par les toujours dévoués MM. Pierre et Philippe Moreau.

A tous ces responsables vinrent se joindre de nombreux bénévoles qui ne se firent même pas connaître, mais qui doivent trouver leur part dans les remerciements que nous adressons à tous ceux qui ont œuvré pour la réussite du 2^e Circuit des Ardennes.



Le rassemblement des machines devant le siège de l'A.G.A.

Les militaires prêtèrent un grand concours aux organisateurs et le Capitaine Jean, Officier des Sports au 3^e Génie, paya beaucoup de sa personne.

Sur la route les gendarmes facilitèrent grandement la circulation des concurrents et nous tenons à remercier M. le Commandant Davion et ses Officiers de l'aide qu'ils nous ont apportée, sans omettre les pilotes de la camionnette du Secours Routier qui circula sur le parcours pendant toute l'épreuve.

Tous les concurrents se plurent à reconnaître la grande sécurité avec laquelle ils purent traverser certains villages grâce aux pompiers ou aux gardes-champêtres.

Il fallut encore, sur le plan sportif assurer le succès de l'épreuve. Correspondance et téléphone furent à l'ordre du jour. Après de multiples contacts, les organisateurs enregistraient leur première satisfaction. Ils avaient réuni 100 engagés, dont la moitié de militaires. Le plus grand nombre de concurrents se trouvait en grosses cylindrées. Venant de Paris, d'Amiens, de Lunéville, de Lille, d'Allemagne, de Reims, de Château-Thierry, de Compiègne, de la banlieue parisienne, 100 concurrents allaient lutter sur des routes pour eux mal connues. Les Ardennais répondaient en nombre satisfaisant. Mais avant que les organisateurs aient pu réunir ces pilotes, il avait fallu leur proposer une récompense intéressante. Contrairement à une habitude solidement ancrée, l'argent n'est pas ce qui tente le plus le pilote de rallye. Une coupe, un objet d'art, un insigne souvenir ont autant de prix à ses yeux. Il y eut toutefois 40.000 francs de prix par catégorie, soit au total 260.000 francs. Affiches, coupes, breloques, assurance, service d'ordre, ravitaillement et divers frais venant s'ajouter à cela, il fallait trouver près de 600.000 francs pour permettre à cette épreuve de vivre. Il fut fait appel à la générosité de donateurs sportifs et de commerçants amis de la moto et des motocyclistes.

LA BRASSERIE DE TORCY, LES BIERES LA SLAVIA, COCA-COLA ET CHOCO MILK furent de ceux-ci. Outre une coupe mise en compétition en 175 cc et qui revint au Carolopolitain TOURTE sur Peugeot, ces firmes accordèrent un patronage financier et assurèrent un copieux ravitaillement en boissons chaudes ou froides, de nuit et de jour. Les concurrents furent étonnés de ce concours et gageons, que maintenant ils savent ce qu'ils doivent boire. Matériellement l'aide de Coca-Cola avec ses voitures de secours et sa voiture-radio fut précieux.

LES HUILES VEEDOL représentées par M. Estier, à Mézières avaient également bien fait les choses. Les coupes furent remportées par le Lieutenant LIEGEOIS, du 31^e Dragons de Lunéville sur B.S.A. en 350 cc et par SINAËVE du Club Motocycliste de la Sûreté Nationale en 750 cc.

Les vêtements DEVRED par leur aide financière et leur coupe remportée par le 1^{er} Ardennais LUZOIR sur scooter Vespa se signalèrent à l'attention des sportifs.

L'apéritif MARTINI fut celui qu'on servit à la remise des prix le dimanche soir à l'Hôtel de Ville de Charleville. Et il fut bien goûté après la fatigue de 600 kms de route. La coupe offerte fut remportée par Luzoir sur scooter Vespa.

Les bougies FLOQUET présentes à de nombreuses manifestations de l'U.M.A. l'étaient une fois encore et leur coupe fut remise à SOIBINET sur B.M.W., 1^{er} militaire du rallye et vainqueur du classement général.

La prime MACOMBYN obtenue grâce à l'appui de la Maison COURTOIS représentant cette marque à Charleville fut très appréciée. Cette combinaison très pratique revint à TOURTE.

Motocyclistes... Pour vos Vêtements... MAISON DEVRED

La Maison Devred, place Ducale, vous consentira une remise de 5 % sur tout achat (vêtements de cuir, de travail, de ville, etc.) sur présentation de votre carte de l'U.M.A. 1954

Merci à la Maison Devred.

N'attendez plus pour régler votre cotisation 1954.
Vous éviterez ainsi des frais de recouvrement
Passez prendre votre carte aux bureaux de l'A.C.A.



Sur le plan départemental l'aide ne nous avait pas été ménagée. La presse L'ARDENNAIS et L'UNION nous ouvrirent leurs colonnes.

LE JOURNAL L'ARDENNAIS nous accorda un beau patronage et une coupe qui fut attribuée au Sedanais CANLER sur N.S.U.

L'AUTOMOBILE-CLUB ARDENNAIS mit à notre service ses installations et mit en compétition une coupe que le vainqueur des 500 cc remporta, le Macérien Soibinet, actuellement militaire au G.C.R. 601 en Allemagne sur B.M.W.

La Société d'épicerie L'ARDENNAISE offrit le 1^{er} prix en espèces aux 175 cc, ce qui constitue un geste de sportivité que nous tenons à souligner.

Il y eut également de nombreux et généreux donateurs qui prirent des cartes de souscripteurs. Nous ne pourrions les citer tous et il nous en excuseront. Nous tenons à les remercier une fois de plus.

Nous remercierons en particulier les marchands de motos pour leur aide financière. M. Duchêne (grains et fourrages), de Charleville, M. Laplaise (laines Nolaines), de Charleville, M. Jacques Clément (Café de la Gare), de Charleville, M. Olivier (jouets), de Charleville, M. Languillat (épicerie), de Charleville, M. Mallard (Relais des 3 Villes, essence), de Charleville, Le Vieux Manoir de France (meubles), de Charleville, M. Marcozzi (Entrepreneur), de Mézières, les Ets Pérémond (Agence Ford et Vespa), de Charleville, les Fonderies A. Martin, de Revin, M. Beunaiche (tailleur), de Mézières, M. Huet (tissus-confection, La Confiance), de Charleville, M. Schwartz (articles de sport), de Charleville, M. Potron (épicerie), de Mézières, M. Baudet, de Revin, les Ets Davesne (électricité automobile), de Charleville, les Ets Mary (Poids lourds), de Charleville, etc... etc... Près de 300 personnes aidèrent ainsi l'U.M.A. à couvrir une partie des frais d'organisation.

Le résultat fut une manifestation d'envergure qui plut beaucoup, à la fois aux spectateurs et aux concurrents et augure bien de l'avenir du Circuit des Ardennes.

Les résultats techniques ont été donnés en leur temps dans la presse.

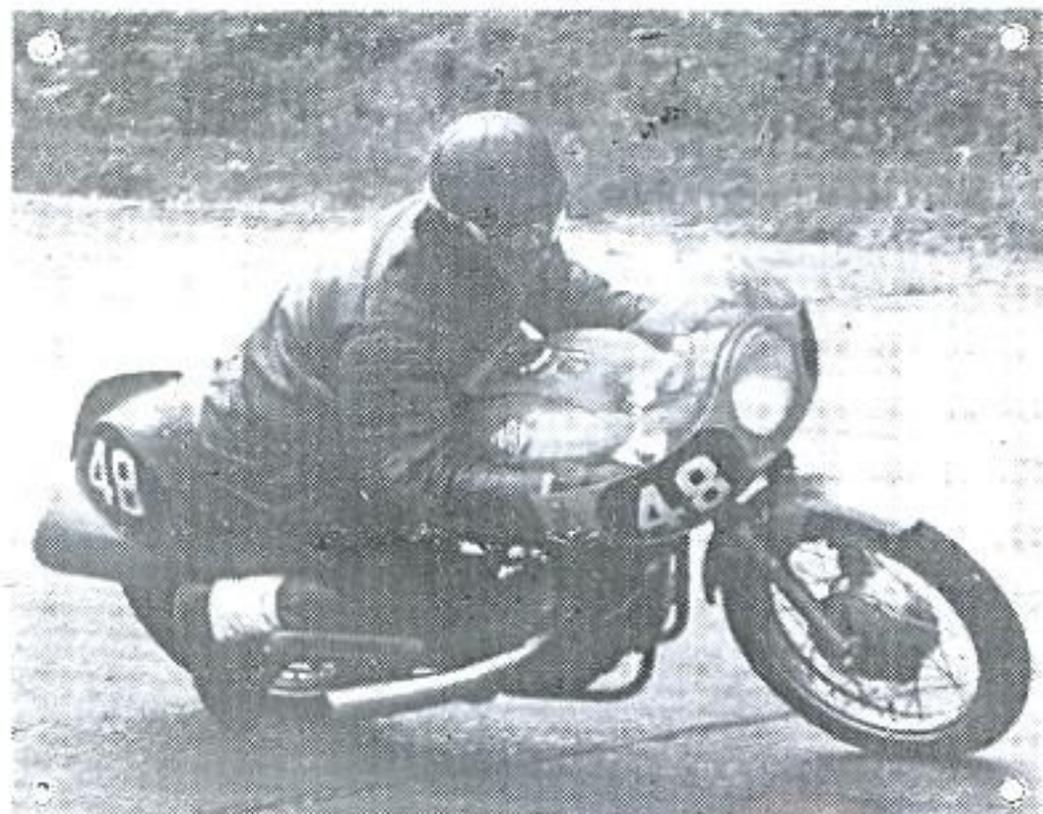
A la Mairie de Charleville, en présence de M. Nicot, représentant le Préfet des Ardennes, de M. le Commandant Cagitou, représentant le Général commandant la 2^e région militaire, de Pierre Gillet, représentant M. le Maire de Charleville, de M. Meckert, Chef de Division à la Préfecture, le Commandant Bescond de la C.R.S. 23, les Officiers et dirigeants des divers clubs et de l'U.M.A., des Directeurs des maisons La Slavia, Coca-Cola et Devred, eut lieu la remise des coupes et des prix.

Programme Officiel - 20 Juin 1954

2^e PRIX J. ROLAND

CIRCUIT DE LONNY - RENWEZ - CLIRON

organisé par l'Union Motocycliste des Ardennes



TIERS (M. C. Lillois) sur Ydral - 2^e du Bol d'Or 1954
Vainqueur du 1^{er} Prix J. Roland

COURSE DÉBUTANTS

sur 175 et 250 Cc.

(20 tours)

- | | | |
|----|-----------|----------|
| 1 | GAUTHEROT | U. M. A. |
| 2 | BALLE | » |
| 3 | MAITREHUT | » |
| 4 | DOUDOUX | » |
| 5 | METZNER | » |
| 6 | CHRISTMAN | » |
| 7 | GIUSTI | » |
| 8 | PEN | » |
| 9 | PARISEL | » |
| 10 | ROUSSEAU | » |

COURSE DÉBUTANTS

sur 350 et 500 Cc. (15 tours)

- | | | |
|----|------------|----------|
| 21 | DAVESNE | U. M. A. |
| 22 | LEFÈVRE | » |
| 23 | CERVELLERA | » |

En blanc, Charles HILD, Président de la Ligue de Champagne -



COUPE DU JOURNAL "L'ARDENNAIS"

COURSE NATIONALE CATÉGORIE 175 Cc. (30 tours)

Dossard	NOM	CLUB	MARQUE	Dossard	NOM	CLUB	MARQUE
29	TIERS	Lille	Ydral	46	PAHIN	Paris	Mondial
30	LECHARLIER	Chimay	Rumi	47	COLLIGNON	Grenoble	Motobécane
31	POHU	Paris	Puch	48	MOSER	Paris	Guiller
32	DEMUTH	Paris	Ydral	49	BURGRAFF	Grenoble	M. V. Agusta
33	GALIX	Lyon	Follis	50	CAMUS	Paris	D. S. Malterre
34	LAURIOL	Lyon	Motobécane	51	GUIGNABODET G.	Chelles	Guiller
35	CHAUDERLOT	Reims	Rumi	52	JACQUIER-BRET	Grenoble	M. V. Agusta
36	GOILL	Paris	Peugeot	53	KYPARISSOS	Grenoble	M. V. Agusta
37	PARIZOT	Le Crensoy	D. K. W.	54	SCHEIDHAUER	St Wendel	M. V. Agusta
38	RITTAUD	Paris	Peugeot	55	BOILLET	U. M. A.	Motobécane
39	AGACHE	Paris	Ydral	56	DAGAN	Paris	Jonghi-Michel
40	TESSIER	Orléans	Terrot	57	TANO	Paris	Alcyon
41	TOURTE	U. M. A.	Peugeot	58	COURT	Paris	Ydral
42	LEROY	U. M. A.	Peugeot	59	NONNON	U. M. A.	Gnome-Rhone
43	PIERQUET	U. M. A.	Peugeot	60	ROUGER	Auxerre	Alcyon
44	MATTENS	Clermont-Fd	A. M. C.	61	PROFIT	Meaux	X...
45	TILLET	Paris	Motobécane				

La Coupe de la revue "MOTOCYCLES" sera offerte au 1^{er} Arden



COUPE DE L'AUTOMOBILE-CLUB ARDENNAIS

COURSE NATIONALE CATÉGORIE 250 Cc. (30 tours)

Dossard	NOM	CLUB	MARQUE	Dossard	NOM	CLUB	MARQUE
30	LECHARLIER	Chimay	Rumi	56	MICHEL	Paris	Jonghi-Michel
42	LEROY	U. M. A.	Peugeot	57	TANO	Paris	Adler
46	PAHIN	Paris	Mondial	62	BERNARD	Paris	Rudge Michel
47	COLLIGNON	Grenoble	Guzzi	63	DEDIEU	Orléans	N. S. U.
48	MOSER	Paris	Guzzi	64	MARTINE	Rambouillet	Puch
49	BURGRAFF	Grenoble	M. V. Agusta	65	PERDOUX	Bourges	Excelsior
50	CAMUS	Paris	D. S. Malterre	66	VIAL	Tours	Excelsior
51	GUIGNABODET G.	Chelles	Jonghi	67	GUIGNABODET R.	Chelles	Jap
52	JACQUIER-BRET	Grenoble	Guzzi	68	BLOQUET	Quéant	Puch
53	KYPARISSOS	Grenoble	M. V. Agusta	69	DAUXIRE	Romorantin	Puch
54	SCHEIDHAUER	St Wendel	M. V. Agusta	70	CREPEAUX	Romorantin	Puch
55	BOILLET	U. M. A.	Motobécane				

En 175 cc et 250 cc débutants ce fut surtout une question de machines qui assura le classement. L'expérience se révéla heureuse et demande à être poursuivie. Tous les jeunes ou les débutants qui ne peuvent s'aligner en nationaux en raison d'un manque de matériel ont là une excellente occasion de faire leur début en course. Il sera peut-être nécessaire de faire une classification de machines en plusieurs catégories (sport et tourisme, par exemple) pour arriver au but réel à atteindre ; la pratique du sport motocycliste par la masse avec des conditions identiques de réussite.

Rousseau, Maitrehut, Balle, Gautherot, Christman, Giusti, Pen, Brulbault, Parizel qui y prirent part ont fait montre de qualités qui doivent les encourager à persévérer.

En 350 cc et 500 cc débutants, l'épreuve ne fut pas intéressante... par manque de concurrents. Les Cervellera, Lefebvre, Davesne qui y participèrent soutinrent une bonne moyenne sur la distance réduite qu'ils eurent à couvrir.

En 175 cc (nationaux) l'épreuve souffrit du mal inverse. Il y avait trop de concurrents en ligne. En voulant satisfaire le public, l'U.M.A. a commis une erreur. Deux éliminatoires et une finale à 16 ou 18 coureurs seulement au lieu de 31 auraient été une solution préférable. Il fut difficile, en effet, de suivre l'évolution de la course derrière les cinq premiers. Il y avait là un plateau exceptionnel qui a été décrit déjà dans la presse quotidienne. Nous avons tiré d'utiles enseignements de cette erreur et l'an prochain le mal sera réparé.

Dans cette épreuve, Leroy (Peugeot) fut le meilleur représentant des Ardennais, et avec lui terminèrent Pierquet et Boillet. Tourte joua de malchance. Il était bien placé quand il creva malencontreusement. Nonnon, qui avait dû réparer son moteur au cours de la nuit, fut contraint à l'abandon.

En 250 cc, le 100 km/h de moyenne fut frôlé par deux coureurs, Collignon et Jacquier-Brêt. La course valut surtout par le duel entre ces deux hommes et la chasse que leur mena Camus qui avait encrassé une bougie au départ. Schulz dut abandonner et Leroy, bien que courant avec une 175 cc, se comporta fort bien. Boillet participa également à la course.

Les coureurs de l'extérieur nous ont dit que ce circuit était réellement bien tracé et que la réfection de la chaussée, l'élargissement de la route qui mène de Lonny à Renwez, la réduction de l'épingle à cheveux de Renwez en ferait dans l'avenir un circuit réputé d'autant plus qu'il est situé assez prêt de la Belgique et de centres sportifs tels que les trois villes et la Vallée de la Meuse. Il manque encore à ce circuit une tribune, une passerelle pour circuler à l'extérieur et à l'intérieur, des barrières de protection tout autour... et une discipline plus grande des spectateurs, un parc à voitures bien organisé pour faire du circuit de Lonny-Renwez-Cliron un circuit très couru par le public. Cela représente un énorme travail et une grosse dépense. Ce n'est pas en un an qu'il faut s'attendre à de tels aménagements, mais chaque année il s'améliorera.

La Section de Cyclomoteurs.

Nous avons salué, il y a quelques mois déjà la naissance de la Section cyclomoteur que préside M. Jarlot, motoriste, à Charleville.

Déjà la jeune Section a effectué plusieurs sorties : une sur Monthermé et la Vallée de la Semoy, une autre sur Sedan avec visite du Château, une troisième à Givet avec visite du fort de Charlemont et une à Gédinne où avait lieu une course motocycliste.

La Section envisage l'organisation d'un rallye-concentration pour le début du mois de septembre.

Le Moto-Cross et l'U.M.A.

C'est le 29 août que l'U.M.A. organisera son premier moto-cross, épreuve nationale.

Rocroi et Charleville sont sur les rangs pour l'organisation de cette épreuve. Tous les renseignements seront communiqués dans la presse quotidienne.

La Section de Fumay.

Animée par M. Godard, motoriste à Fumay, la Section locale groupe une quinzaine de fidèles qui prêtent leur concours au Comité de l'U.M.A. dans ses organisations diverses et qui participent à diverses sorties (Hirson, Reims, Verdun, etc...).

Section très active dans le domaine touristique, elle doit s'augmenter encore au cours des mois à venir.

La Section de Sedan.

A Sedan s'est constituée une Section de l'U.M.A. sous la présidence de M. Ninin. Il a à ses côtés MM. Gosselin (Secrétaire), Thiny, Andreux, Halma et une équipe de jeunes très dynamiques et dévoués qui ont déjà participé à plusieurs sorties. L'exemple leur fut donné dernièrement par une dame de la Section qui alla à Reims assister aux Championnats du Monde avec son cyclomoteur.

Les réunions ont lieu chaque mardi à 20 heures, au Café Consigny, à Sedan.

La Section a organisé le 14 juillet un Grass-track avec la participation du champion Landru et de plusieurs spécialistes de valeur.

La Section a apporté son concours au Comité de l'U.M.A. pour l'organisation de diverses manifestations sportives.

La Section de Mouzon.

D'un effectif faible, la Section de Mouzon n'en est pas moins active.

Une sortie sur la vallée de la Meuse, la participation à la Coupe du Moto-Hall, à la sortie de Verdun et de Longwy sont à noter.

Le 20 juin elle a participé à l'organisation du Prix Jean Roland.

COURTOIS

RUE DE LA RÉSISTANCE
CHARLEVILLE



SPÉCIALISTE DU VÊTEMENT
DE TRAVAIL

Dépositaire des survêtements
 motocyclistes **MACOMBYNN**
 pour les roules toujours
 par tous les temps
 ne prend ni l'huile, ni la graisse
 souple et imperméable
 résiste à la flexion et l'abrasion

ENSEMBLE SCOOTER imper-scoot
 COMBINAISON AVIATEUR
 VÊTEMENT DE CUIR (garanti 1 an)

TOURTE vainqueur du Prix-MACOMBYNN
 au Circuit des Ardennes de régularité 1954

Code de la route

Obligation du port d'un casque pour les motocyclistes.

L'Assemblée Nationale a adopté sans débat une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à rendre obligatoire, pour les motocyclistes, le port d'un casque protecteur.

Cette mesure ne s'appliquerait qu'aux seuls conducteurs de motocyclettes d'une cylindrée égale ou supérieure à 350 cm³, véhicules sortis d'usine à une date postérieure au 1^{er} janvier 1950.

Numéro 97
JUILLET-AOÛT 1954

MOTOCYCLISME

Le sport français va revivre

Les épreuves pourront désormais être ouvertes aux cyclomoteurs, aux vélomoteurs de 125 cc. C'est ainsi que de nombreux jeunes gens vont donner une impulsion nouvelle au sport motocycliste français.

Cette décision prise par la F.F.M. est d'importance de même que celle de réserver des épreuves aux machines de série. Voici à ce sujet un extrait de France-Moto.

« Notre Fédération se devait de rechercher, dans le domaine du sport, qui est l'un des siens, et avec des moyens matériels sans commune mesure avec ceux dont disposent les constructeurs, un remède à un état de choses qui désespère nos centaines de milliers de motocyclistes.

Puisque nous ne pouvons affronter, faute de machines de course de classe internationale, les grandes épreuves, nous allons en accord avec nos amis belges et italiens, mettre au point une formule de motos de série ou de sport qui permettra à nos millions de licenciés de participer à des épreuves de vitesse (à de grandes épreuves de vitesse) dont seront exclus pilotes et machines d'usines.

Un règlement très simple est à l'étude, sur le plan international, et nous comptons bien l'utiliser dès 1955.

Dans la catégorie « Motos de série » (et dans cette catégorie nous n'admettons pas les machines de compétition, même construites en série, comme la Norton Manx, par exemple, ni des double-arbres à cames en tête), nous n'autoriserons aucune modification de la machine livrée par le constructeur, à l'exception du changement éventuel de gicleur (mais pas de la buse !), le remplacement des pneus d'origine par d'autres de même dimension, etc...

Nous admettons aussi, **SI LE REGLEMENT PARTICULIER LE PERMET**, que certains organes soient supprimés dans les courses de vitesse : phares, dynamo, certains accessoires, et que le pot d'échappement soit remplacé par un tromblon. Carburant du commerce fourni par les organisateurs, bien entendu, et pas d'allègement de la machine (trous percés, etc...).

Dans la catégorie « Sport » (motos de série améliorées), mêmes bases que ci-dessus, mais nous admettons un certain nombre d'améliorations définies, dont le concurrent devra fournir une liste détaillée.

Nous autoriserons : le remplacement du piston (donc la modification du taux de compression, mais attention : toujours carburant du commerce !), le remplacement du carburateur et l'agrandissement de la tuyauterie d'admission, **AVEC UNE COTE LIMITE** pour chaque cylindrée unitaire : la modification des rapports de boîte, le remplacement de la selle et la modification du guidon et des repose-pieds, la suppression du kick et des accessoires inutiles, l'échappement libre, l'agrandissement des freins, etc...

Mais ces formules ne sont viables que si elles sont honnêtement appliquées, nous ferons signer au concurrent une déclaration précisant **TOUS** les points modifiés par lui. Et si nous découvrons une lacune ou une fraude, ce sera la disqualification à temps ou à vie. Je pense que personne ne voudra prendre un pareil risque.

Extrait de France-Moto, la revue officielle de la Fédération Française de Motocyclisme.

La vie des sections locales de l'U.M.A.

Fumay, Mouzon, Sedan, au cours de l'année 1954 ont fait preuve d'activité. Animées par des amis de la moto, des passionnés parfois, ces sections auraient voulu faire plus encore. Le mauvais temps qui se ligua contre tous les organisateurs cette année, le manque de ressources financières obligèrent les sections à plus de repos qu'elles ne l'auraient voulu.

Et pourtant on se rappelle avec quelle application M. Godard, le sympathique motoriste Fumacien, organisa le trial local qui devait rencontrer un si brillant succès. Entouré d'une phalange de jeunes également dévoués, M. Godard a mis sur pied une sortie-promenade pendant les congés payés. Les motards fumaciens purent ainsi goûter aux plaisirs de la mer. On peut penser que l'an prochain ce noyau dynamique s'agrandira encore et qu'à côté du groupe de motocyclistes on en trouvera un de cyclomoteuristes.

Ces groupements de « petits cubes » constituent en effet des réservoirs inépuisables pour le motocyclisme. Le jeune débute avec un 48 cc et passe rapidement à la 125 cc, voire la 175 cc, la 250 cc ou, pour les plus fortunés, à la 350 cc ou 500 cc. Mais l'essentiel est de vivre en groupes, en groupes organisés.

Alors qu'à Fumay on assista à la naissance de la section locale par le groupement de motocyclistes, ce fut le contraire qui se produisit à Sedan.

Un noyau de jeunes gens possesseurs de cyclomoteurs décida un jour de tenter quelque chose, Max Duchain, Gosselin et E. Thiry s'attelèrent à la tâche. Avec l'appui de M^{re} Ninin la section prit rapidement de l'extension. Le magistral trial organisé en début de saison fut très encourageant et conquit à la moto un public pourtant difficile. L'idée est lancée à Sedan. On assistera en 1955 à une extension de cette section, nous en sommes persuadés.

A Mouzon, lancée par M. Ligneau, la section quoique d'un faible effectif, n'a pas manqué d'activité. Outre les sorties promenades, les membres de ce groupe ont pris part à quelques épreuves et aidé l'U.M.A. dans plusieurs organisations. A chaque sortie, la section de Mouzon a été représentée. C'est là un bel exemple d'activité.

Un quatrième groupe devait se constituer, mais en fin de saison seulement, plus précisément au début de novembre. A Nouzonville, MM. Garcia, Doudoux et Ward réunirent un groupe de jeunes motards et tous décidèrent de se rassembler régulièrement. Nous félicitons les promoteurs de cette idée et nous pensons que, l'an prochain, la section nouzonnaise sera aussi dynamique que ses sœurs.

Projets pour la saison 1955

Chaque année, au mois de septembre, le Comité de l'U.M.A. est appelé à demander pour l'année suivante, l'inscription des épreuves au calendrier national.

La situation financière, après une saison gâchée par la pluie, n'avait rien d'encourageant. Mais fallait-il pour cela ne pas prévoir l'avenir. Devait-on ne rien inscrire au calendrier national ? Dans ce cas on devait pendant un an laisser le club dans l'inaction. Etre inscrite ne veut pas dire être organisée ! C'est pourquoi le Comité a préféré tout prévoir, quitte à réduire le nombre d'organisations si les finances du club ne permettent pas de grands sacrifices.

A l'heure actuelle les dates demandées ne sont pas encore accordées par la Fédération. Voici quelles ont été les épreuves inscrites :

- 24 avril . . . Moto-cross de Charleville.
- 8 mai . . . Circuit des Ardennes de régularité.
- 5 juin . . . Coupe de vitesse sur piste à Charleville.
- 10 juillet . . Prix Jean Roland à Lonny.
- 31 juillet . . Coupe de vitesse sur piste à Sedan.
- 4 septembre Moto-cross international de Rocroi.

Le nouveau Comité, élu lors de la dernière Assemblée générale du 21 novembre, décidera du calendrier des sorties-promenades et aussi des sorties intimes telles que trials, gymkanas, qui pourraient être mis sur pied.

Les deux moto-cross et les deux courses sur piste devraient équilibrer le déficit obligatoire provoqué par le circuit de régularité et le Prix Jean Roland... à condition que le mauvais temps ne vienne encore se mettre en jeu.

Pour mener à bien un tel programme, il faut beaucoup de dévouements. Rechercher les patronages, les souscripteurs de cartes, le matériel, etc... Chaque membre de l'U.M.A. qui désire voir vivre ces épreuves se doit d'aider son responsable de section dans la tâche entreprise. Ce n'est pas toujours agréable, c'est pourtant nécessaire. Pour arriver à cela, il faut « croire » à la moto, jusqu'à la passion parfois. C'est trop souvent ce qui a manqué dans les Ardennes. Des progrès ont été constatés. Cela ira de mieux en mieux.

Mes... aventures de la saison

« Ça ne peut pas durer ». « Tu parles d'un temps ». Réflexions maintes fois entendues tout au long de l'année. Et qui, hélas, n'ont rien changé aux averses dispensées avec autant d'abondance que de régularité. On n'avait jamais vu tant d'eau depuis... (ici les avis étaient partagés), mais depuis un temps où, certainement, la moto n'avait pas été inventée. Et en ce temps-là on ne songeait pas à faire disputer des trials à des carrosses. Vivons avec notre (mauvais) temps... Les trials furent cette année nombreux et obtinrent leur succès habituel. La participation des concurrents fut satisfaisante et l'U.M.A. fit un effort financier pour les dédommager d'employer leurs machines pour un travail de labour... où souvent les « chevaux » renaclaient dans les ornières boueuses. Vireux, Charleville, Signy, Fumay, Sedan, Revin... l'hiver était passé. Avec le printemps, c'est le « Circuit de régularité » qui vint donner un peu de vie à un dimanche carolopolitain. Succès d'engagements. Nombreux militaires. Et l'ambiance d'un départ de nuit suivi par une foule... glacée, mais enthousiaste. Les contrôles fonctionnaient, les nouvelles arrivaient au P.C. du Café du Commerce. Quelques chutes hélas. La moto d'un gendarme dans le canal au Chesne (on avait parlé du gendarme... malignité du bon public). Une bonne vieille traversant imprudemment la route, manqua d'être renversée... Au grand effroi de Gilbert qui racontait : « Je la vois, elle avait son seau à la main... D'un poil je l'ai loupée... Ah ! dis donc... j'aurai vraiment pas eu le pot ». Si l'on peut dire... Mais cela se passait à quelques kilomètres de l'arrivée où notre motard termina sans pénalisation. Comme d'autres d'ailleurs qui disputèrent l'après-midi les épreuves de départage devant un public énorme... attiré par ce spectacle qui lui était offert... gratuitement. Gros succès très mal apprécié par un Trésorier trop terre-à-terre qui ne voit là qu'une recette envolée. Mésaventure de la saison.

Pour la piste on a toujours la chance... Car il pleuvait toujours... Courra, courra pas... Des acharnés firent même le tour de ville pour alerter les « futurs » spectateurs : au vélodrome il fait beau !

Jamais il n'avait plu aussi fort. On avait même installé un pluviomètre, afin de percevoir éventuellement la prime

« Assurance pluie » si la hauteur d'eau atteignait 2 millimètres : là, l'U.M.A. l'emporta haut la main sur la Compagnie d'assurances. Il fallut vider le récipient d'un litre et il pleuvait encore ! le miracle se produisit tout de même : à quatre heures le soleil était au rendez-vous. Mais pas les spectateurs attendus. Belle réunion malgré tout, sauf pour ce maudit Trésorier qui se plaint encore... de cette mésaventure.

Ça ne pouvait pas continuer. Après de multiples efforts, des réunions tardives qui provoquèrent bien des scènes de ménage (des réunions de Comité qui se terminent à minuit... non mais... ça va !), des déplacements, des correspondances, des dossiers... après des mois de travail, le Circuit de vitesse de Lonny fut inauguré. Et pour « lancer » cette course on n'avait pas lésiné à l'U.M.A. Un « plateau » de coureurs du tonnerre... jusqu'à un Australien ! Le public ne pouvait pas bouder ce spectacle. Il y vint nombreux et s'em mêla un peu les pédales à la vue de ces bolides trop nombreux qui se doublaient, s'arrêtaient, repartaient : à la fin on crut sur parole le haut-parleur annonçant le vainqueur. Mais malgré tout et grâce à un soleil que l'on n'attendait plus, le public fut enthousiasmé. Il reviendra l'an prochain voir une course plus claire et trouvera une organisation améliorée qui ne permettra pas aux resquilleurs de prendre l'honnête payant pour une « cloche ». Beaucoup de satisfactions sportives, mais encore cet argentier qui n'était pas content, content... pourtant la pluie ne tomba qu'à la nuit !

La Section de Sedan (où le trial avait obtenu un beau succès) mit sur pied une épreuve de grass-track. Pour être « grass » il le fut et les quelques spectateurs qui bravèrent les écluses célestes eurent autant de mérite que les coureurs. Les cyclos y furent les plus acharnés et jamais l'on n'aurait cru trouver une pareille stabilité sur deux roues ! Là, malgré tout, l'ambiance n'était pas à l'optimisme... Boueux, trempés, les responsables firent le soir une addition négative.

Quand on est dans une Société faite de jeunes, on ne se décourage pas. L'espoir fait vivre. Et en cette fin de saison l'espoir avait nom Moto-Cross à Rocroi. Le terrain était tout prêt, sans grand frais, la « resquille » impossible, dépenses limitées pour le « plateau »... la certitude d'une « invasion » Belge... Et puisqu'il n'avait pas fait beau de l'été, un soleil... Jamais il n'y avait eu un tel orage sur le plateau. Et à cinq heures du matin, un responsable rocroyen qui n'avait pas dormi, hésitait à s'engager à pied sur le circuit des Remparts. Les motos, sous le soleil de l'après-midi, nous firent assister à un magnifique cross. Des infiltrations s'étaient produites malgré le service d'ordre, les spectateurs payants furent plus nombreux que les autres quand même ; une belle animation régna dans les cafés de Rocroi... Le Trésorier pensa qu'on pouvait, en dépit de tout amour-propre, faire la quête en ces lieux pour compenser les dépenses plus importantes qu'on ne croyait... Pour lui c'était une saison de mésaventures qui s'achevait... Et plus que tout autre, il se sent victime de cet « été pourri » qui n'a pas permis le succès attendu logiquement...

Mais (car il y a un, mais), il prendra sa revanche, car cet hiver, pluie ou beau temps, on fera du sport à l'abri des intempéries.

Saison décevante. Malgré tout... c'était beau et les luttes sportives ne devraient jamais avoir d'incidence sur les « gros sous ». Hélas, la vie moderne ne permet plus l'esprit d'amateurisme. Toute Société doit suivre le courant. A l'U.M.A. on se souhaite pour 1955... quarante à l'ombre et beaucoup de beau sport. Tant pis si le trésorier est un grincheux !

E. M.