

LES ORGANISATEURS



Dr ABD EL NOUR
Chantal MOREAUX

Pierre DUPONT



Chantal MOREAUX

Roland DUPONT

Guy MOREAUX



MOTOCYCLISME

Bientôt la Piste...

C'est, chaque année, la grande attraction de venir voir tourner sur l'anneau de ciment les pistards toujours plus rapides.

Événement spectaculaire, cette épreuve se déroulera le lundi 30 mai à Charleville.

On ne reverra plus, hélas, Toto Marnay qui s'est tué en course. D'autres seront là, en particulier Callède, blessé à Reims l'an dernier, des Parisiens et bien sûr, les Ardennais souvent maîtres chez eux.

La lutte sera encore passionnante entre les Boillet, Leroy, Nonnon, Pierquet, Schultz, Tourte qui ont chacun leurs supporters ! Sobinet... et des nouveaux s'entraînent ferme tous les jours et l'on est assuré de voir encore le lundi de Pentecôte de sensationnels coude à coude, des poursuites passionnantes dans l'atmosphère bruyante et si particulière des compétitions motocyclistes.

Avec le beau temps c'est une après-midi qui amènera tous les motards et les amis de la moto au Vélodrome de Charleville.

LES COURSES PRÉVUES

- 1°) Cyclomoteurs jusqu'à 50 cc.
- 2°) 125 cc de série.
- 3°) 175 cc de série.
- 4°) 125 cc sport et compétition.
- 5°) 175 cc sport et compétition.
- 6°) 250 cc sport et compétition.
- 7°) 350 à 500 cc sport et compétition.

Les engagements pour les motos de série sont à faire parvenir dès à présent à l'U.M.A. Café du Commerce à Charleville.

Le Prix J. ROLAND à Lonny, le 10 Juillet

Rendez-vous le 10 juillet prochain au Circuit de vitesse de Lonny.

Cette année, des courses de motos de série se dérouleront en catégorie 125, 175, 250 et 500 cc.

Le programme des machines de compétition comporte trois courses et marque une reprise qui doit assurer le succès populaire. En effet une course de side-cars se déroulera sur 20 tours de circuit soit 58 kms. Auparavant et sur la même distance, compétition en 125 cc et 175 cc avec des pilotes nationaux de valeur.

Le Prix J. Roland demande beaucoup de personnel pour l'organisation, parmi ceux qui nous lisent nous devons trouver des bonnes volontés, s'adresser au Siège du Club, Café du Commerce à Charleville dès que possible. D'avance, merci.

Succès du 3^{ème} Circuit des Ardennes, le 8 Mai

Succès d'engagement puisque 121 concurrents avaient été inscrits dont 117 prirent le départ et 70 terminèrent une épreuve rendue difficile par l'étape de nuit et les nombreux contrôles.

Succès populaire des épreuves annexes tant à Sedan qu'à Charleville où la foule était aussi nombreuse qu'au départ de nuit place Ducale.

L'organisation fut rendue difficile par le manque de personnel et la défection de certains mais, somme toute, grâce aux efforts de M. et Mme Piot, de quelques personnes dévouées, grâce à la discipline des concurrents, l'épreuve put se dérouler normalement dans les heures prévues.

LE CLASSEMENT

catégorie 125 cmc

- 1) PEN 0 pt. Epreuves annexes : 62" 3/10 ; 2) Gusinato 0 pt. 67" 4 ; 3) Kersch. 0 pt., 68" 4 ; 4) Henriot 0 pt., 68" 7 ; 5) Luzoir 0 pt., 72" 2 ; 6) Mangin 0 pt., 79" 8 ; 7) Brincourt 20 pts, 86" 6 ; 8) Javelot 70 pts, 93" 2 ; 9) Maucolin 80 pts, 79" 8 ; 10) Brulbaut 85 pts, 76" 2 ; 11) Zenard 95 pts, 68" 5 ; 12) Zastala 120 pts, 84" 6.

Catégorie 175 cmc

- 1) SUSINI, 0 pt, 48" 4/10 ; 2) Pahin, 0 pt, 51" 4 ; 3) Pihet, 0 pt, 52" ; 4) Sarale, 0 pt, 52" 4 ; 5) Blackesinski, 0 pt, 56" 6 ; 6) Raquin, 0 pt, 56" 9 ; 7) Leroy, 0 pt, 57" 6 ; 8) Maitrehut, 0 pt, 59" 6 ; 9) Petitqueux, 0 pt, 60" 2 ; 10) Garcia, 5 pts, 62" 4 ; 11) Nonnon, 35 pts, 57" 4 ; 12) Borgnet, 55 pts, 57" 4.

Catégorie 250 cmc

- 1) TOURTE, 0 pt, 49" 7/10 ; 2) Gautherot, 0 pt, 49" 9 ; 3) Arnould, 0 pt, 51" 9 ; 4) Ward, 0 pt, 52" ; 5) Missonnier, 0 pt, 56" 6 ; 6) Pailloux, 0 pt, 59" 9 ; 7) Couvreur, 10 pts, 56" 5.

Catégorie 350 cmc

- 1) MULLER, 0 pt, 49" 4 ; 2) Blairon, 0 pt, 50" 7 ; 3) Chemin, 0 pt, 52" 1 ; 4) Dehec, 0 pt, 56" ; 5) Gallemant, 0 pt, 56" 6 ; 6) Ruhland, 0 pt, 57" 7 ; 7) Ledoyen, 0 pt, 59" 4 ; 8) Boenich, 0 pt, 61" 3 ; 9) Trautmann, 0 pt, 63" ; 10) Periaux, 0 pt, 63" 4 ; 11) Clarac, 15 pts, 52" 5 ; 12) Guery, 75 pts, 54" ; 13) Frenot, 80 pts, 53" 7.

Catégorie 500 cmc

- 1) SOIBINET, 0 pt, 43" 1 ; 2) Lefèvre, 0 pt, 45" 2 ; 3) Piot, 0 pt, 46" 9 ; 4) Maguin, 0 pt, 48" 9 ; 5) Lemaire, 0 pt, 50" 6 ; 6) Vandehaegen, 0 pt, 50" 9 ; 7) Hoyer, 0 pt, 51" 4 ; 8) Davy, 0 pt, 51" 6 ; 9) Cervellera, 0 pt, 56" 2 ; 10) Eckert, 0 pt, 57" 2 ; 11) Fugaldi, 0 pt, 60" 5 ; 12) Simonet, 10 pts, 50" 8 ; 13) Gerber, 50 pts, 51" ; 14) Dromzée, 70 pts, 53" 2 ; 15) Rambourg, 100 pts, 55" 2 ; 16) Berge, 105 pts, 51" 1 ; 17) Lorentz, 125 pts, 55" 3 ; 18) Wehrli, 275 pts, 59" 8 ; 19) Malle, 285 pts, 55" 4.

Catégorie 750 cmc

- 1) JONET, 0 pt, 51" 4 ; 2) Beayert, 0 pt, 52" ; 3) Le-cœur, 0 pt, 52" 6 ; 4) Laurent, 0 pt, 55" ; 5) Thieuleu, 0 pt, 58" ; Brias, 0 pt, 58" ; 7) Gallet, 0 pt, 64" 5.

Motocyclistes et scooteristes commettent une imprudence souvent fatale en ne portant pas de casque

Le Docteur Julien Hubert, Membre de l'Académie de Médecine, vient, en ces termes, d'attirer l'attention du Président de l'A.C.F. sur le danger que présente l'abstention du port du casque pour les motocyclistes et scooteristes victimes d'accidents :

« Nous savons que, dans l'usage courant de ces engins, les accidents ne sont que trop fréquents. Nous voudrions mettre l'accent sur l'imprudence, trop souvent fatale, que représente l'abstention du port du casque. En particulier, nos collègues neuro-chirurgiens déplorent, en cas d'accident entraînant un traumatisme crânien, que la contusion simple ou l'hématome assez aisément curable, soit aggravé d'une fracture du crâne accompagnée trop souvent d'altérations graves du cerveau sous-jacent. La contusion qui porte sur l'épaisse paroi osseuse crânienne transmet en profondeur le choc subi à de fines architectures osseuses ainsi qu'aux centres cérébraux.

« Si les propos qui m'ont été rapportés sont exacts, il faudrait tenir pour établi que dans une nation voisine le nombre de ces fractures du crâne par accident de scooter aurait doublé en peu d'années. Aussi, me paraît-il désirable que ces précisions sommaires tombent sous les yeux des intéressés ; que les voix plus autorisées que la mienne, apportent plus de précisions encore à cet appel et qu'il soit entendu d'une jeunesse insouciant que nous voulons préserver d'un danger si évitable ».

Le Comte de Liedekerke-Beaufort et le Président de la Fédération Motocycliste de France ne peuvent que s'associer à cet appel et recommander de façon instante le port d'un casque protecteur à tous les motocyclistes et usagers de scooters circulant sur nos routes. Bien des vies humaines seraient ainsi sauvées. Faudra-t-il en arriver à rendre obligatoire le port du casque et à sanctionner les infractions au même titre qu'un grave délit de sécurité routière ?

La Production Française de Motocycles

Au cours de l'année qui vient de s'achever, la production française de motocycles a marqué de nouveaux progrès. Elle s'établit comme suit :

Catégories	1953	1954	Variations 1953-54 (en pourcent)
Cyclomoteurs	517.854	661.154	+ 27,8
Velomoteurs	140.196	171.974	+ 22,1
Motocyclettes	37.629	35.603	- 5,4
Scooters	86.890	100.366	+ 16,2
Total	782.569	969.097	+ 23,9

A ces chiffres s'ajoutent plusieurs milliers de side-cars, trimoteurs et véhicules spéciaux qui font que la production, déjà en forte expansion depuis la fin de la guerre, a augmenté à nouveau, d'une année sur l'autre, de près de 25 %. Elle a ainsi approché en nombre un million d'unités, chiffre sans précédent dans l'histoire française du motorcycle.

Motocyclettes.

Après avoir retrouvé en 1949 son niveau de 1938, la production a continué d'augmenter jusqu'en 1953. En 1954 on enregistre un léger recul mais il s'agit plutôt d'une stabilisation, la production semblant devoir être de l'ordre de 30 à 40.000 machines par an, soit un peu plus du double de la production d'avant-guerre.

Velomoteurs.

Le niveau de 1938 a été retrouvé dès 1947, et la production s'est ensuite accrue rapidement jusqu'en 1951, époque à laquelle s'est fait sentir la concurrence du scooter nouveau venu. La production semblait être stabilisée en 1952 et 1953 à environ 140.000 unités par an avec une très légère tendance à la baisse. En 1954, par contre, l'industrie du velomoteur a su s'adapter à la situation nouvelle (par généralisation du carénage notamment) et la production a repris sa marche ascendante.

Scooters.

Encore insignifiante en 1949 et en 1950, la production s'est ensuite accrue très rapidement, conséquence de l'engouement du public pour ce nouveau mode de transport. En 1954 la progression a continué, à un rythme un peu moins rapide cependant, par suite de la contre-attaque du velomoteur. En cinq ans, la production française de scooters est passée de zéro à 100.000 unités.

Cyclomoteurs.

C'est ici que l'accroissement de la production est le plus spectaculaire. Encore presque méconnu en 1946, le cyclomoteur se développe très rapidement jusqu'en 1950, puis à partir de cette date, les chiffres s'accroissent à un rythme extraordinaire qui ne s'est jamais ralenti. En quatre ans, la production annuelle a été multipliée par 7 et nous avons produit plus de cyclomoteurs en 1954 que de motocycles de toutes catégories deux ans auparavant.

ALLEZ AU DEVANT DU PRINTEMPS

...en choisissant dès maintenant le costume de qualité dont la coupe et le style personnel vous donneront cette impression nouvelle, de "formisme" qui détermine le dynamisme, la joie de vivre dans l'élégance, en vous assurant la garantie d'une maison renommée; faites confiance à



Futurs motocyclistes... adressez-vous à l'ancien pistard

MAURICE NONNON

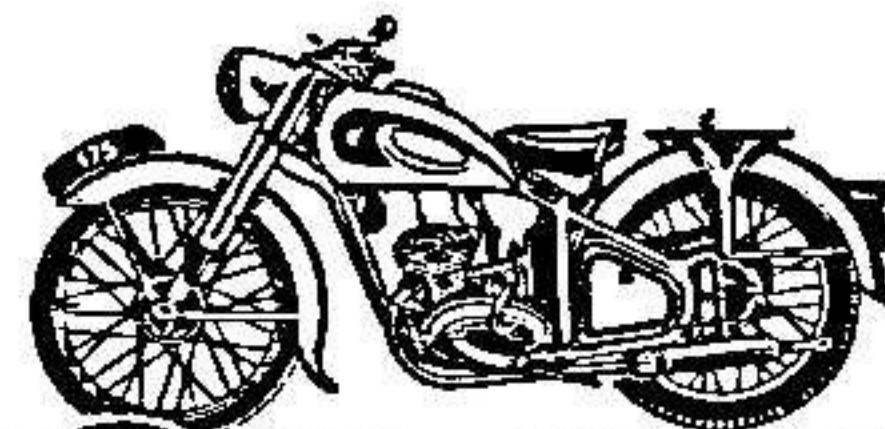
6, boulevard des Deux-Villes

CHARLEVILLE

Recordman des Bols d'Or (24 heures sur piste).

Totalisant plus de 10.000 km. sur piste

30 MODELES 30 ANNEES DE PRATIQUE VENTE A CREDIT



Geugeot

ALLEZ CHOISIR
VOTRE MACHINE
chez

TOURTE

Le pistard bien connu
Av. Charles-de-Gaulle
CHARLEVILLE

Facilités de paiement

MOTOCYCLISME

Le Syndicat d'Initiative de Rocroi et l'Union Motocycliste des Ardennes

Organisent le **28 AOUT 1955**

MOTO - CROSS INTERNATIONAL

sur le difficile CIRCUIT DES REMPARTS dont la longueur a été portée à 1500 m.

AU PROGRAMME :

1^{re} Partie - Course en 3 manches - **FRANCE-BELGIQUE**

6 coureurs Belges

6 coureurs Français Nationaux

2^{re} Partie - Course en 3 manches - **INTERNATIONALE**

3 coureurs Belges - 3 coureurs Allemands

3 coureurs Anglais - 1 coureur Hollandais

1 coureur Américain - 3 coureurs Français

3 coureurs français dont LELOUP ou Mingels, SONJA, DONNET (Belges, écurie FN) — le champion d'Allemagne et 2 coureurs de même classe — Drapper et 2 coureurs Anglais (Ecurie Norton) — le champion de Hollande — le champion américain (U.S.A. Californie) et les Français Vouillon, Verecchia et Humberjean.

TOUTES CES COURSES SERONT DISPUTEES EN 500 CC ET PATRONNEES PAR :

Le Journal l'Union — les Ets Pernod Fils — les Huiles Veedol — et les bières de la G.B.A.

Service de cars au départ de Charleville, Revin et Fumay.

Le parcours du moto-cross, déjà réputé difficile après l'épreuve de l'an dernier, bien que ne comportant que 1.159 m.

Cette année, étant donné qu'il a été promu à la classe de MOTO-CROSS INTERNATIONAL, la distance devait être portée à 1.500 m. minimum.

Les organisateurs l'ont fait, tout en n'ayant à leur disposition, que des buttes supplémentaires prises dans l'ancienne enceinte. L'une de ces nouvelles difficultés est une montée abrupte de 22 m. dont les 5 derniers à un pourcentage vertigineux. La réception en haut n'étant possible que sur 3 à 4 m. en virage à 90°.

Gageons que, si l'an dernier, la moyenne ne fut que de 32 kmh., cette année les concurrents devront faire preuve d'encore plus de maîtrise, et prendre des risques pour qu'elle soit maintenue.

Nous retrouverons, cette année, les Belges de l'an dernier, dont LELOUP, le sympathique vainqueur SONJA, le second, et les autres qui ont nom : DONNAY, CORDONNIER, le Français MELIN.

Soulignons que les chances sont égales, chacun ayant une valeur et des mécaniques de force équivalente, de même qu'un palmarès honorable. Le Hollandais RIETMANN, 5 fois champion de sa Nation. L'Anglais DRAPPER, vainqueur de la 2^{ème} manche du championnat d'Europe en Italie, CHEYNEY, vainqueur à VERDUN, devant FRANZ, BRASSINE, MOLINARI. L'Américain BUD EKINS, sur ARIEL d'Usine, qui accède actuellement au tout premier plan du MOTO-CROSS. Il a gardé un esprit un peu « gauchiste » qui en fait un coureur excessivement spectaculaire.

L'Equipe allemande, dont son champion national, a été tout spécialement désigné par la FEDERATION MOTOCYCLISTE ALLEMANDE, pour défendre ses couleurs en FRANCE et on peut être sûr que tout sera fait méticuleusement, afin d'avoir un maximum de chance de remporter une victoire pour leur première participation à ce MOTO-CROSS.

Les Français seront également bien armés pour faire mieux que de se défendre grâce à VOUILLOIN, second du Championnat de France 1954. Le spectaculaire AMEDEO, habitué aux places d'honneur, ainsi que VERECCHIA.

En première partie le match FRANCE-BELGIQUE très équilibré, promet des luttes passionnantes dignes des plus grandes réunions de ce genre. Nous y reverrons le jeune Belge ROBERT Jean, qui est déjà venu essayer le circuit Samedi dernier.

A l'issue de la réunion, il sera procédé individuellement à l'établissement du record du tour.

La délivrance des billets aura lieu aux endroits habituels, A.C.A. et CAFE DU COMMERCE A CHARLEVILLE et à ROCROI.

Au sujet du Prix Jean Roland

A son grand regret l'UNION MOTOCYCLISTE DES ARDENNES a dû, 3 semaines avant renoncer à son organisation. Une lettre de la Préfecture en date du 16 juin l'interdisant et malgré les nouvelles démarches et correspondances entreprises n'a pu obtenir l'autorisation dans des délais satisfaisants permettant le bon déroulement d'une telle épreuve.

Un éblouissant plateau de coureurs était déjà retenu, des engagements pris, permettant les plus belles espérances. Beaucoup le matin du 10 juillet regardèrent le ciel limpide ou brillait un soleil éclatant, et regrettèrent les décisions ministérielles.

La déception fut grande, tout le travail fait, réduit à néant. Souhaitons que pour l'an prochain de nouvelles instructions permettent son organisation et tiennent compte que les compétitions motocyclistes et automobiles ne peuvent être comparées.

Les épreuves motocyclistes continuent d'ailleurs à se dérouler normalement et sans incident à l'étranger alors qu'en France les motos subissent les sanctions frappant l'automobile.

Il n'est pas possible de faire un rapprochement entre une voiture pesant près de 2 tonnes et roulant à près de 300 kmh., et une motocyclette pesant au maximum 200 kgs et donnant en circuit des moyennes ne dépassant qu'à de rares exceptions le 150 kmh.

Remorques des cycles et cyclomoteurs

Les dispositions du titre II du décret du 10 juillet 1954 (nouveau code de la route), qui concernent les véhicules automobiles y compris les trolleybus et les ensembles de véhicules, ne sont pas applicables aux cycles et cyclomoteurs et à leurs remorques. Il n'y a donc lieu d'exiger pour les remorques des cycles et cyclomoteurs, ni un dispositif de freinage ni un double dispositif d'attelage, non prévus par le titre V du code de la route consacré à cette catégorie de véhicules.



MOTO-CROSS

— Un volontaire pour me pousser !

Code de la route

Un arrêté ministériel du 2 août 1954 (J.O. du 10 août 1954, page 7.728) prévoit l'obligation notamment pour les vélomoteurs, d'être munis d'un rétroviseur et d'un indicateur de vitesse. Ces dispositions sont applicables à compter du 1^{er} janvier 1955 pour les véhicules neufs et à compter du 1^{er} juillet 1955 pour ceux mis en circulation avant le 1^{er} janvier 1955.

Ces dispositions ne sont pas applicables aux cyclomoteurs.

Définitions

Vélomoteur : Véhicule pourvu d'un moteur thermique auxiliaire d'une cylindrée supérieure, comprise entre 50 et 125 cm³.

Cyclomoteur : Véhicule pourvu d'un moteur thermique auxiliaire d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ et possédant les caractéristiques normales des cycles.

MOTOCYCLISTES

Avez-vous réglé votre cotisation ?
Hâtez-vous de nous adresser 350 francs
pour vous éviter les frais de recouvrement.

CONSTRUCTEUR
DU 1^{er} CYCLOMOTEUR
réalisé en grande série

TERROT

LA CYCLORETTE
le cyclomoteur moderne
fruit de 30 ANS
D'EXPERIENCE

TERROT

A la pointe du progrès
Le SCOOTER POUR TOUS
en 100 cc. et 125 cc.

ET BIEN ENTENDU
LES CELEBRES MOTOS

TERROT

Agent exclusif à CHARLEVILLE:

DELLOUE

18, avenue Forest

MOTOCYCLISME

A l'Union Motocycliste des Ardennes

L'U.M.A. a vu cette année son activité réduite. Etant donné l'interdiction des courses de vitesse, le Circuit de Lonny a dû être supprimé. Malgré cela tout le monde se souvient de l'éclatant succès sportif remporté par le Circuit des Ardennes de régularité qui est une des plus belles épreuves françaises. La course sur piste au vélodrome de Charleville a obtenu son traditionnel succès, mais il semble que le public veuille autre chose... que les dirigeants de l'U.M.A. essaieront de trouver pour la saison prochaine.

Quant au moto-cross international de Rocroi organisé en collaboration avec le sportif Syndicat d'Initiative de la ville, ce fut un gros succès. Plus de 6.000 spectateurs eurent l'occasion de voir réunis les as internationaux du moto-cross, compétition particulièrement spectaculaire. L'an prochain le Circuit des Remparts à Rocroi sera l'une des épreuves les plus courues du calendrier international.

Avec les trials organisés, les sorties-promenades, la participation de membres de l'U.M.A. à diverses concentrations ou compétitions, la société a encore fait montre cette année d'une activité qui débordait largement le cadre du département. Elle le doit à ses dirigeants et en particulier à son Président P. Piot qui a su trouver beaucoup d'aide dans son entourage, à tous les amis de la moto qui se retrouveront encore nombreux la saison prochaine.

Courant novembre on parle d'Assemblée Générale et du repas traditionnel, mais aussi d'un bal avec un orchestre... du tonnerre. Vous réserverez une soirée pour y participer activement !

Variétés

Nous empruntons à un mensuel sportif que beaucoup de motards connaissent « Sport-Sélection » les extraits ci-dessous, d'un article intitulé :

DU VELOMOTEUR A VAPEUR... AU CYCLOMOTEUR EN « PLASTIQUE ».

Nous sommes bien loin du vélo-moteur à vapeur de l'ingénieur Perroti qui, un jour de 1869 sème la terreur dans les rues calmes des environs de la Porte Maillot.

La motorisation de la bicyclette connut de grands précurseurs dont bon nombre sont encore les pilotes de cette industrie.

C'est ainsi que nous retrouverons René Gillet qui, dès 1895, construisit en dehors de son travail journalier chez un patron, une bicyclette à moteur qu'il essaya avec des fortunes diverses sur le parcours Malakoff-Versailles...

Profitant d'une semaine de vacances, il réalisa sans trop de difficultés cette fois la liaison Malakoff-Epernay et retour.

A côté de René Gillet, d'autres exposaient déjà au salon de 1895 des engins curieux. C'est ainsi que Millet présentait une machine comportant une roue arrière motrice par inclusion d'un moteur cinq cylindres en étoile qui formait l'armature de cette roue.

A la même époque, une grande entreprise, celle des frères Peugeot, qui avait transformé un moulin en atelier de laminage à froid produisant des baleines de corset, puis en fabrique de bicyclettes, s'intéressèrent bien vite à la motorisation et dès 1891 ils mettaient au point le premier quadricycle à pétrole.

En 1903, la motocyclette Peugeot de 2 CV 1/2 était vendue 850 francs et celle de 2 CV 3/4, 870 francs !

Ce n'est que vers 1920 que la technique moteur ayant fait de gros progrès l'on envisagea la création de cylindres plus petites pour construire une machine populaire d'un prix peu élevé.

En 1923, au 13 de la rue Beaurepaire, à Pantin, deux mécaniciens, MM. Bardin et Benoit, procédaient aux derniers réglages d'une 175 cm³. C'est ainsi que naquit la première motobécane qui avant d'être une marque désignait un type précis de machines, dont plus de 100.000 exemplaires furent mis en service.

TOMBER SUR UN BEC DE GAZ.

A l'époque les magnifiques bans d'essais de la firme de Pantin se réduisaient à peu de chose.

Comme la rue qui longeait l'usine présentait une pente respectable et fut choisie par M. Bardin qui procédait, en personne, aux essais des machines. Cette voie était jalonnée de quatre becs de gaz qui constituaient autant de repères permettant de déterminer le rendement des machines essayées.

C'est de cette façon astucieuse de procéder aux essais qu'est née l'expression « tomber sur un bec de gaz », car la machine qui ne franchissait qu'un de ces repères avait certainement un rendement très discutable.

SAVEZ-VOUS QUE...

...le scooter a été réinventé pendant la dernière guerre ou il était parachuté en même temps que certaines troupes aéroportées.

Nous disons bien réinventé car Sarah Bernhardt allait à scoter : le « panier à moteur » ancêtre du scooter servit de véhicule à Sarah Bernhardt et à d'autres vedettes.

Les plus belles laines
sont dans
les qualités

Nolaines

200
COLORIS

MARQUE DÉPOSÉE
GRAND TEINT-IRRÉTRECISABLES

Exigez-les chez votre Fournisseur

MERGERIE BONNETERIE CHAUSSURES EN GROS

G. Laplaise

16, rue de la Paix
CHARLEVILLE (Ardennes)

Le dépositaire des grandes marques
Sous-vêtements **PETIT BATEAU**
Pantoufles **SIBERIA**

MOTOCYCLISME

Un an d'activité de l'U.M.A.

L'U.M.A. est dissoute. L'U.M.A. n'existe plus.

Telle fut la nouvelle qui nous stupéfia il y a quelques semaines.

Après une magnifique progression tant dans le domaine du recrutement que dans celui de l'activité, ce club, NOTRE club allait-il disparaître ?

Cela se révéla faux...

Certes la vie d'un club n'est pas exempte de maladie. Mais après chaque crise le club en sort quand même grandi.

Nous ne reviendrons pas sur celle qui se manifesta l'an dernier au moment de nos assemblées générales (ordinaire et extraordinaire). A-t-on placé à sa juste importance cette crise intérieure. Elle opposait des hommes, des intérêts, et ces oppositions laissèrent des traces, tout au cours de l'année, dans leurs rapports. Malgré ce manque d'unité dans son comité, l'U.M.A. a-t-elle souffert. Les membres actifs se sont-ils même aperçus de ces malaises. Peu les ont connus et ceux-là même qui en ont eu connaissance l'ont appris alors qu'ils s'en moquaient.

Ces oppositions amenèrent tout simplement une gestion plus difficile, des fatigues plus grandes pour les membres d'un comité qui voulait faire œuvre utile.

Au lieu de s'anémier, l'Union Motocycliste des Ardennes supportait allègrement sa croissance.

De 1386 membres au 31 décembre 1954, l'U.M.A. passait à 1.866 membres en novembre 1955. En cours d'année pourtant le club perdait une partie des possesseurs de Vespa qui allaient se grouper au Vespa Ardennes Club (160 membres) non affilié à la F.F.M., de même qu'au Lambretta Club de Charleville, d'abord, qui groupe 50 membres, puis de Sedan. Mais 500 membres gagnés en un an ce n'est pas mal pour un club que déjà on se préparait à enterrer.

Dans le domaine de l'activité sportive ou touristique, l'U.M.A. faisait preuve également d'une belle vitalité.

Elle organisait 3 trials, un circuit de Régularité, 1 course de vitesse sur vélodrome, 1 moto cross.

Elle préparait une épreuve que la catastrophe du Mans venait stopper : le circuit de Lonny.

Avant de rappeler le palmarès de ces diverses épreuves, signalons que l'U.M.A. est le seul club champenois à avoir réalisé un tel programme.

Qu'on ne vienne plus nous parler, après cela, de la mort de l'U.M.A.

Pour mener à bien une telle activité le Comité de l'U.M.A. a dû compter avec des aides sérieuses.

En ce qui concerne son administration, l'U.M.A. peut compter sur les services de l'Automobile Club des Ardennes (cotisations et triptyques).

En ce qui concerne sa vie sportive l'U.M.A., outre les sympathies des personnalités ardennaises ou locales qu'elle a su s'attirer, a pu compter sur des firmes commerciales qui lui ont accordé leurs patronages.

C'est en évoquant les diverses manifestations que nous remercions ceux qui nous ont aidé durant cette saison.

Nous nous excuserons par avance des omissions que nous pourrions commettre, tant en ce qui concerne des personnes que des sociétés ou des entreprises.

Nous savons que cela ménagera même la modestie de quelques-uns.

Le programme sportif mis sur pied par l'U.M.A. est encore varié cette année.

La saison débuta par les trials.

A Nouvion-sur-Meuse, grâce à l'amabilité de M. Naif, propriétaire de la Balastière, et à l'activité de MM. Malicet

et Maréchal eut lieu la première épreuve de l'année. Elle vit les victoires individuelles revenir à Brincourt Pierre. (cyclo) Brincourt René (125) Pen (175) Maitrehut (250) Rousseau (cross). 18 concurrents y participèrent.

A Nouzonville, grâce à l'appui de la Municipalité qui prêta son terrain et offrit une coupe, aux bières la Slavia, aux huiles Renault, la première manifestation motocycliste d'après-guerre, à Nouzonville, put avoir lieu. Elle fut l'œuvre de la section locale de l'U.M.A. animée par MM. Carré, Garcia, Ward et C^{ie}.

27 concurrents y participèrent, Brincourt en cyclo, Cachart en 125 et 175, Rousseau en 250 et au classement général furent les triomphateurs de cette journée réussie.

A Sedan la section locale sut réunir de nombreux prix et l'on peut citer parmi les patronages les plus importants ceux de la Slavia et de la bijouterie Robert. 30 concurrents s'alignèrent. Les palmes revinrent à Gosselin (cyclo), Malicet (125), Bourg (175), Rousseau (250), Godart (cross).

Au classement général Rousseau s'imposa.

La saison des trials se termina par celui de Fumay où M. Godard, animateur de la section locale, put compter sur l'aide précieuse de la Municipalité, des usines du Pied-Selle et des bières La Slavia.

En cyclo Joly l'emporta, en 125 H. Godart, en 175 Tourte, en 250 Bourg, au classement général Tourte.

Le Circuit des Ardennes revêtit cette année un caractère plus grandiose. Nous ne reviendrons pas sur son succès sportif et populaire. L'U.M.A. put mettre sur pied une telle épreuve grâce à la Municipalité de Charleville qui lui accorda une subvention substantielle, à la Grande Brasserie Ardennaise qui se montra généreuse, attribuant primes en espèces, coupe, ravitaillement aux concurrents, et aussi à l'aide financière des huiles Renault, de l'apéritif Pernod, l'A.C.A., la Maison Devred, la Direction des Sports, la Compagnie d'Assurances Générales et du journal L'Ardennais.

124 concurrents participèrent à l'épreuve. En 125, sur les 17 engagés, 12 classés. Le Nouzonnois Pen s'imposa devant des hommes tels que Mangin qui devait remporter le Bol d'Or.

En 175, sur 26 engagés, 12 classés, le vainqueur était le Lyonnais Susini, le premier Ardennais se classant 3^e (Pihet).

En 250 cc, sur 15 engagés, 7 classés, Tourte remportant la première place.

En 350 cc, sur 25 concurrents, 13 terminèrent l'épreuve, dont aucun Ardennais. Muller l'emporta.

En 500 cc ce fut un festival Ardennais. Sur les 28 engagés, les trois premières places revinrent à nos représentants. 1^{er} Soibinet (également vainqueur au classement général), 2^e Gilbert Lefèvre, 3^e Piot (1^{er} militaire).

En 750, sur 13 coureurs, le Sedanais Jonet s'imposa.

Le Circuit des Ardennes nécessita l'emploi d'un nombreux personnel. A tous ceux qui l'ont aidée, l'U.M.A. dit merci.

La coupe de vitesse sur piste reçut le même accueil populaire que ses précédentes éditions. Les patronages de la Grande Brasserie Ardennaise et des Huiles Veedol furent fort appréciés. Les courses furent très disputées... et nos coureurs se montrèrent sous un excellent jour.

Voici les classements :

Cyclomoteurs : 1^{er} J. Tykoczinski (U.M.A.).

125 série : 1^{er} Pierquet (U.M.A.).

125 compétition : 1^{er} Roby (Paris).

175 série : 1^{er} Schulz (U.M.A.).

175 compétition : 1^{er} Tiers (U.M.A.).

250 : 1^{er} Tourte (U.M.A.).

500 : 1^{er} Fossier (Reims), 2^e Soibinet (U.M.A.), place satisfaisante pour ses débuts.

Le moto-cross de Rocroi clôtura brillamment la saison. Sportivement et financièrement ce fut un triomphe. L'honneur et le mérite en vinrent surtout au Syndicat d'Initiatives de Rocroi, animé par Christian Lhote. Patronné par la Grande Brasserie Ardennaise, les Huiles Veedol et le journal l'Union, ce moto-cross a constitué l'épreuve reine de la saison.

Il ne fut malheureusement pas donné de faire disputer le Circuit de Lonny. Un énorme travail de préparation avait été effectué et, à son grand regret, le Comité dut aviser de la suppression de l'épreuve des hommes tels que les belges Sohler, Texidor, Vervœgen, les français Tessier, Mattens, Bouin, Goll, Lacourt, Bœri, Pahin, Lechelon, Burgraff, Guérin, Dagan, Beauvais, etc...

Il nous reste l'espoir de voir cette épreuve rétablie l'an prochain.

En dehors de ses manifestations propres, l'U.M.A. fut représentée dans diverses compétitions internationales, nationales ou régionales, ou encore dans des sorties touristiques.

EN VITESSE.

Soibinet se classa 3^e en 500 cc au Critérium international des machines de série, à Mettet et remporta la course des Juniors à Gedinne. Les quelques ardennais présents aux deux épreuves écoutèrent avec émotion la Marseillaise que depuis longtemps on n'avait entendue sur un circuit belge, Agache, Dagan et Tiers, ardennais d'adoption, brillèrent au Bol d'Or.

EN CROSS ET TRIAL

Rousseau se mesura aux pilotes de trial en Belgique et participa au cross de La Neuville-en-Tourne-à-Fuy et à Reims.

EN REGULARITE.

Piot et Rambourg, sous les couleurs de leur régiment, participèrent aux Circuits de l'Oise et de la Beauce. Dans ce dernier, Piot fut le 1^{er} des militaires.

Soibinet obtint une première place ex-aequo dans Paris-Nice.

Des membres de l'U.M.A. participèrent au Circuit des Routes de Champagne et à la Concentration de Reims où ils remportèrent une coupe devant le Moto-Club Châtillonnais.

Christian Lhote se distingua au Circuit de la Meuse, auquel participèrent plusieurs ardennais.

Gautherot participa à la concentration de Cholet, roulant en solitaire, d'une seule traite.

Il y eut encore des sorties à Gérardmer, à Douzy, à Gedinne, à Pontfaverger, à Nouzonville, la sortie du Moto-Hall, aux Championnats du monde à Reims, et le rallye promenade de Reims-Flize.

Que l'on vienne nous dire après cela que l'U.M.A. est morte.

L'U.M.A. ne demande qu'à vivre. Elle propose à tous ceux qui veulent faire quelque chose pour elle de s'associer aux travaux de son Comité.

L'Assemblée Générale 1955 marquera une étape de la vie du Club.

Celle des amitiés retrouvées.

Celle de l'esprit sportif.

Celle du désintéressement.

Elle sera le départ d'un nouveau bond en avant, vers les 2.000 membres, vers un rayonnement plus grand. C'est dans le regroupement que les motocyclistes se défendront contre tous ceux qui les attaquent injustement. Ce n'est pas dans la dispersion des efforts et dans la dispersion de ses membres.

C'est pourquoi, plus que jamais avec ceux qui espèrent en l'avenir du motocyclisme, regroupez-vous tous et agissez pour l'Union Motocycliste des Ardennes.

Le nouveau Comité de l'U.M.A.

Malgré un pressant appel peu de candidats se présentèrent pour occuper les places disponibles au Comité de Direction de l'U.M.A.

La critique est aisée... mais le courage d'affronter cette critique est quelquefois défaillant... Ceux que l'on attendait ne sont pas venus.

Le Comité pouvait compter 15 membres, il n'en comprendra, faute de candidats, que neuf.

Ce sont MM. Balle, Malicet, Nonnon, Pierquet, Pihet, Piot, Tourte, anciens membres, et MM. Lhote et G. Moreaux, nouveaux membres.

Quelle tâche attend ce noyau d'animateurs ?

La course de côte de St-Laurent.

Le circuit des Ardennes de régularité.

La course sur piste.

Le circuit de Lonny.

Le moto-cross de Rocroi.

Les personnes désirant travailler dès maintenant aux côtés des membres du Comité peuvent se faire connaître en écrivant au Secrétaire de l'U.M.A., Café du Commerce, Place Ducale, Charleville.

Deux animateurs du Club s'en vont

Pour des raisons diverses l'U.M.A. vient de perdre deux animateurs de valeur dont le dévouement ne pût se compter au cours de la saison.

Il s'agit de Max Mazuel (Secrétaire) et Emile Meyrial (Trésorier).

Mazuel qui assumait la lourde charge du Secrétariat, appelé par ses fonctions à quitter les Ardennes, a dû abandonner à regret ses fonctions.

Meyrial pris de plus en plus par ses obligations professionnelles ne pourra plus gérer les finances du Club. Son passage parmi nous fut marquant, car il s'attacha à faire rentrer le plus possible d'argent et limita les dépenses. Il participa efficacement à l'organisation des épreuves. Il fut en outre le Directeur du Circuit des Ardennes et des courses sur piste.

C'est une grande perte pour l'U.M.A. Le Comité actuel sait tout le travail qui a été effectué par ces deux amis de la moto. Qu'ils en soient remerciés.

Le Salon de la Moto

Ce bulletin est habituellement celui que l'on consacre au Salon de la Moto.

Doit-on sacrifier à la tradition ?...

Les fanatiques de la moto, les curieux, n'ont pas attendu de nous lire pour apprendre ce que les constructeurs leur réservaient comme nouveautés.

Aussi, avons-nous décidé, cette année, de supprimer notre habituel article du Salon.

Mis sur pied par la Chambre Syndicale des constructeurs du cycle et du motocycle, ce Salon-exposition a permis de noter une poussée du cyclomoteur et du scooter, un raffinement dans la présentation des vélomoteurs et des motos... mais a aussi permis de constater combien était grande la menace des constructeurs étrangers pour nos constructeurs français.

Les premiers s'appuyant souvent sur la compétition pour leur publicité jouaient la carte opposée de celle des constructeurs français.

Est-ce par ignorance, impuissance ou interdiction que les constructeurs français n'en ont pas fait autant. Ignorance ? Non ! Pour le reste, ce fut impuissance (certains grands constructeurs) ou interdictions (d'autres grands constructeurs et des petits).

Cette opposition à la compétition devait se retrouver jusqu'à la fin du Salon. Des courses devaient en effet marquer le dernier jour du Salon, à Monthléry. Ce fut un organisme technico-syndical qui mit son veto... et se four-là on permit à des étrangers de faire une démonstration sur notre sol (automobile anglaise et motocyclette italienne). Pourquoi ferions-nous de la publicité pour des gens qui ne veulent pas servir le motocyclisme.

MOTOCYCLISME

Le Président et les Membres du Comité adressent pour 1956 à tous les Motards et leur famille, les meilleurs souhaits de bonne et heureuse année.

LE CIRCUIT DES ARDENNES

Epreuve de Régularité des plus dures en France, se disputera les 21 et 22 Avril

Après une tentative limitée sur le plan régional, l'Union Motocycliste des Ardennes avait décidé de mettre sur pied un grand circuit national de régularité : le Circuit des Ardennes.

En 1954 se disputait le 1^{er} Circuit des Ardennes d'après-guerre. En 1955, le succès allait grandissant, que nous réserve, en 1956, le troisième Circuit des Ardennes ?

On ne peut préjuger de son succès, certes, mais pourquoi faillirait-il à la tradition.

Chaque année les pilotes qui viennent de différentes régions de France disent aux organisateurs leur satisfaction de trouver une épreuve dure, sportive, au règlement intéressant et à l'organisation satisfaisante.

L'an dernier, Pahin et Susini, des habitués des grands circuits internationaux, disaient de notre épreuve qu'elle était une des plus dures disputées en France et qu'elle était appelée à connaître dans l'avenir un retentissant succès.

Devant ces espérances l'U.M.A. a décidé de soigner plus encore son organisation.

Le règlement n'est pas encore définitivement établi, mais les grandes lignes en sont déjà tracées.

A la demande de certains pilotes ardennais, il est question de créer une catégorie junior, ouverte seulement aux ardennais et d'une distance inférieure à celle du Circuit des Ardennes. Elle porterait le nom de Critérium de Régularité des Ardennes (distance 350 kms environ à parcourir de jour). Il va sans dire que ce Critérium sera moins richement doté que le Circuit des Ardennes qui est appelé lui à se dérouler sur près de 800 kilomètres de nuit et de jour, et qui est une épreuve qui « classe » un pilote.

Verra-t-on les 125 cc au départ ? Le règlement le prévoit, mais encore faut-il que les textes ministériels soient « sortis des cartons » au moment opportun.

L'itinéraire, contrairement aux autres années, évitera la vallée de la Meuse et la vallée de la Semoy en son début.

Voici ce qui est proposé :

Charleville, Mohon, Les Ayvelles, Flize, Boutancourt,

Elan, Omont, Chagny, Le Chesne, Montgon, Semuy, Attigny, Ambly-Fleury, Biermes, Sault-les-Rethel, Rethel, Doux, Amagne-Lucquy, Vauzelles, Saulces-Monclin, Launois, Signy-l'Abbaye, Liart, Rumigny, Auvillers-les-Forges, Rocroi, Bourg-Fidèle, Renwez, Revin, Haybes, Hargnies, Hauts-Buttés, Monthermé, Thilay, Hautes-Rivières, Nouzonville, Neufmanil, Aiglemont, Montcy,, Saint-Laurent, La Grandville, Gernelle, Vivier-au-Court, St-Menges, Fleigneux, Illy, Givonne, Villers-Cernay, Francheval, Douzy, Sachy, Carignan, Mouzon, Beaumont, Fossé, Buzancy, Bayonville, Landres, Apremont, Châtel-Chéhéry, Autry, Challerange, Vouziers, Vrizey, Attigny, Coulommes, Pauvres, Bignicourt, Juniville, Neuflyze, Le Châtelet, Brienne, Asfeld, Château-Porcien, Rethel, Novy, Saulces-Monclin, Vaux-Montreuil, Le Chesnois, Auboncourt, Poix-Terron, Singly, Villers-le-Tilleul, Vendresse, Chémery, Maisoncelle, Raucourt, Haraucourt, Bulson, Cheveuges, Villers-sur-Bar, Donchery, Vrine-Meuse, Vivier-au-Court, Le Theux, Charleville, Montcy, St-Laurent, La Grandville, Gespunsart, Neufmanil, Nouzonville, Hautes-Rivières, Linchamps, La Neuville-aux-Haies, Hauts-Buttés, Revin, Fumay, Haybes, Hargnies, Vireux, Givet, Vireux, Fumay, Rocroi, Revin, Les Mazures, Deville, Monthermé, La Roche aux Sept Villages, Château-Regnault, Braux, Nouzonville, Charleville.

Dans tous les circuits de régularité les organisateurs sont obligés de recourir à des épreuves de départage.

La formule idéale, pour départager les concurrents n'est pas encore trouvée et on ne peut que chercher à perfectionner ce qui a été éprouvé.

Dans les Ardennes on adopta tout d'abord une épreuve de maniabilité, accélération, freinage. L'année dernière, on ajouta à cela une épreuve d'accélération en côte.

Cette année, il est envisagé de désigner deux portions où sera opéré un chronométrage intégral, avec pénalisation de l'avance et du retard. On risque encore de trouver des ex-æquos. Doit-on, pour départager ceux-ci, faire une nouvelle épreuve en côte, excessivement spectaculaire et plaisant beaucoup aux amateurs de rallyes. Ou bien faut-il adopter une épreuve de maniabilité, ou encore les deux épreuves, ce qui ferait donc trois ou quatre moyens de départager les ex-æquos. Les organisateurs seraient heureux de connaître l'avis des « motards » sur ce sujet.

Afin d'éviter des frais d'organisation et des ennuis administratifs, l'U.M.A. a décidé de limiter les traversées des grands centres. C'est ainsi que Sedan, très étendu, a dû être contourné, que la traversée de Mohon, Mézières, Charleville ne se fera que deux fois (départ et passage).

Mais le public réservera à l'arrivée un excellent accueil aux pilotes qui, venant de Belgique et de France, auront déjoué toutes les difficultés de la route.

Le troisième Circuit des Ardennes doit une nouvelle fois connaître le succès.

RÉGLEZ VOTRE COTISATION

Moto : sans la revue 350 frs.
avec la revue 700 frs.



L'AUTOMOBILE CLUB ARDENNAIS vient de perdre le docteur Abd-el-Nour celui qui après avoir fondé notre Association, en assumait la présidence depuis 55 ans.

Capable d'activités aussi multiples que désintéressées, le Dr Abd-el-Nour, ardennais d'élection dès 1895, sportif à l'heure où la plupart des hommes en méconnaissent la valeur morale et physique, se dévoua sans compter au bénéfice de notre groupement et de toutes les difficultés qui l'assaillirent, sortit à chaque fois vainqueur, grâce à son art, à son autorité incontestable, à sa profonde connaissance des hommes, une sagesse due à sa vive intelligence, à son cœur comme à sa modestie !

En bien des cas, ce fut un précurseur et du ballon libre, et du tourisme et des Syndicats d'Initiatives, comme de la Prévention routière pour ne parler que du domaine de la locomotion, mais le domaine social avait aussi trouvé en lui un pionnier et son œuvre de Maire et de Conseiller Général est des plus importantes.

La Croix de la Légion d'Honneur que lui valait sa très noble conduite comme médecin militaire en 14-18, la promotion au grade d'Officier qui voici un an réjouissait ses innombrables amis récompensaient officiellement notre cher Président et lui rendaient l'hommage qui était dû à sa haute valeur.

Humain avec toute la signification qu'il convient d'attacher à cette qualité, le Docteur Abd-el-Nour laisse en nous quittant d'unanimes regrets, un impérissable souvenir, un exemple magnifique de haute conscience, l'image d'un parfait serviteur de ses concitoyens, une âme et un cœur qui lui assurèrent l'affection profonde et la gratitude de tous ceux qu'il a aidés, guidés, encouragés, secourus.

Bien que plongé dans une grande tristesse, l'Automobile Club Ardennais s'enorgueillit d'avoir eu à sa tête le docteur Abd-el-Nour.