



Vespa-Journal

LE JOURNAL DES VESPA-CLUBS RÉGIONAUX ET LOCAUX

NUMÉRO 1 - 1^{re} ANNÉE OCTOBRE 1952 ★ 157, FAUBOURG SAINT-DENIS - PARIS (X^e) - TÉL. : NORD 78-53 ★ LE NUMÉRO : 20 FRANCS

LE MESSAGE DU PRÉSIDENT

AU cours des derniers mois de 1951 et au début de 1952, les possesseurs de scooters Vespa en France continentale et en Afrique du Nord ont éprouvé le besoin de se grouper et de profiter en commun des agréments touristiques de leur petite machine. Le mouvement partit du midi de la France, de même que le premier envahissement des routes de France par le scooter Vespa avait débuté par le littoral méditerranéen.

Vespa-Club de Nice-Côte d'Azur, Vespa-Club de Marseille-Provence, Vespa-Club de Esterel-Maures furent les trois premiers créés. Le mouvement gagna de proche en proche. Fin avril 1952, 28 clubs existaient en France continentale, groupant près de deux mille adhérents.

Les buts poursuivis par tous ces Vespa-Clubs régionaux étaient identiques : développer l'amour du scooter Vespa pour lequel la plupart de leurs nombreux propriétaires ressentent une véritable passion, créer entre tous les possesseurs de scooters Vespa des liens de camaraderie et d'amitié qui se développent au cours de sorties dominicales en commun, échanger des renseignements touristiques et mécaniques entre les membres du club et entre les clubs eux-mêmes, organiser des visites interrégionales et internationales qui développent les liens d'amitié entre différentes régions de France et avec les nations voisines. Enfin, but dernier, renseigner les agents distributeurs du scooter Vespa, sur les besoins et les difficultés des usagers et, par là, documenter l'usine elle-même, ce qui lui permet de continuer l'amélioration, toujours constante, de sa fabrication.

Cependant on notait des différences dans la structure administrative de divers clubs existants et il importait, d'autre part, de coordonner leur action, de les aider à faire tâche d'huile, et d'obtenir alors le moyen d'éviter des chevauchements dans l'organisation des promenades et des visites interclubs.

Une initiative fut prise en vue de créer le Vespa-Club de France, fédération des Vespa-Clubs régionaux français. Un congrès fut organisé les 14 et 15 juin dernier à Paris, dans les salons de l'hôtel Lutétia. Tous les présidents des Vespa-Clubs régionaux étaient présents ou représentés et, après des discussions animées, sinon parfois passionnées, les statuts et le règlement intérieur du Vespa-Club de France furent approuvés à l'unanimité, et le Conseil de direction élu. Sa composition est la suivante :

Président : M. Jean d'Alayer de Costomere d'Arc ;

Vice-présidents : MM. Henri Chauvel, Alexandre Maineri ;

Trésorier : M. Emmanuel Durand ;

Secrétaire général : M. Paul Massonnet ;

Membres : MM. Guy Roberto, Jean-Jacques Lacombe, Paul Blanchardet, Robert Franquet, Müller ;
Commissaires aux comptes : MM. Fernand Pezzini, René Darrau, Raphaël Mein.

En même temps, les bases de l'action future du Vespa-Club de France furent posées. C'est ainsi qu'aujourd'hui, en ma qualité de président du Vespa-Club de France, lourde charge que je remercie les membres du Congrès d'avoir bien voulu me confier, je vous présente la première réalisation concrète, à l'échelon national, du Vespa-Club de France : le VESPA-JOURNAL.

Ce VESPA-JOURNAL est l'organe de liaison des Vespa-Clubs français : dans chaque numéro vous trouverez des articles relatant l'activité vespiste. Nous demandons à tous de contribuer à le rendre attractif, en nous suggérant ce que vous voudriez y voir figurer, qui n'y aurait pas été pré-

CHARLES FAROUX : cette merveille... le scooter!...

LORSQUE surgit, il y a quelques années, en Italie, un curieux et nouveau mode de transport - le scooter - son développement connu un caractère si prodigieux qu'il fallait bien conclure à l'excellente adaptation de la machine. Elle répondait au désir d'une immense clientèle et créait une petite révolution.

En soi, le nouveau véhicule accusait un caractère qui lui était propre. Il n'était pas un développement de la bicyclette, et pas davantage, on ne pouvait trouver en lui un dérivé de la motocyclette. Tout bien considéré, il constituait une solution curieuse, originale et... heureuse d'un problème qui avait longtemps sollicité l'esprit



Notre éminent collaborateur CHARLES FAROUX est un fervent de la Vespa

vu à l'origine. Rien de ce qui est activité vespiste ne doit être oublié dans le VESPA-JOURNAL qui, en outre, répondra à toutes les questions qui pourraient lui être posées.

Le service du VESPA-JOURNAL sera fait gratuitement à tous les membres de Vespa-Clubs : chacun aura ainsi périodiquement des nouvelles des clubs voisins, des clubs étrangers, des renseignements intéressants sur la conduite du scooter Vespa, sur l'observation des règles de la circulation et l'application du code de la route, sur l'entretien mécanique du scooter et de nombreuses autres rubriques intéressantes.

A la page 2 de ce journal, vous trouverez, chers amis vespistes, le programme du Meeting international Vespa organisé à Paris les 10, 11 et 12 octobre prochain, à l'occasion du Salon de l'Automobile et de la Motocyclette. Nous demandons à tous les vespistes d'y venir très nombreux ; pour les Parisiens qui sont sur place, nous espérons que les possesseurs de Vespa qui ne sont pas encore membres du Vespa-Club de Paris-Ile de France voudront bien accepter de se joindre à nous en masse. Nous prouverons ainsi, ensemble, la vitalité du Vespa-Club de France et la place prise par VESPA dans la vie sociale française.

Jean d'ALAYER.

des ingénieurs spécialisés : transporter deux personnes avec un léger bagage, à bonne vitesse commerciale, et dans de bonnes conditions de confort et d'économie.

La silhouette de la nouvelle machine qui s'imposa si rapidement, est aujourd'hui familière.

En Italie, où la Vespa connaît une telle diffusion, la machine fait partie de la vie quotidienne. Elle constitue un aspect aussi courant que la bicyclette naquère, le taxi ou la petite voiture automobile d'aujourd'hui. Et toujours, à Milan comme à Rome, le merveilleux d'une commodité d'emploi qui créait chez le spectateur une impression de stabilité, de sécurité qu'a toujours refusée la motocyclette. D'autre part, on comprend qu'à raison du confort même d'établissement de la machine, le conducteur et son compagnon n'avaient plus à se soucier des projections d'huile venues du moteur ou de l'échappement, que l'un et l'autre n'avaient plus besoin de s'affaler de vêtements de cuir et trouvaient en Vespa le moyen idéal de transport économique et rapide, soit pour se rendre au travail, soit pour veiller aux affaires, soit pour accomplir une randonnée de tourisme. J'avais particulièrement enregistré deux fortes impressions : c'était d'abord le nombre des Vespa utilisés par des ouvriers de l'usine Fiat, édifiée à quelques kilomètres de l'agglomération de Turin, et c'était l'arrivée, un soir de grand opéra à la Scala de Milan, d'un jeune couple : la femme en robe de gala, l'homme en smoking. Tous deux garèrent la petite machine ; ils gagnèrent leur loge le plus simplement du monde...

Faut-il ajouter que, comme d'abord chez nos voisins d'au delà des Alpes, la petite machine se montrait de bonne lignée, accusant un dessin harmonieux, une conception logique, une réalisation simple, une construction affinée ?

En sorte que nous ne sommes nullement surpris de constater combien la solution, si ingénieuse, a déjà compris en France, un nombre élevé d'adeptes.

C'est pourquoi il m'apparaît nécessaire de dire, comme un fait à souligner, que depuis un an au moins, le scooter Vespa venu d'Italie, est actuellement le seul à connaître en France, où on le fabrique, la production de grande série.

Nous en sommes actuellement à 140 Vespa par jour, chiffre qui croît régulièrement, en sorte qu'on peut, en toute assurance, prévoir - en France - pour le début de 1953, la sortie quotidienne de 200 Vespa, soit une machine complète toutes les trois minutes.

Insistons-y afin d'éviter tout malentendu. Il s'agit d'une construction intégralement française : matériaux français, ouvriers français, usine française installée à Fourchambault ; d'autre part, pour qui sait le développement des œuvres sociales dans les grandes entreprises italiennes (Fiat en particulier), il n'est pas indifférent d'ajouter que les amateurs de l'entreprise française ont placé au premier plan de leurs préoccupations, le souci du bien-être et de la sécurité chez les ouvriers.

Saluons en passant la réussite des créateurs.

Un seul modèle de Vespa est aujourd'hui fabriqué dans les pays européens. Les plans d'établissement sont partout identiques.

Et nous le constatons une fois de plus, il est arrivé parfois que les adeptes de la nouvelle machine, communiquant dans une même foi, unis par un même enthousiasme, ont été poussés par le besoin de s'unir. Ainsi sont nés, dans tous les pays, des Vespa-Clubs qui, par-dessus les frontières, vont se fédérer sous la bannière d'un Vespa-Club d'Europe.

Sachons reconnaître la signification d'une telle communauté de sentiments.

Il y a quelques semaines, lors du festival Lyon-Charbonnières, M. le sénateur Paquet, conseiller de la République, le premier adjoint au maire de Lyon, M. le Consul général d'Italie à Lyon, s'accordait à proclamer que dans ce mouvement louable des pratiquants de la Vespa il fallait voir l'aurore d'un moyen fécond de fraternisation et de meilleure communication entre hommes issus de patries différentes. Ne sourions pas car la sagesse n'emploie jamais trop de moyens pour s'opposer à la folie de quelques-uns.

La grande révolution sociale du dernier siècle s'est accomplie par l'évolution des transports. « La bicyclette », écrivait Pierre Giffard, il y a soixante ans, est plus qu'un sport, c'est un progrès social. »

Mais le rythme de la vie moderne accroît vite sa fréquence ; on peut annoncer le temps où la bicyclette ne sera plus qu'un emploi sportif. Les nouvelles générations n'ont plus de temps pour pédaler, et il est indéniable que le travailleur ne doit pas gaspiller son énergie avant le travail. C'est pourquoi le transport individuel se modernise toujours davantage.

La solution Vespa réalise un nouveau et considérable pas en avant. Elle permet, à bon compte, le transport agréable de deux personnes. Elle ne crée pas d'encombrement nouveau ; elle est de caractère éminemment pratique. Et elle se dévloppe rapidement, c'est une conséquence d'un effet « boule de neige » qui découle de la satisfaction générale des usagers.

Tous nos vœux donc, au Vespa-Club de France, avec nos compliments à ses intelligents animateurs.

JOLIES VESPISTES DE FRANCE



Madame Lycette DARSONVAL Danseuse étoile de l'Opéra de Paris qui entreprendra bientôt une tournée au Japon

MEETING INTERNATIONAL VESPA A PARIS EN OCTOBRE 1952

SALON DE L'AUTOMOBILE ET DE LA MOTOCYCLETTE

NOUS vous communiquons le programme du Meeting international Vespa Paris 1952, organisé à Paris à l'occasion du Salon de l'Automobile et de la Motocyclette, les 10, 11 et 12 octobre prochain.

10 OCTOBRE - 14 à 20 HEURES.
Rassemblement à Paris, parc des Expositions (porte de Versailles). Parc gardé à proximité pour les Vespas.

Répartition des logements. Distribution des carnets de tickets pour l'ensemble de la manifestation.

Les Vespistes se rendent individuellement à leur hôtel et prennent le repas du soir à leurs frais, dans les restaurants de leur choix. Toutefois, une liste de restaurants, choisis parmi ceux de prix abordable, leur sera communiquée pour leur guider.

11 OCTOBRE. 9 HEURES 30.
Rassemblement au parc des Expositions.

Visite du Salon de la Motocyclette.

Les tickets d'entrée sont fournis gratuitement à chaque vespiste.

Les Vespa restent en parc gardé pendant la visite du Salon de la Motocyclette.

11 OCTOBRE. 15 HEURES.
Rassemblement place de la Concorde, face aux Tuileries (trottoir et chaussée situés entre la rue de Rivoli et le quai des Tuileries, et perpendiculairement aux deux voies) Parc gardé.

Visite du Salon de l'Automobile (Grand Palais). Les tickets d'entrée sont fournis gratuitement à chaque vespiste.

Pour le repas du soir, mêmes dispositions que pour le déjeuner.

12 OCTOBRE. 10 HEURES.
Rassemblement place de la Concorde (même emplacement que la veille).

Répartition en groupes de 30 machines environ, guidés chacun par un commissaire désigné par le Vespa-Club de Paris-Île de France.

Grand défilé par l'avenue des Champs-Élysées jusqu'à la place de l'Étoile. Arrêt d'une demi-heure au cours duquel des palmes et gerbes seront déposées au tombeau du Soldat inconnu, avec la participation d'une musique militaire.

Continuation du défilé par l'avenue de Grande-Armée, l'avenue de Neuilly, l'avenue de la Défense, le Rond-Point de la Défense jusqu'à la Salle des Fêtes du Stade municipal de Courbevoie où l'arrivée est prévue vers 12 h. 30.

A 13 heures, Grand Banquet servi dans la salle des Fêtes.

**CE BANQUET EST ABSOLU-
MENT GRATUIT.**

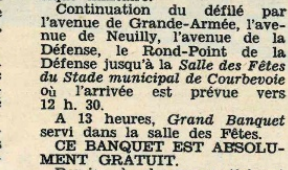
Remise à chaque participant d'une plaquette-souvenir et de nombreuses coupes aux Vespa-Clubs et aux Vespistes les plus méritants.

Répartition en tombola de très nombreux lots de valeur dont un SCOOTER VESPA, offerts par la Société A.C.M.A. et de très nombreux lots offerts par les fournisseurs de cette société.

DISLOCATION VERS 18 H.
Les Vespistes peuvent soit reprendre immédiatement la route, soit conserver leur chambre (ils sont priés, en ce cas, d'en aviser la direction de l'hôtel dès leur arrivée), mais cette fois à leurs frais. Le repas du dimanche soir est aux frais de chacun, comme il a été prévu pour les trois repas précédents.

Les logements des nuits des 10 au 11 et du 11 au 12 octobre sont gratuits de même que les petits déjeuners du 11 et du 12 octobre.

LA PLAQUETTE-SOUVENIR



LA PLAQUETTE-SOUVENIR

LA PLAQUETTE-SOUVENIR



LA PLAQUETTE-SOUVENIR

Quel est votre Vespa-Club ?

Voici les adresses des Vespa-Clubs et les noms de leurs présidents :

- Nice-Côte d'Azur. — M. Maineri, Hôtel Scribe, 20, avenue Georges-Clemenceau, Nice (A.-M.).
- Marseille-Provence. — M. Scialom, Brasserie de l'Avenue, 28, place Castellane, Marseille (B.-du-R.).
- Estérel et Maures. — M. Roberto, 4, rue du Quatre-Septembre, Draguignan (Var).

Alès-Cévennes. — M. Lacombe, Riche-Hôtel, place de la Gare, Alès (Gard).

Dauphinois. — M. Fecci, 22, cours Jean-Jaurès.

Nièvre. — M. Durand, Café de Paris, place Guy-Coquille, Nevers (Nièvre).

Paris-Île de France. — M. Chauvel, 8, rue Chateaubriand, Paris (8^e).

Béarnais. — M. Blanchardet, Casino municipal, parc Beaumont, Pau (B.-P.).

Lyonnais. — M. Pasquet, 10, rue Commandant - Faurax, Lyon (Rhône).

Auvergne. — M. Muszinski, Café Antoine, 21, rue d'Assas, Clermont-Ferrand (P.-de-D.).

Vosges. — M. Muller, 25, faubourg de Saint-Dié, Gérardmer (Vosges).

Girondin. — M. Bordan, 5, cours Georges-Clemenceau, Bordeaux (Gironde).

Mulhouse. — M. Kiéné, Restaurant du Ballon, 51, faubourg de Colmar, Mulhouse (Haut-Rhin).

Montpellier. — M. Maurisset, 9, rue Maguelonne, Montpellier (Hér.).

Lorrain. — M. Franquet, Brasserie Excelsior, 50, rue Gambetta, Nancy (M.-et-M.).

Ain. — M. Cauquy, Café du Théâtre, rue Faul-Floda, Bourg (Ain).

Nîmes. — M. Lecour, 8, place de la Comédie, Nîmes (Gard).

Limousin. — M. Babola, 12, place d'Aine, Limoges (Hte-Vienne).

Strasbourg. — M. Einsiedler, 10, rue des Grandes-Arcades, Strasbourg (Bas-Rhin).

Côte Normande. — M. Rouen, 8, place Thiers, Fécamp (S.-I.).

Rouen. — M. Parent, 108, rue Jeanne-d'Arc, Rouen (S.-I.).

Montluçon. — M. Nordman, 60, bd de Courtais, Montluçon (Allier).

Bourguigne. — D' Melin, 54, rue de Paris, Semur-en-Auxois (C.-O.).

Caen et Basse Normandie. — M. Monreuil, 162, rue Caponière, Caen (Calvados).

Colmar. — M. Zumbiehl, 26, avenue de la République, Colmar (Haut-Rhin).

Côte basque. — M. Arosteguy, Maison du Tourisme, Biarritz (B.-P.).

Languedoc-Pyrénées. — M. Bonrepos, Café Tortoni, place du Capitole, Toulouse (Hte-Garonne).

Cannes. — M. Schwartz, 2, rue Boucaical, Cannes (A.-M.).

Mayenne. — D' Barrau, Café Bigot, Mayenne (Mayenne).

Beausoleil-Monaco. — M. Pezzini, Splendid-Bar, 10, boulevard de la République, Beausoleil (A.-M.).

Haute-Savoie. — M. Bernolin, 15, avenue de Cran, Annecy (Hte-Savoie).

Moulins. — M. Planat. — Café Greuzat, place de la Gare, Moulins (Allier).

Belfort. — Café d'Alsace, faubourg des Ancêtres, Belfort (territoire).

Pays nantais. — M. Marais, Café de Toulouse, place du Commerce, Nantes (Loire-Inférieure).

Cherbourg et Cotentin. — 33, avenue de Paris, Cherbourg (Manche).

CLUBS EN FORMATION A :

Amiens, Saint-Etienne, Valence, Besançon, Bergerac, La Roche-sur-Yon, Dijon, Le Havre, La Rochelle, Reims, Oran, Haiphong, Poitiers.

L'EXEMPLE DE LA PRUDENCE DOIT VENIR DU VESPISTE...

...Nous dit Maurice HENRY

L'ASCENSION du scooter Vespa est quelque chose, sinon de prodigieux, du moins de remarquable. En quelques années — laps de temps très court dans le domaine industriel — la Vespa qui connaissait déjà une grande vogue en Italie, s'est imposée en France d'une façon étonnante. La réussite a été complète. Ce résultat n'est pas dû au seul hasard; il n'a pas été obtenu par la seule volonté d'une firme dont les dirigeants ont été audacieux. Le Vespa, répondant à une nécessité, à un besoin, a trouvé sa place immédiatement parce qu'il s'adressait à une clientèle ayant le souci de l'économie, en même temps que celui du confort sur deux roues; et quand je dis confort, je veux dire également progrès.

A vous, possesseurs de Vespa, qui utilisez votre scooter pour vous rendre à votre travail et à vos affaires, pour la promenade et le grand tourisme, je n'ai pas à exposer les qualités d'un véhicule que vous connaissez bien, puisqu'il est votre compagnon de tous les jours.

A cette place, c'est sur un autre plan que je désire me placer: celui de la circulation et de la sécurité. Il me plaît de reconnaître — et d'apprécier — que le « Vespiste » n'est pas un usager comme les autres. Circulant beaucoup, tant en ville que sur la route, j'ai été amené à faire une constatation en faveur du « vespiste ».

D'une façon générale, les utilisateurs d'autres engins à deux roues ne constituent pas des exemples de prudence. Est-ce parce que leur position sur la motocyclette, le buste penché en avant, ne leur permet pas



Quand vous descendez de votre Vespa, faites-le du côté opposé à celui où s'effectue la circulation

sur la route, de conserver le côté droit régulièrement; ou bien éprouvent-ils un malin plaisir à s'en écarter? Bien entendu, je ne retiens que la première raison, parce que je la considère comme la seule plausible.

Sur le Vespa, par contre, le pilote a une position assise et stable, ce qui lui permet davantage de surveiller la route, donc de se maintenir sur la partie droite de la chaussée. Je ne vois pas d'autre explication à donner, car ce n'est pas parce que l'on est « vespiste » que, du même coup, on devient un ange de prudence. Pour tous, les règles de la circulation sont les mêmes; par tous, les prescriptions du code de la route doivent être appliquées.

Si vous avez à vous arrêter, rangez votre scooter sur le bas-côté qui borde la chaussée; un engin, même de faible encombrement, immobilisé sur la route, est une gêne pour la circulation. Si vous devez changer de direction, n'attendez pas le dernier moment pour prévenir l'automobiliste qui arrive derrière vous. Quand vous voulez descendre de machine, faites-le sur la droite et non sur la gauche, car vous obligez l'automobiliste qui vous suit à faire un écart.

Ce sont là des précautions élémentaires, me direz-vous, mais si tous les usagers les observaient, si tout le monde avait le respect de la sécurité d'autrui et de la sienne propre, très rapidement les statistiques d'accidents produiraient des chiffres inférieurs à ceux que nous connaissons.

Et c'est à vous, amis « vespistes », que je demande de donner le bon exemple.



Avant de changer de direction, faites signe en tendant le bras

La Vie dans les Vespa-Clubs

CETTE rubrique occupe la place la plus importante de notre « Vespa-Journal ». Nous sommes maintenant près de 40 clubs régionaux groupés sous le bannière du Vespa-Club de France. Plus nombreux en effectifs sont les plus anciens, les pionniers; les autres tout jeunes groupent quelques adhérents.

Tous travaillent d'un même cœur pour atteindre les mêmes buts: liaison étroite entre les possesseurs de scooters Vespa, échange de renseignements et d'idées, développement de liens d'amitié. Et de nombreux autres clubs sont en formation sur tout le territoire français, dans la métropole et outre-mer.

Nous voulons aujourd'hui vous annoncer une bonne nouvelle qui vous démontrera que le groupement des Vespa-Clubs régionaux français au sein du Vespa-Club de France a porté ses premiers fruits.

La Société A.C.M.A., constructeur en France du scooter Vespa, a décidé d'accorder une prime de 3% sur le prix du scooter Vespa, et sur le prix des accessoires fournis par elle en même temps, à tous les membres des Vespa-Clubs, dont l'affiliation au Vespa-Club remonte à 3 mois au minimum, au moment de l'achat par ses membres d'un scooter Vespa en remplacement de celui qu'ils possèdent.

Jusqu'à présent, les avantages accordés aux membres des Vespa-Clubs, bien que concrets, étaient assez peu importants: voilà une lacune comblée et l'importance de l'importance du groupement en Vespa-Clubs des usagers de la Vespa.

La rubrique qui vous est présentée aujourd'hui et qui constitue le corps principal du « Vespa-Journal », est destinée à relater l'histoire active des Vespa-Clubs régionaux. Abondamment illustrée, elle instruit chaque membre des Vespa-Clubs des événements survenus dans les clubs voisins, dans les clubs de France, dans les clubs

(Suite page 4)



TRIOMPHE DU 2° AUDAX VESPISTE INTERNATIONAL

C'EST sur le fameux parcours des « mille milles » de Brescia que s'est couru le second Audax vespiste des 1 000 km., mais une phase de préparation méticuleuse avait précédé le déroulement de la course: reconnaissance précoce de toutes les difficultés du parcours, établissement des divers postes de contrôle, renforcement des dispositions de sécurité, mise sur pied de l'organisation des chronométrages (plus de 2 000 temps contrôlés en 24 h.). Les 365 concurrents prirent le départ de cette magnifique épreuve,

355 purent être classés sur les listes des contrôles d'arrivée! Il est vrai que le prix de 4 000 000 de lires promis aux vainqueurs (et notamment celui de 75 000 lires réservé au premier du classement) devaient donner des ailes aux concurrents.

Mais la grande leçon de ce deuxième Audax vespiste fut sans doute d'ajouter une nouvelle preuve de haute capacité technique et de perfection mécanique au crédit des magnifiques petites machines que sont les Vespa.

Le premier Audax féminin international

DE Milan à Milan sur un parcours de 260 km., passant notamment par Côme et Strada, 117 concurrentes réparties en 39 équipes de trois, ont participé au Premier Audax international vespiste féminin.

Après un départ euphorique au milieu des rires et des chansons, l'allure s'accéléra après Strada, et malgré le passage difficile d'une vingtaine de kilomètres, c'est avec près d'une heure d'avance sur l'horaire que la première équipe arriva à Milan.

De nombreuses villes d'Europe: de Bruxelles, de Paris, de Monaco,

de Dusseldorf, de Zurich, de Genève, de Marseille, et d'un peu partout en Italie, des délégations participèrent à cette magnifique manifestation.

C'est au cours d'une réunion amicale organisée par le Vespa-Club de Milan, que le D^r Tassinari, président du Vespa-Club d'Italie et le D^r Biondi, sous-préfet de Milan, remirent les récompenses aux gagnants.

Le D^r Tassinari salua en particulier les concurrentes venues de pays étrangers — et quelquefois de villes lointaines — pour répondre à l'invitation du Vespa-Club d'Italie et montra comment le succès de cette magnifique manifestation contribuait à renforcer la sympathie entre vespistes.



Quelques-unes des équipes féminines participant au 2° Audax féminin

DANS LES VESPA-CLUBS A TRAVERS LA FRANCE

CONCENTRATION INTERNATIONALE LYON - CHARBONNIÈRES 21 - 22 JUIN 1952

REUSSITE éclatante ! 110 Vespa venus d'Italie, 150 machins français circuleront dans la bonne ville de Lyon, sans jamais gêner la circulation et sans accident ni incident. Tout avait été prévu : police de la route, police de la ville, garages, logements. Les Lyonnais, toujours enclins à la prudence, admirèrent les jolies Vespa et l'ordre dans lequel elles se déplaçaient avec souplesse et rapidité.

Un déjeuner réunit tous les vespistes au casino de Charbonnières où les Vespa furent rassemblées pour former les mots **Charbonnières Vespa**. Toutes les autorités de la ville étaient présentes, ainsi que M. le Consul général d'Italie et les 350 convives goûtèrent de bon cœur l'excellente cuisine lyonnaise. Pendant le déjeuner, la direction du casino de Charbonnières égaya le repas d'un divertissement où des



Un départ de groupe au cours du rallye de Lyon-Charbonnières

SAMEDI 24 JUIN 1952. — Arrivée à Lyon d'un groupe de vespistes, accueillis précédemment à Aix-les-Bains et à Pont-de-Beauvoisin, où un déjeuner leur fut offert, sous la présidence du sénateur-maire de la ville et avec la participation de la fanfare locale.

Réception à l'hôtel de ville de Lyon par les autorités. Discours émus de M. le Vice-Consul d'Italie et de Monsieur le Premier adjoint au maire de Lyon. Vin d'honneur, dîner officiel dans un restaurant coté de la ville, puis soirée inoubliable, avec la participation de plus de 60 artistes au théâtre antique de Fourvières où l'on jouait *Amphytrion*, de Molière avec des jeux de lumière incomparables. Il est seulement dommage que ce texte admirable de notre grand auteur n'ait pu être compris par tous nos amis Italiens dont certains ignoraient la langue française.

DIMANCHE MATIN, visite de la ville, en commençant par le splendide panorama de la banlieue de Fourvières sous la conduite d'un distingué membre du Comité d'Initiatives de la ville.

Les Vespa firent merveille dans la montée de Fourvières, pourtant difficilement accessible aux véhicules motorisés. Ensuite descente vers la cathédrale Saint-Jean et visite de la ville en Vespa, avec traversée du tunnel routier de la Croix-Rouisse, qui venait d'être inauguré, tunnel unique en Europe par sa longueur, son éclairage et son insonorisation.

caniches dressés, merveilleux, furent particulièrement admirés et applaudis.

Vinrent les discours qui soulignèrent l'importance de l'usage du Vespa pour resserrer les liens de fraternité internationale : le Vespa est un gage de paix.

Nos amis vespistes italiens, ravis par cette extraordinaire réception, entonnèrent, à la fin d'un repas une vibrante *Marseillaise*. Ce fut un instant émouvant.

Outre les Italiens, participaient à ce grand rassemblement les Vespa-clubs de Suisse (quelques machines) et les Vespa-Clubs de Clermont-Ferrand, Bourg-en-Bresse, Esterel-Maures, Dauphinois, Nièvre, Marseille-Provence.

Après quoi, vers 16 heures, chacun reprit la route pour gagner Grenoble où un dîner fut servi en l'honneur des vespistes, dîner suivi d'une soirée dansante. Le vice-consul d'Italie à Grenoble honora de sa présence cette magnifique réception.

Nos amis italiens reprenaient le lendemain matin la route vers leur pays.

Italiens et Français, mutuellement ravis les uns des autres, après avoir échangé insignes et congratulations, se séparèrent en se donnant rendez-vous pour des manifestations semblables en France et en Italie, dès les mois prochains.

En résumé, magnifique réussite, placée sous le signe du *Vespa-Club de France*, dont c'était la première prise en charge d'une manifestation à l'échelon national.

VESPA-CLUB LORRAIN

Le 22 juin, le Vespa-Club Lorrain donna rendez-vous à la Schlucht à ses amis des Vespa-Clubs de Strasbourg et de Colmar, et c'est au nombre d'une soixantaine que nous nous retrouvâmes au croisement des routes de Colmar et des crêtes.

Les trois Vespa-Clubs régionaux partent ensemble vers le lac Blanc et le lac Noir, merveilles des Vosges. On n'avait jamais vu dans la région une file indienne de Vespa aussi originale et aux coloris aussi divers. On fit une halte à Orbey, où se déroula la fête locale, aux joies de laquelle chacun se mêla avec entrain.

Puis après s'être séparé des deux clubs amis, le Vespa-Club Lorrain partit par le col du Bonhomme, Fraise, Bruyères, Epinal, où il se rencontra avec le Vespa-Club des Vosges, et enfin rejoignit Nancy.

★

On doit au Vespa-Club Lorrain une innovation : les groupes de choc, composés des infatigables vespistes Illien et Lacour.

Le 6 août, ce groupe de choc s'attaqua au rallye des Montagnes : Vosges, Jura, Massif central, Maurès, Alpes.

Jugez des étapes : Samedi. — Nancy 14 h. 30, Gérardmer 17 h.

Dimanche. — Gérardmer 11 h. (à grasse matinée ! - N.D.L.R.), Vieil-Armand 16 h.

Lundi. — Vieil-Armand 6 h., Mulhouse 7 h. 30, puis l'étape champion (270 km.) : départ Mulhouse 16 h., arrivée à Montceau-les-Mines le mardi à 2 h. du matin.

Mardi. — Vichy-Thiers - Vic-le-Comte - Riom - es - Montagne (280 km.)

Mercredi. — Repos.

...On attend la suite...

★

Voici un message personnel : « Gigi, la bougie du Vespa-Club Lorrain, vous dit bonjour et se présente à vous. Évolue dans Nancy et les Vosges et je passe parfois les frontières (attention, amis italiens !, je prépare un voyage en Italie ! Tenez-vous bien !)

« Au début j'ai eu quelques ennuis avec ma Vespa, mais ça m'apprendra : si j'avais mis de l'essence, elle aurait marché ! Maintenant elle « bombe » comme disent les copains du club, et je la « ramène » un peu ! J'ai même ramené un p-v. de 1 800 fr. pour excès de vitesse ! On m'appelle une vieille bougie car j'ai déjà 6 000 km. dans les électrodes ! Aux dernières nouvelles je mets les bouts (-gies !) sur Gènes et vous tiendrez au courant (haute tension).

« En passant par la Lorraine

« Avec ma bougie, donnez-moi

« Vive le Vespa, donda ! »

VESPA-CLUB BEARNAIS

Le rallye béarnais des cotéaux du Jurançonnais a été favorisé le 20 juillet par un temps magnifique : 30 partants béarnais, bigourdans, basques et toulousains se rassemblèrent devant le casino municipal de Pau et gagnèrent sagement l'avenue Pasteur, à Jurançon, où le départ fut donné par MM. René Blanchard et Ailhaud.

A travers les cotéaux du Jurançonnais, côtes, descentes et vignes ont été avalés sans incidents par les concurrents.

Signalons qu'un film 16 mm., en noir, de 80 mètres de longueur a été tourné à l'occasion de cette manifestation.

A l'heure où nous mettons sous presse, nous apprenons que le Vespa-Club Béarnais — qui vient de créer une section « Bigorre » — organise un rassemblement monstre les 27 et 28 septembre, à l'occasion de la foire-exposition de Pau, et dans le cadre de celle-ci.

Ce rassemblement comporte un rallye-poker, un gymkhana — manifestations incluses dans le programme du Comité de la foire-exposition de Pau.

VESPA-CLUB

DE NICE-CÔTE D'AZUR

Ce club est l'un des plus actifs de France.

C'est le premier qui a été constitué et son activité est à citer en exemple aux Vespa-Clubs plus récents.

Nous ne parlerons pas de la saison 1951 qui est encore dans toutes les mémoires, mais nous pouvons signaler qu'en 1952 le club de Nice-Côte d'Azur a participé à 19 manifestations différentes où les a organisées lui-même. Il a en outre tourné trois films : *Sortie tous les dimanches*, *Une fois à la mer* (pique-nique et baignade), *Une fois à la montagne* (excursions).

Signalons en outre que le Vespa-Club de Nice-Côte d'Azur a remporté 9 prix ou coupes en France et à l'étranger.



A Nice, charmant essaim de géupés

VESPA-CLUB DE ROUEN

C'est un des Vespa-Clubs le plus récemment créé, mais il a déjà commencé à réaliser un ambitieux programme de sorties en groupe et manifestations locales, après avoir pris contact avec les V.-C. voisins (Paris-Ile de France, Côte Normande, Caen) et nous réserve des surprises.

VESPA-CLUB LYONNAIS

Deux catégories : touristes et sportifs.

Les touristes se rendent en groupe par la grand-route à la chartreuse de Meyrat, lieu choisi par le rassemblement.

Les sportifs devaient rejoindre le même endroit mais par un itinéraire de routes de montagne et en réalisant une moyenne horaire de 45 kmh. pour les Vespa montées par un seul conducteur, et de 89 kmh. pour celles portant en outre un passager.

Les pénalisations furent nombreuses mais il convient de noter que les Vespa portant un passager réalisèrent plus facilement la moyenne imposée : trois d'entre elles arrivèrent à une seconde seulement du temps idéal.

Chacun se retrouva à midi dans la courbe de la chartreuse de Meyrat où l'on pique-niqua sur un tapis de narcisses... évidemment.

Après le déjeuner, promenade tranquille (en Vespa) au milieu des prairies de narcisses.

Au retour, le groupe s'arrêta quelques minutes à Cerdon, où la fête locale battait son plein. Et puis ce fut l'arrivée triomphale et joyeuse à Lyon, en souhaitant de futures manifestations de ce genre.

Tous les concurrents (une trentaine) se retrouvèrent pour déjeuner à Trévoux. Après ce déjeuner, un gymkhana improvisé fut organisé sur la place de Trévoux, et l'on termina la journée en montant au mont Thoux.

25 MAI 1952. — Rallye Narcisses. Il existe un rallye lullipes pour automobiles. Au Vespa-Club, surtout à Lyon, nous nous contentons de narcisses et d'un rallye du même nom.

Le plateau de Retord est couvert de narcisses au mois de mai. Le 25 mai, le Vespa-Club du Lyonnais invite au rallye Narcisses les Vespa-Clubs de la Nièvre et de Grenoble.



L'équipe du V.-C. Nice au 2^e Audax

Le 6 avril 1952, lors de la concentration de Brignoles, à l'occasion de la 13^e foire-exposition, il a notamment remporté 3 grands prix : Vespa-Club ayant : 1^{er} le plus grand nombre de scooters Vespa ; 2^e de conductrices ; 3^e ayant couvert la plus grande distance.

Les 20 et 21 avril 1952, c'était le prix du plus grand nombre de participants à l'occasion du grand triptyque motocycliste international à San-Remo. A Milan en juin, l'Audax féminin international décerna la coupe Colombo à l'équipe féminine du Vespa-Club de Nice-Côte d'Azur.

Les 5 et 6 juillet c'était la grande épreuve italienne de régularité : les 1 000 km. de Brescia. L'équipe du Vespa-Club Nice-Côte d'Azur recevait la coupe Benzoni.

Au rallye international des gorges du Verdon organisé par le Vespa-Club Esterel-Maures, les 13 et 14 juillet, le Vespa-Club de Nice-Côte d'Azur s'adjugeait la coupe du gymkhana.

Quelques idées nouvelles ont été lancées par le Vespa-Club Nice-Côte d'Azur : rallyes « Méchoui » où l'on partage en commun le mouton rôti au feu de bois, concours de pêche, participation aux batailles de fleurs de Nice, Prix temps à la Neige, sorties en groupe ski.

Le rallye d'Allemagne

DE toutes les régions d'Allemagne, Suisse, Italie, Belgique, Hollande, Angleterre et France, le 16 août, 1 500 vespistes s'étaient donnés rendez-vous à Dusseldorf.

Partis de Grenoble, mon mari et moi traversâmes toute la France avant d'atteindre la frontière allemande.

Après le passage de la frontière, nous avons suivi la route serpentant le long de la Moselle.

Enfin nous atteignons le Rhin. Le jour suivant, nous arrivons à vante. Depuis le départ, nos fidèles Vespistes tourment allégrement et souvent nous croisons leurs sœurs allemandes : chaque fois deux coups brefs d'avertisseur nous saluent (toujours la grande sympathie vespiste).

Ensuite nous avons entrepris la remontée de la vallée du Neckar chère aux campeurs et aux sportifs.

Après Heilbronn, voici les auto-

strades. On dirait que nos Vespas ont des ailes... Stuttgart, Ulm, Munich où nous sommes reçus par le Vespa-Club de Munich.

Bientôt nous partons vers Salzbourg et nous abandonnons quelques heures nos Vespas pour une excursion en bateau sur le Königssee, lac alpin entouré de montagnes abruptes.

Nous devons être à Dusseldorf pour le rallye international des 16 et 17 août.

Nous y arrivons le jour prévu. Quelle vision grandiose et sympathique que toutes ces Vespas aux fanions multicolores, aux insignes rutilants, et dont les pilotes essaient de se comprendre dans les diverses langues européennes.

Gala, distribution des prix et des coupes, et bal enfin, entraînant tout le monde dans le même tourbillon, ce fut notre soirée à Dusseldorf. Le lendemain, après un défilé monstre à travers la ville, sous les acclamations des habitants, nous nous séparons nous promettant de nous revoir sur la route aux aventures.



Nos amis du Vespa-Club Limousin

VESPA-CLUB LIMOUSIN

Parmi les activités récentes du Vespa-Club Limousin on note trois intéressantes manifestations :

La première fut une sortie touristique sur le parcours Limoges-Pierre-Boffière - Meuzac - Saint-Yrieix - Limoges.

La deuxième consista en un circuit de régularité avec une vitesse maximum de 30 kmh. sur le parcours Limoges-Bessines (30 km.)

Quant à la troisième, ce fut une longue sortie touristique qui dura trois jours sur le parcours Limoges-La Bourboule - Le Mont-Dore - Vichy et retour.

En dehors de ces sorties de groupe, les vespistes limousins ont eu l'occasion de se réunir au cours d'un vin d'honneur offert à tous les vespistes de la région par M. Pinget, concessionnaire Vespa, à Limoges, à l'occasion de l'inauguration de son nouveau magasin.

CONCOURS D'ÉLÉGANCE A VICHY



Ces deux charmantes jeunes femmes furent les ambassadrices de tous les vespistes au concours d'élégance du grand casino de Vichy le 17 août. Le sourire des membres du jury montre que la qualité de nos représentants fut particulièrement appréciée.

LA VIE DANS LES VESPA-CLUBS

(Suite de la page 2)

de l'étranger. Chacun, même à l'échelon des dirigeants, y pourra puiser des idées nouvelles, en constatant ce qui a été fait ailleurs, le succès de telle ou telle nouvelle idée, des indications pour l'organisation de sorties amusantes et variées, de gymkhanas plus audacieux les uns que les autres : en un mot cette rubrique permettra de rendre la vie de chaque Vespa-Club plus active et plus attrayante de jour en jour.

Nous voici à l'orée de la saison d'hiver : nous n'ignorons pas que votre Vespa brave les intempéries et chaque jour nous nous rendons à notre travail ou nous nous distraisons sans songer au froid, au gel, à la pluie et sans en être pour cela gênés. Evidemment, la période ne sera pas très favorable à l'exécution de sorties en plein air.

Voici donc le moment, pour les dirigeants des Vespa-Clubs d'avoir de l'imagination, d'organiser des bals, des réunions en salles fermées qui rappelleront à nos chers amis vespistes les belles heures de la saison d'été, passées en commun sur les routes.

Voici venir le temps des concours de photographes, des concours de dépannage. Voici venir le temps des prévisions pour le printemps prochain que nous attendons tous avec impatience.

Dans les réunions de Vespa-Clubs on va pouvoir échanger des idées sur l'entretien de la mécanique, sur les améliorations à apporter au Vespa en prévision des beaux jours. On pourra aussi penser à alimenter la rédaction du « Vespa-Journal » : chacun a une histoire amusante à raconter et des idées à nous soumettre.

Chers amis vespistes, envoyez-nous tout cela, pour que votre « Vespa-Journal » — nous disons votre car il est fait pour vous — soit attrayant, agréable et vous mette tous en communion dans l'amour que nous portons à notre Vespa, instrument de travail, instrument des loisirs, instrument de progrès social.

LE SECRETAIRE GENERAL.

LISTE, A L'HEURE OU NOUS METTONS SOUS PRESSE, DES GENEREUX DONATEURS QUI ONT BIEN VU PARTICIPER AU SUCCES DU MEETING INTERNATIONAL PAR DES DONNS NOMBREUX ET VARIÉS

Société A.C.M.A., Paris, qui a notamment attribué le gros lot de la tombola, soit un scooter Vespa. Usines Métallurgiques de Consenvoye, Consenvoye (Meuse).

Société Herckelbout-Dawson, Courbevoie (Seine). Ets Métallurgiques de Fourchambault, Fourchambault (Nièvre). Société Industrielle de Boulay, Boulay (Meuse).

Ets Vve Vast, Nevers (Nièvre). Manufacture de Machines du Haut-Rhin, Mulhouse - Bortzwiller (Haut-Rhin). Laboratoires des Métaux durs, Lyon (Rhône).

Société « Le Profil », Paris. Imprimerie Maulde et Renou, Paris.

Ets Rouchaud et Lamassiaude, Limoges (Hte-Vienne). Pernix Grauer et Weil, Paris. Société de Produits de Cimentation Courbevoie.

Ets Duranton et Achard, Venissieux (Rhône). Ets Thomas, Fourchambault (Nièvre).

Fonderie de Précision, Nanterre (Seine). Vernis Valentine, Gennevilliers (Seine).

Ets Lory, Etampes (S.-et-O.). Trading-Motor-Line, Paris. Ets. L. Blachère, Saint-Etienne (Loire).

Société Cataphotes, Paris. Société Precidia, Paris. Société Française Duco, Stains (Seine).

Phares Auteroche, Levallois-Perret. Siegmetal, Paris. Société Gurtner, Paris.

Ets S.I.T.A., Dijon (Côte-d'Or). Ets Hutchinson, Paris. Imprimerie Thoreau, La Charité (Nièvre).

Office Industriel du Centre, Nevers (Nièvre). Ets Jeunehomme, Chagny (S.-et-L.). André Rioussé, Fourchambault (Nièvre). Société Arts Graphiques, Paris. Le Guidon Parisien, Nanterre (Seine).

Savez-vous (bien)

Conduire votre Vespa ?...

NOUS commençons ici une série d'articles, écrits par un technicien et dont l'ensemble vous donnera les règles principales pour bien conduire votre Vespa.

I - LE SCOOTER ET LA ROUTE

Le scooter, entendu comme véhicule avec de petites roues et le cadre ouvert, n'est pas une invention de l'âge atomique. Il a des aïeux : le premier, nommé *Autofuteuil*, remonte à l'époque où les hommes soignaient leurs moustaches, et où les dames passaient des heures à mettre des vêtements compliqués imposés par la mode des premières années du XX^e siècle.

Son prix de vente était alors d'environ 1200 fr. (de salaire annuel d'un ouvrier) ; l'*Autofuteuil* atteignait parfois la vitesse extraordinaire de 25 km. à l'heure.

On ne fera pas ici une histoire complète du scooter ; la place nous est mesurée ; signalons simplement que les scooters de la période héroïque (ils n'atteignirent jamais le stade de commercialisation) n'étaient pas des merveilles de stabilité. Cette instabilité peut être aisément expliquée par la hauteur du centre de gravité et par les suspensions de ces machines, assez rudimentaires. On peut pourtant mettre ces scooters à la place d'honneur de la motorisation utilitaire.

On regrettera cependant que cette remarque ait créé le préjugé encore aujourd'hui tenace et assez répandu sur le manque de stabilité du scooter.

Il s'agit bien d'un préjugé, car une Vespa (elle n'était évidemment pas de « série », mais conservait le cadre ouvert, le moteur latéral et les petites roues de série avec leurs suspensions) a dépassé sur le kilomètre lancé la vitesse de 171 kmh., ce qui est actuellement le record de la plus grande vitesse atteinte au monde par une machine de 125 cc. sans compresseur. Ce résultat est d'autant plus important qu'il a été obtenu, suivant les règlements internationaux, non sur piste, mais sur une route normale, en tenant compte de la moyenne des deux vitesses réalisées dans chacun des sens à moins de 30 minutes d'intervalle.

Je ne vous apprendrai rien en

vous signalant qu'une Vespa n'est pas une brouette. Pour faire franchir à sa brouette un trottoir, le maçon la tire au lieu de la pousser parce que sa longue expérience lui a appris qu'une marche ne peut être franchie par une roue poussée qu'au prix d'un grand effort et en déterminant un choc brutal. De même si vous menez une Vespa, par rapport au châssis, les deux roues sont tirées et non poussées. Cette position leur permet de supporter des chocs très importants sur les inégalités de la route sans avoir tendance à propulser le conducteur et passer de l'avant vers l'arrière.

Le choc, quand il se produit au contact de la roue, trouve sur son chemin, avant d'arriver au pilote, un nouvel amortissement par les ressorts de suspension qui ont une flexibilité variable.

La pénible besogne d'enfoncer un clou dans le mur pour y suspendre un tableau demande, avant même une idée de ce qu'est la flexibilité variable : si vous tapez toujours sur le clou avec le marteau, avec la même puissance, ce clou s'enfoncera de moins en moins à chaque coup, parce que la résistance du mur augmente.

De même la résistance des ressorts aux chocs, faible au début, augmente par la suite, de façon que ce choc soit absorbé en souplesse.

Il arrive difficilement que les ressorts du Vespa soient comprimés à la limite : la puissance nécessaire à cela est de l'ordre de grandeur de 400 kg. pour chaque ressort ; même s'ils ne sont comprimés qu'à moitié il s'agit d'arrêter le rebondissement plus dangereux encore que le choc, parce qu'il peut soulever les roues du sol et entraîner la perte momentanée du contrôle de la machine.

C'est alors qu'interviennent les amortisseurs télescopiques hydrauliques à double effet.

En les pressant on trouve un piston coulissant dans un cylindre intérieurement rempli d'huile.

Le piston porte de petites soupapes qui s'ouvrent au delà d'une position déterminée sur leur surface ; jusqu'à ce moment-là le piston est resté dans les deux sens.

On comprend facilement que, au moment du choc, la résistance de

l'huile s'ajoute à celle du ressort ; au contraire, au cours du rebondissement après le choc, ce mouvement est freiné de manière que la roue ne puisse quitter le sol.

Une telle suspension donne d'excellents résultats sur une route normale.

Sur une route boueuse ou rendue glissante par une pluie fine qui commence à tomber, de même par temps de verglas, cette suspension bien que parfaite dans sa conception, ne peut remettre debout une Vespa qui aurait fait une embardée et qui, à la suite d'un coup de frein brutal dériverait vers une destination inconnue, mais nous aurons l'occasion de parler de cela plus tard et de vous conseiller les remèdes.

Pour le moment, confiez-vous à votre suspension tout en restant prudent en cas de mauvais état de la route : nettoyez et graissez seulement votre suspension de temps à autre.

Le Vespa se différencie de ses aïeux par la faible hauteur du centre de gravité. Cette hauteur a pu être obtenue grâce à la position du moteur latérale à la roue, qui a été choisie délibérément bien que sa hauteur ne soit pas imposée par le cadre.

Lorsqu'on examine une Vespa à l'arrêt, alors qu'elle ne repose que sur sa béquille, on peut se demander comment un scooter dont le poids est concentré sur le côté droit puisse rouler stable et en sécurité.

Nous vous expliquerons cela la prochaine fois. Observez, en attendant, les milliers de Vespa qui sillonnent les routes de France en tous sens et continuez à chercher la solution de ce problème.

(à suivre)



Concentration à Lyon-Charbonnières

Sacherie du Centre, Nevers (Nièvre). Ets Truba, Paris. Société Nadella, Rueil-Malmaison (S.-et-O.). Compagnie des Meules Norton, Paris. Ac-Delco-Division, Clichy (Seine). Mecano, La Courneuve (Seine). Papeteries de Paris, Paris. Droguerie R. Léger, Nevers (Nièvre). Ets Sainclair, Pouilly-sur-Loire (Nièvre). Société Générale des Huiles de Pétrole BP, Paris. Accessor, Paris.

L'abondance des informations communiquées par les VESPA-CLUBS ne nous permet pas de parler de tous les clubs.

Dans notre prochain numéro nous vous parlerons des clubs dont nous n'avons rien dit aujourd'hui et qui nous ont communiqué d'intéressantes informations.

Société Antar, Paris. Société « Secosar », Villeurbanne. Ets Pinchart Denis Duval, Paris. Ets Maricac, Paris. Ets Cochaux, Deville (Ardennes). Ets Heurteaux, La Garenne-Colombes (Seine). Ets Meunier, Nevers (Nièvre). Sicametal, Paris. Necto, Paris. Van Alphen, Lyon (Rhône). Le Bronze Industriel, Bobigny (Seine). Ets Dunlop, Paris. Ernault-Batignolles, Paris.

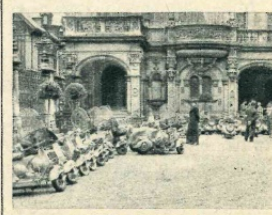
(à suivre)



Sortie de groupe au V.-C. Ile de France

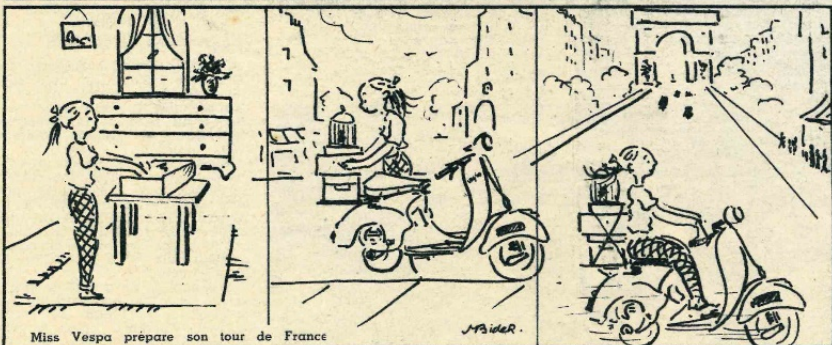


Encore à Lyon



Avec le V.-C. Paris-Ile de France

★ Les aventures de Miss "Vespa" ★



Miss Vespa prépare son tour de France

Le directeur-responsable : Paul Massonnet
Papier des Papeteries de Sorel-Moussel — Tirage : 100.000

Le rédacteur en chef : André Salvat
Imprimé par Hélio-Cachan, 3, rue de la Grange-Orly, Cachan (France) - N° 53 209

Le secrétaire général : Henry Azeau
Imprimé en France

Les Trucs du Mécano...

- Pour démonter le cylindre et le piston de votre Vespa, il n'y a nullement besoin de déposer votre moteur ! Faites une provision de bonne volonté et de bonne humeur, et apprêtez-vous à vous débrouiller avec les moyens du bord.
- Enlevez la roue arrière en laissant le tambour de frein en place ; puis enlevez le pot d'échappement en dévissant 3 écrous : sur le collier, sur la traverse et sur la patte de fixation du tube.
- Enlevez ensuite les 3 écrous de la pipe d'admission et l'écrou qui bloque le moteur sur la traverse.
- Desserrez d'environ 2 tours les 2 boulons qui serrent le collier de la traverse et le ressort de suspension ; puis faites basculer le moteur vers le haut et, pour le maintenir, posez entre la patte de fixation du moteur et la traverse, l'écrou qui assure le blocage du moteur. Ensuite vous pouvez enlever la culasse et sortir votre cylindre.
- Une fois le décalaminage effectué, lorsque vous procédez au remontage, prenez garde de ne pas coincer le joint de la pipe d'admission et de serrer à fond ses écrous ; dans le cas contraire vous pourriez avoir des ennuis par suite de la rentrée d'air anormale. Pour vous assurer que le remontage est correct il suffit de faire chauffer le moteur, puis contrôler si le ralenti est bon et si, après arrêt au moyen du contact, le moteur démarre normalement au ralenti.