

# Pierre Collignon

## Fondeur et Pilote motocycliste

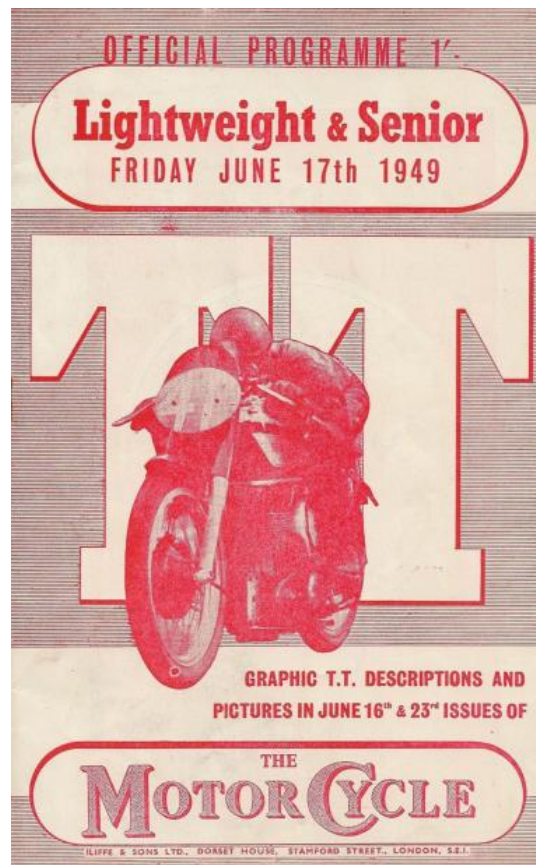


*Pierre Collignon en 1949 sur Moto Guzzi 250 Albatros au TT sur l'île de Man.*

*Sa carrière en courses, bien que débutée dans les années 1930, lui permet de se forger un palmarès essentiellement durant la fin des années 1940 et la première moitié des années 1950, exclusivement sur Moto Guzzi. Elle s'interrompt en 1955.*

- *Pierre Collignon, (Moto Guzzi) son palmarès sur les circuits français :*
  - *en 1947 :*
    - *2<sup>e</sup> en 250 cm<sup>3</sup> le 29 juin 1947, Lyon, Circuit du Boulevard de Ceinture,*
    - *2<sup>e</sup> en 250 cm<sup>3</sup> le 27 juillet 1947, Grenoble, Circuit du Dauphiné - Grand Prix de Grenoble*
  - *en 1948 :*
    - ***1<sup>er</sup> en 250 cm<sup>3</sup>** le 6 juin, Circuit de Tarare,*
    - *3<sup>e</sup> en 350 cm<sup>3</sup> le 6 juin, Circuit de Tarare.*
  - *en 1949 :*
    - *3<sup>e</sup> en 500 cm<sup>3</sup> le 20 mars, Autodrome de Linas-Montlhéry, éliminatoires pour les championnats de France,*
    - ***1<sup>er</sup> en 250 cm<sup>3</sup>** le 3 juillet, Grenoble, Circuit du Dauphiné - Circuit de Vitesse Motocycliste du Dauphiné,*
    - ***6<sup>e</sup> et premier français** en 250 cm<sup>3</sup> le 7 août, Saint-Gaudens, Circuit du Comminges - **GRAND PRIX DE FRANCE,***
    - *9<sup>e</sup> en 500 cm<sup>3</sup> le 7 août 1949, Saint-Gaudens, Circuit du Comminges - GRAND PRIX DE FRANCE,*

- en 1950 :
  - 3<sup>e</sup> en 250 cm<sup>3</sup> le 18 juin, Lyon, Circuit du Palais de la Foire,
  - 2<sup>e</sup> en 250 cm<sup>3</sup> le 17 septembre, Avignon, Circuit des Allées de l'Oulle,
  - 2<sup>e</sup> en 250 cm<sup>3</sup> le 7 octobre, Autodrome de Linas-Montlhéry - Coupes du Salon.
- en 1951 :
  - 3<sup>e</sup> en 250 cm<sup>3</sup> le 7 octobre, Autodrome de Linas-Montlhéry - Coupes du Salon
- en 1952 :
  - 3<sup>e</sup> en 250 cm<sup>3</sup> le 4 mai, Valence (Drôme), Circuit
  - **1<sup>er</sup> en 250 cm<sup>3</sup>** les 7 & 8 juin, Autodrome de Linas-Montlhéry - **24ème Bol d'Or**,
  - **1<sup>er</sup> en 250 cm<sup>3</sup>** le 29 juin, Rochefort-sur-Mer,
  - 3<sup>e</sup> en 500 cm<sup>3</sup> le 29 juin, Rochefort-sur-Mer,
- en 1953 :
  - **1<sup>er</sup> en 250 cm<sup>3</sup>** le 3 mai, Bourg-en-Bresse, Circuit de la Maternité,
  - 2<sup>e</sup> en 250 cm<sup>3</sup> le 10 mai, Grenoble, Circuit du Dauphiné,
  - 3<sup>e</sup> en 500 cm<sup>3</sup> le 7 juin, Amiens, Circuit de Picardie,
  - **1<sup>er</sup> en 250 cm<sup>3</sup>** le 4 octobre, Autodrome de Linas-Montlhéry - Coupes du Salon.
- en 1954 :
  - 3<sup>e</sup> en 250 cm<sup>3</sup> le 2 mai, Bourg-en-Bresse, Circuit des Vennes,
  - 2<sup>e</sup> en 250 cm<sup>3</sup> le 16 mai, Rochefort-sur-Mer,
  - **7<sup>e</sup> et premier français** le 30 mai, Reims, Circuit de Reims-Gueux (8,347 km) - GRAND PRIX DE FRANCE, 1ère épreuve des Championnats du Monde 1954.
  - **1<sup>er</sup> en 250 cm<sup>3</sup>** le 20 juin, Charleville, Circuit de Lonny,
  - 2<sup>e</sup> en 250 cm<sup>3</sup> le 3 octobre, Autodrome de Linas-Montlhéry - Coupes du Salon
- **A noter sa participation au Tourist Trophy de 1949** sur Moto Guzzi Albatros. Il termine à la 12ème place. Cela peut paraître médiocre comme résultat, mais quand on sait qu'il est arrivé sur l'île la veille du dernier jour des essais on mesure mieux la valeur de ce résultat.



<http://www.tourist-trophy.fr/2020/03/00000-le-tt-1949-premiere-epreuve-du-nouveau-championnat-du-monde.html>



Collignon et son mécanicien Mario regardent avec satisfaction la « réplique » gagnée au T.T.



cette 500 cmc., pilotée par Ernie Lyons, devient sixième derrière Lockett.

Coup de théâtre pendant le sixième tour. Bob Foster, dont la marche en avant faisait l'admiration générale, est trahi par son embrayage. La machine commence à cafouiller entre Kirmichael et Ramsey, et on apprend bientôt qu'il est contraint de tout laisser là, abandonnant le champ libre à Graham, dont la victoire paraît dès lors assurée. Hélas ! il faut compter avec la noire malchance qui a poursuivi cette année l'Associated Motor Cycles. A court d'essence, sa machine l'abandonne à Hillery, d'où il doit la pousser à la main pour gagner la ligne d'arrivée. C'est Daniell, second jusque là, qui la passe en vainqueur, ayant accompli la moyenne générale de près de 140 ! J. Lockett, également pilote de Norton, finit second, et Ernie Lyons, sur Velolette, troisième. Nous trouvons ensuite

Bell (Norton), et deux Triumph conduites respectivement par Jensen et Stevens.

#### RESULTATS

1. Harold L. Daniell, sur Norton, en 3 h. 2' 18" 6/10, moyenne 139 kmh. 86 ; 2. J. Lockett, sur Norton, en 3 h. 3' 52" 4/10 ; 3. E. Lyons (Irlandias), sur Velolette, en 3 h. 5' 22" ; 4. A.J. Bell, sur Norton, en 3 h. 9' 3" ; 5. S.H. Jensen, sur Triumph, en 3 h. 10' 33" ; 6. C.A. Stevens, sur Triumph, en 3 h. 11' ; 7. H.R. Armstrong sur A.J.S. en 3 h. 11' 46" 6/10 ; 8. Doran sur A.J.S. en 3 h. 12' 4" 4/10 ; 9. Hinton, sur Norton, en 3 h. 13' 47" 2/10 ; 10. Graham, sur A.J.S., en 3 h. 14' 7" 4/10, etc.

35 concurrents terminèrent la course, 17 d'entre eux recevant une réplique de première classe, et 14 une réplique de seconde classe.

Meilleur tour par A.R. « Bob » Foster en 25' 14", moyenne 144 kmh. 40.

### « Le T.T. est une des plus belles épreuves », nous dit Collignon.

Nous avons reçu la visite, au lendemain de son retour d'Angleterre, de Collignon, le seul pilote Français ayant participé au T.T. 1949.

Disputant pour la première fois cette grande épreuve au nom prestigieux et évocateur, Collignon, avant son départ, hésita longtemps, ne sachant s'il devait s'engager dans le Lightweight ou dans le Senior, car ces deux catégories se couraient simultanément.

Finalement, ce fut avec sa 250 Guzzi Albatros qu'il débarqua à l'île de Man, la veille du dernier jour d'entraînement.

Le lendemain de son arrivée il se présenta au chronométrage à 4 h. 1/2 (les Anglais sont gens matinaux). Là les Commissaires examinèrent sa machine, et afin que celle-ci réponde exactement au règlement, ils obligèrent Collignon à rallonger son garde-boue arrière d'une quinzaine de centimètres.

Puis l'entraînement commença sur trois tours, soit 180 kms approximativement.

Ces trois tours devaient être effectués dans un temps donné, car ils servaient à la sélection des concurrents, certains pilotes s'y reprenaient depuis trois jours, afin de réaliser le temps minimum.

« Ce fut, nous déclara Collignon, très dur. Parti très vite, car je devais me qualifier du premier coup, n'ayant plus beaucoup de temps à consacrer à mon entraînement, je fus tout de suite surpris de la difficulté qu'offrait le parcours, pour qui ne le connaît à fond dans ses moindres détails.

Les courbes à grands rayons, qui composent presque uniquement le circuit, devaient être prises à plein gaz, et la mauvaise visibilité dans les courbes, les ressauts de la chaussée, à certains endroits,

qui me faisaient effectuer des bonds, le léger brouillard rencontré dans la partie montagneuse du parcours, furent autant de difficultés que je devais surmonter.

Finalement, à ma grande joie, et à l'étonnement des Anglais, je réussis à me qualifier, bien que n'ayant pas pris, lors de mon premier tour, une petite boucle, assez mal indiquée d'ailleurs, qui rallongeait le circuit d'une trentaine de mètres, oubli qui risqua de me mettre hors-course.

L'après-midi, je remontais en selle, cette fois sur une Triumph Trophy qui m'avait été obligeamment prêtée. Je dois dire d'ailleurs que cette machine me surprit par ses reprises foudroyantes, cependant sans brutalité.

Cette seconde séance de préparation me fut très précieuse, et était indispensable si je voulais terminer.

Arrivé à la dernière minute, mal entraîné, ayant une seule machine, mes chances étaient minimes. En effet, la majorité des pilotes possédait deux moto-cyclettes, une servant exclusivement à l'entraînement, et une autre réservée à la compétition. Certains d'entre eux, à l'île de Man depuis de nombreux jours, avaient eu le temps de changer les rapports de boîte, afin que ceux-ci soient le mieux appropriés au profil du circuit, en outre, ayant fait de nombreux tours, ils savaient à quel moment rétrograder, où prendre les virages exactement, avantage que je ne possédais pas ».

Puis le grand jour arriva. Ce fut l'envoie simultanée de la trentaine de machines qui disputaient le Lightweight. Collignon, sagement, suivit son train, ayant avant tout pour but de terminer. Par un temps splendide, il accomplit les 7 tours et termina à la place de 12<sup>e</sup>, première place prise par un étranger, les Italiens de l'équipe Guzzi, ayant cassé, et Ambrosini sur sa Benelli ayant chuté.

Ainsi notre compatriote fut récompensé de son courage et de ses efforts. Aujourd'hui, il peut être fier de la magnifique « Replica » qu'il rapporte, car on peut compter le nombre des pilotes français possédant cette distinction.

« Le circuit de l'île de Man, nous déclare-t-il maintenant, est le plus beau que je connaisse. Il permet au pilote, grâce à son profil sinueux, de monter toute sa classe. L'état parfait du sol, à part les quelques sauts que l'on fait au passage de petits ponts, permet de tirer le maximum de la machine, certains virages de la route de montagne peuvent être pris à une allure vertigineuse grâce à la parfaite adhérence du revêtement ».

Un entraînement intensif, une bonne préparation physique, un parfait état mécanique de la machine, sont des con-

Collignon et son mécanicien Mario regardent avec satisfaction la « réplique » gagnée au T.T.

ditions indispensables à qui veut prétendre aux premières places dans un T.T.

Plus peut-être qu'aucune autre épreuve, le T.T. doit être préparé dans ses moindres détails, et espérons que les pilotes français qui désireraient participer prochainement à cette grande épreuve, sauront profiter de l'enseignement qu'a su tirer notre compatriote, lequel se met à la disposition de ses collègues pour tous renseignements sur le T.T.

Terminons en félicitant encore une fois Collignon pour sa belle tenue dans le Lightweight 1949.



Le Moto-Cross d'Argenteuil du 14 juillet va être l'occasion pour les plus grands champions Européens de s'affronter sur un parcours spectaculaire et unique, grâce à sa descente de sable à 60 % à ses nombreuses buttes et fossés. En outre, grâce à un judicieux tracé, les spectateurs sont assurés de voir 80 % du parcours.

#### CALENDRIER SPORTIF

##### DE LA 1<sup>re</sup> QUINZAINE DE JUILLET

##### MOTO-CROSS

Le 3 : Moto-Cross International de l'Amitié (M.C. du Nord).

Le 10 : Moto-Cross National à la Pte de Versailles (Motor-Club).

Le 14 : Moto-Cross International (M.C. Banlieue Nord) à Argenteuil.

##### EPREUVE DE REGULARITE

Le 10 : Circuit de régularité (A.C. Vosgien).

Le 14 : Epreuve de régularité (M.C. Châtillonnais).

Le 14 : Les 4 heures de Gattières (A. M. Niçoise).

##### CIRCUIT DE VITESSE

Le 3 : Circuit de vitesse amateurs (M.C. Touraine).

Le 3 : Circuit de vitesse du Dauphiné (M.C. Dauphinois).

Le 3 : Grand Prix de Pologne.

Le 3 : Grand Prix de Suisse à Berne.

Le 3 : Circuit international de Limbourg (Belgique).

Le 10 : Circuit de l'Albigeois (M.C. Albigeois).

Le 10 : Epreuve de vitesse (MC Lyon).

Le 10 : Grand Prix de Hollande.

Le 10 : Course internationale Vienne (Autriche).

Le 10 : Circuit de Locarno (Suisse).

Le 10 : Course d'Innsbruck (Autriche).

Le 14 : Circuit de vitesse international de Bordeaux.





## THE "LIGHTWEIGHT" UNDER THE MICROSCOPE

How Every Competitor Fared in the 250 c.c. Event

Place	Rider and Machine	1st Lap	2nd Lap	3rd Lap	4th Lap	5th Lap	6th Lap	7th Lap	Total time	Speed m.p.h.
		m. s.	m. s.	m. s.	m. s.	m. s.	m. s.	m. s.		
1.	M. Barrington, 243 Guzzi ..	28 56	28 10	28 16	29 5	29 27	29 0	29 18.2	3 23 13.2	77.99
2.	T. L. Wood, 243 Guzzi ..	28 57	28 19	28 9	28 30	31 17	28 41	29 32.8	3 23 25.8	77.91
3.	R. H. Pike, 248 Rudge ..	30 57	30 51	31 2	32 2	39 48	31 8	30 54.6	3 37 42.6	72.80
4.	R. A. Mead, 249 Mead-Norton ..	31 40	31 24	30 53	33 5	39 51	30 58	32 15.6	3 41 6.6	71.68
5.	S. A. Sorensen, 249 Excelsior ..	31 38	31 26	31 16	31 43	32 49	32 0	32 23	3 43 12	71.00
The above receive first-class replicas.										
6.	E. R. Thomas, 248 Guzzi ..	30 20	29 48	30 1	30 18	34 39	30 55	33 5.6	3 41 8.6	70.71
7.	W. H. S. Pike, 248 Rudge ..	31 34	31 29	31 5	30 48	41 1	31 46	31 42.8	3 49 25.8	69.08
8.	L. J. Bayliss, 245 Elba Special ..	33 19	32 51	32 25	33 13	32 7	33 8	33 11	3 50 14	68.84
9.	R. J. Edwards, 249 C.T.S. ..	32 21	32 43	32 22	32 42	34 16	33 11	33 24.6	3 50 59.6	68.61
10.	R. J. A. Patsy, 246 New Imperial ..	32 42	32 57	33 1	33 9	34 12	33 19	33 15	3 52 35	68.14
11.	H. Hartley, 248 Rudge ..	33 27	33 17	33 6	32 45	34 9	33 5	33 7	3 52 56	68.04
12.	P. Collignon, 243 Guzzi ..	35 53	35 15	33 1	33 54	32 55	34 7	32 59	3 59 4	66.57
13.	J. McCredie, 249 Excelsior ..	33 52	34 6	33 44	34 36	34 8	35 46	36 10.8	4 2 22.8	65.39
The above receive second-class replicas.										

The following completed six laps :—R. H. Dale (248 Guzzi), 29.2, 29.9, 28.19, 29.18, 28.9, 28.14; R. J. Hazlehurst (248 O.K. Supreme), 32.43, 32.53, 33.42, 33.16, 33.14, 34.7; D. W. J. Harrowell (249 LEF), 32.33, 32.34, 32.31, 37.40, 32.26, 33.6.

The following completed five laps :—D. St. J. Beasley (249 Excelsior), 33.49, 34.8, 33.43, 33.32, 35.10.

The following completed four laps :—L. G. Martin (249 C.T.S.), 30.52, 30.48, 30.37, 32.7; W. N. Webb (249 Excelsior), 34.24, 34.1, 34.39, 54.34; W. M. Webster (249 Excelsior), 34.18, 34.18, 34.02, 35.18; B. E. Keys (249 A.J.S.), 33.53, 33.14, 33.58; F. C. Hawken (248 Excelsior), 30.57, 30.52, 45.25.

The following completed two laps :—W. Evans (249 Triumph), 33.31, 35.20; E. Lorenzetti (248 Guzzi), 29.1, 28.15; C. Tattersall (249 C.T.S.), 33.35, 32.53; A. G. Horne (249 Rudge), 33.46, 32.37.

The following failed to complete one lap :—D. Ambrosini (248 Benelli); H. Kirby (249 Excelsior); L. R. Higgins (248 Velocette).

Fastest and record laps :—R. H. Dale (248 Guzzi), second and fifth laps, and T. L. Wood (248 Guzzi), on his third lap, 28 mins. 9 secs.=80.44 m.p.h.,



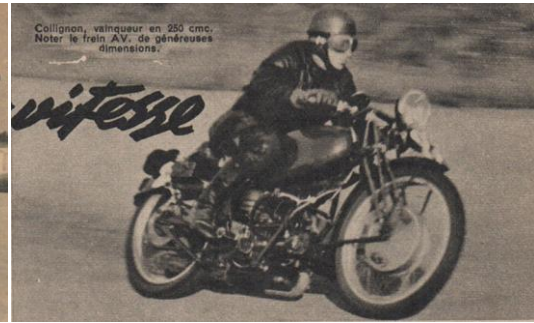
Visionner la vidéo historique du Tourist Trophy 1949  
Vintage Road Racing - 1949 Isle of Man TT Races - Durée : 3:45  
[https://youtu.be/at1d\\_FxzM-c](https://youtu.be/at1d_FxzM-c)

- **Le Bol d'or de 1952** : Sa principale victoire est obtenue en 1952, lors du Bol d'or sur l'autodrome de Linas-Montlhéry avec sa Moto-Guzzi "Albatros" 250 cm<sup>3</sup>.

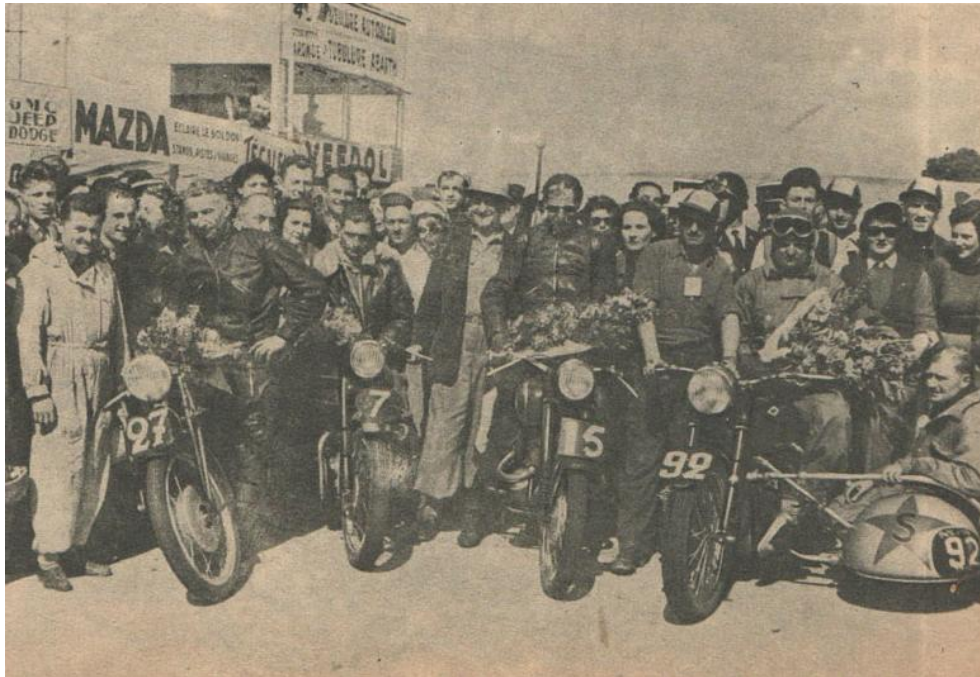


Extraits de Moto revue n° 1090 - 21 juin 1952

Téléchargez la revue : <https://cyclememory.org/doc/B-1-000000120/B-1-000000120.pdf>



*Pierre Collignon franchissant en vainqueur la ligne d'arrivée.*



*Les vainqueurs. De gauche à droite : Collignon (250) ; Hersant (500) ; Hervé (350) ; Druet (side 750)...*



*...Grillon (side 350) ; Bouin (175) et Bisping (side 500). A côté de Bouin, Mauve l'organisateur.*



— Nous avons devant nous M<sup>r</sup> Collignon, auquel nous allons poser quelques questions concernant le Bol d'Or qu'il a récemment gagné. La première de ces questions sera de savoir pourquoi il a couru cette épreuve en catégorie 250 cmc.

— D'abord, dit-il, parce que cette épreuve compte pour le Championnat de France. Deuxièmement, je voulais surtout voir ce dont était capable ma machine soi-disant « fragile » quand on tire dessus à fond, mais qui peut fort bien tenir 24 heures quand on la ménage. J'avais aussi besoin de me rendre compte de ce que je pouvais donner (car je n'ai pas la prétention d'être un jeune sportif), par rapport aux pilotes des nouvelles générations durant 24 heures.

— Votre machine n'avait pas besoin d'aller excessivement vite pour une telle épreuve, aussi l'avez-vous un peu « dégonflée », tout en la rendant moins fragile ?

— C'est évident, car la vitesse maximum qui doit dépasser 160 kmh. environ n'est d'aucune utilité pour le Bol. Nous avons donc changé la culasse pour avoir de plus petits passages de gaz et mis un carburateur plus petit, afin d'éviter le « trou » de carburation qui se manifeste sur la machine d'origine. Mais ce dernier inconvénient subsistait quand même. Malgré cela, la machine « bouclait » encore le tour à Montlhéry aux essais en 11", soit à 145 kmh. de moyenne !

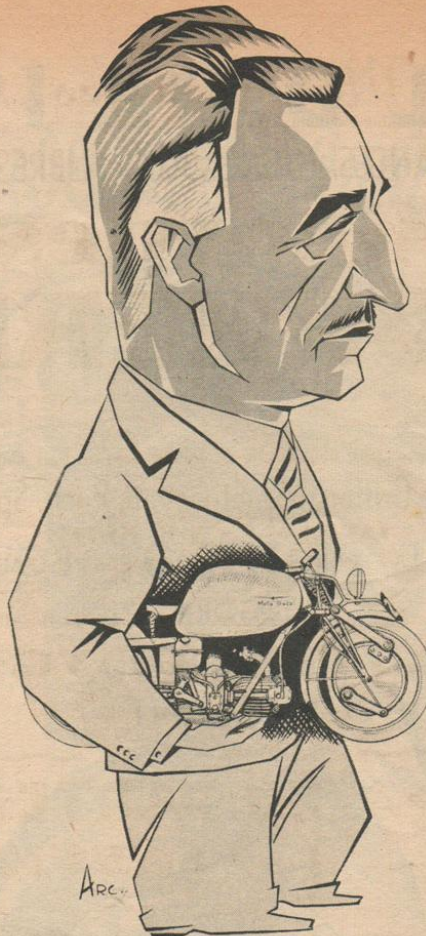
— Les seules modifications ont donc porté sur la culasse uniquement ?

— Oui, et sur le rapport qui fut choisi plus long, étant donné le profil du circuit.

— Vous étiez-vous préparé spécialement au point de vue physique pour ces 24 heures ?

— Pas particulièrement, car j'ai pratiqué et pratiqué encore de nombreux sports, et je me suis présenté au Bol en excellente forme.

— Vous avez participé déjà à un Bol en temps que cyclocariste, avez-vous trouvé plus dure la participation en moto ?



J'ai fini la course avec l'œil continuellement fixé sur le compteur, à une allure qui était vraiment celle d'un circuit de vitesse, ce qui m'a complètement « assommé ». Les anglais considèrent le TT, qui est une course de 4 heures environ, comme une épreuve éprouvante, et moi j'ai mené une telle course de l'aube jusqu'au milieu de l'après-midi. J'ai réussi à y laisser 4 kilos ! et je crois que si on veut faire du Bol une épreuve réellement de vitesse, il faut deux pilotes.

— A part les ennuis d'éclairage que vous nous avez signalés, avez-vous eu d'autres pannes ?

— Très peu de choses sont à signaler sur cette question. Plusieurs ressorts de soupapes ont lâché, mais nous savions que ce fait était fréquent sur les Guzzi, aussi avions-nous monté des ressorts beaucoup plus faibles que ceux prévus d'origine. Je dois signaler aussi autre chose, à savoir le bris de mon fil de bougie, rupture qui se produisit sur le circuit pendant la dernière heure de course. Et alors qu'en arrivant au stand de ravitaillement j'étais incapable de descendre seul de ma machine, là j'ai trouvé la force non seulement de descendre et de réparer, mais aussi de repartir en poussant moi-même ma moto.

— Vous êtes arrivé avec un certain retard à la fin de l'épreuve, est-ce à cause d'une panne d'essence comme beaucoup l'on cru, due à la prolongation de la course d'une quinzaine de minutes ?

— Non, il m'est arrivé une panne idiote à mon câble de débrayage, dont le plomb d'arrêt avait lâché. J'allais m'arrêter pour réparer, mais Jacquier-Bret m'a fait continuer sans débrayage, car c'était la fin de la course.

Il y a aussi une chose que je tiens à dire, c'est que si j'ai gagné le Bol d'Or, c'est en premier lieu à Jacquier-Bret que je le dois, car on ne peut concevoir le secours moral qu'il a su m'apporter, en plus de la manière parfaite dont il a tenu mon stand de ravitaillement

## LE BOL D'OR M'A COUTE 4 Kgs NOUS DECLARE COLLIGNON, FUTUR PILOTE D'UNE 4 CYLINDRES FRANÇAISE

— Ce bol m'a paru excessivement dur, car au début de la nuit, j'avais un peu d'avance et par la faute de mon appareillage électrique défectueux (adapté après coup sur une machine de course) j'ai perdu plusieurs tours, car j'étais obligé de suivre un concurrent qui, lui, avait un bon éclairage, mais ce n'était pas forcément le plus vite.

Je me suis arrêté aussi très souvent pour remplacer les ampoules du phare et du feu rouge. J'ai fatigué énormément, uniquement à cause de cela, à tel point qu'à un moment j'ai quitté la route. Tout cela a fait qu'au petit jour j'avais 12 tours de retard. A ce moment, Jacquier-Bret, qui était mon mécanicien, m'a obligé petit à petit à forcer l'allure, ce qui me souriait très peu, car j'étais très courbaturé et ne pouvais me mettre à plat. Malgré tout, j'ai pensé qu'une belle bagarre ne se refuse pas, aussi, à partir de 10 heures du matin environ, j'ai tourné à fond. Durant la nuit, j'avais cependant perdu 900 tours au moteur, ce qui était beaucoup trop, et je ne pouvais toujours pas tirer à fond sur la machine, sous peine de casse. Finalement, j'ai vu qu'en mettant ma tête légèrement de travers, derrière le phare, je gagnais 100 tours-minute. Après j'ai gagné 200 tours en prenant le guidon plus près de la tête de fourche. J'ai donc réussi à passer de 6.500 à 6.800 avec maximum sur les intermédiaires à 7.000-7.100 t.-m.

durant toute l'épreuve. Il a été vraiment implacable pour moi, mais l'organisation dont il a fait preuve fut admirable.

— Vous comptez évidemment disputer les championnats de France en 250 cmc. cette année ; mais avez-vous déjà certains projets pour la saison prochaine et comptez-vous garder le même matériel ?

— En 250, je suis toujours fidèle à ma Guzzi avec laquelle j'ai remporté pas mal de victoires. Pour l'an prochain, un 4 cylindres est en préparation dans le Midi de la France, et c'est avec lui que je voudrais terminer ma carrière.

J'aurais également eu l'intention de courir en 500, mais la difficulté qu'il y a en ce moment à trouver une bonne machine de course m'a obligé à abandonner ce projet.

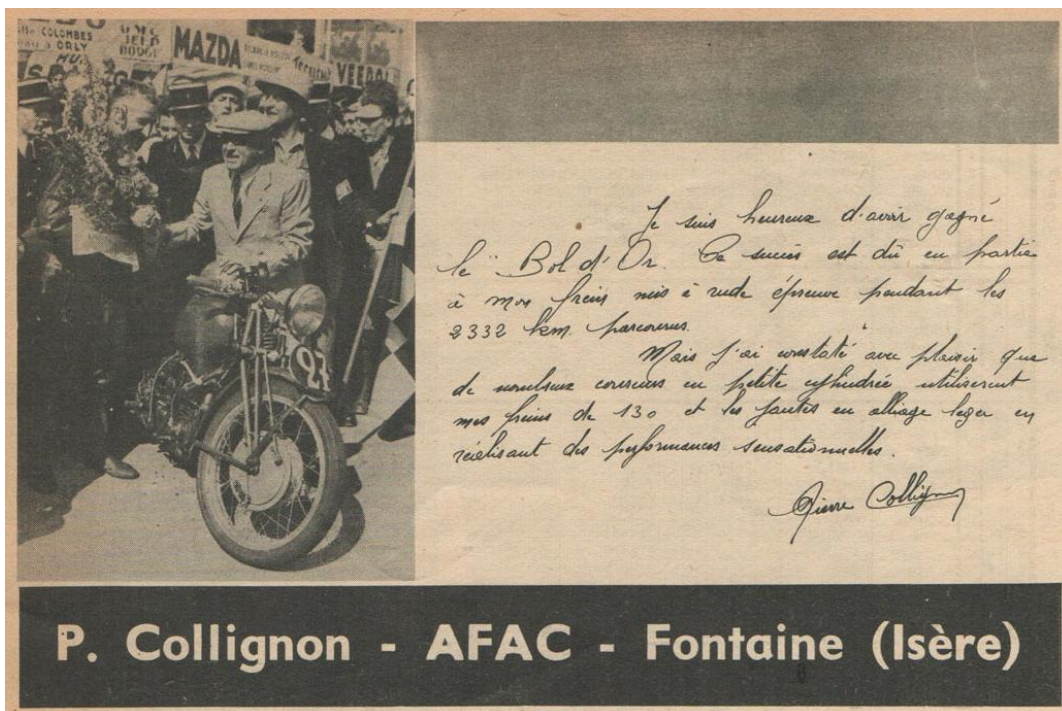
Puis les questions relatives au freinage nous firent bavarder encore une bonne heure, et c'est cette seconde conversation, cette fois d'ordre technique, que vous trouverez prochainement dans « Moto-Revue ».

**LA SEMAINE PROCHAINE...**  
Nous publierons l'opinion de M. Violet sur le Bol d'Or. Si pour beaucoup de jeunes motocyclistes, M. Violet reste principalement le Vice-Président de la F.F.M., il ne faut pas oublier qu'il a pris part à 11 Bols d'Or, dont 3 motocyclistes.

UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

du 7 au 9 juin 1952  
Montlhéry - Circuit 6,3 km  
24ème BOL D'OR

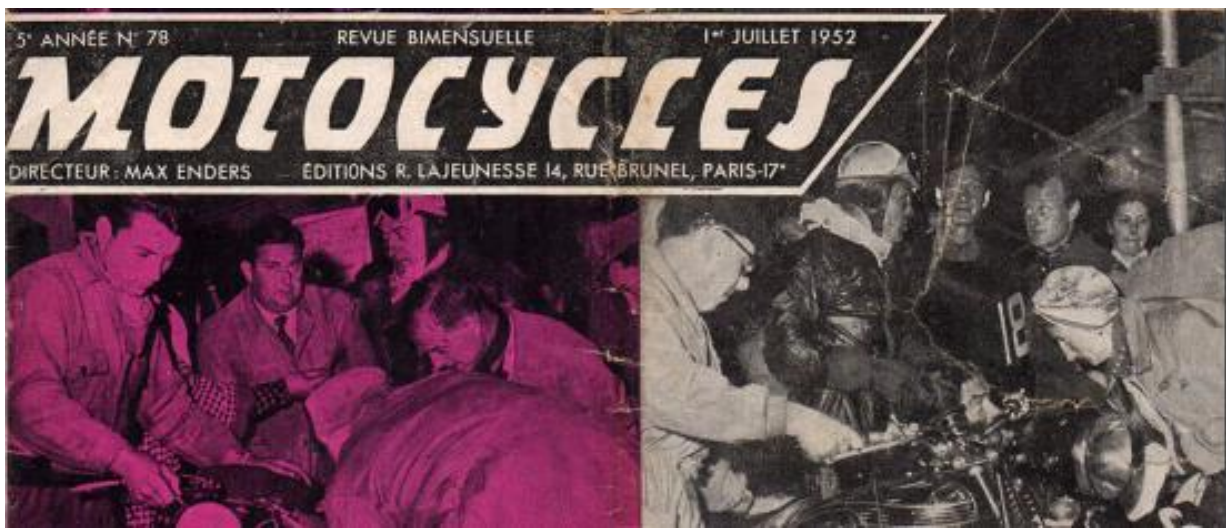




### Epreuve moto et sidecars (7, 8 juin)

place	N°	Nom	Catégorie	Marque	tours, distance	moyenne	Class./Cat.
1-	27	Collignon, Pierre	250cc	Moto-Guzzi	371 tours, 2332,080 km	97,166 km/h	1er en 250cc
2-	25	Weingartmann, Johann (A)	250cc	Puch	365 tours, 2295,2661 KM		2ème en 250cc
3-	26	Moury, Robert	250cc	Puch	356 tours, 2240,597 km		3ème en 250cc
4-	15	Hervé, Michel	350cc	Jawa	344 tours, 2163,685 km	90,155 km/h	1er en 350cc
5-	46	Bouin, André	175cc	Peugeot	342 tours, 2149,420 km	89,569 km/h	1er en 175cc
6-	54	Camus, Marcel	175cc	D.S. Malterre	341 tours, 2147,806 km		2ème en 175cc
7-	48	Kellenberger, Josef (A)	175cc	Puch	336 tours, 2113,728 km		3ème en 175cc
8-	7	Hersant,	500cc	Triumph	334 tours, 2104,276 km	87,679 km/h	1er en 500cc
9-	24	Mateos, Pierre	250cc	Puch	325 tours, 2041,199 km		4ème en 250cc
10-	33	Leninger,	250cc	Jawa	323 tours, 2014,584 km		5ème en 250cc
11-	50	Sutra,	175cc	Puch	321 tours, 2015,033 km		4ème en 175cc
12-	51	"Tano" (Nebout, André)	175cc	Puch	317 tours, 1992,061 km		5ème en 175cc
13-	38	Bernard, Gilbert	250cc	DKW	315 tours, 1980,562 km		6ème en 250cc
14-	18	Bachoreck,	350cc	Horax	313 tours, 1968,741 km		2ème en 350cc
15-	6	Bourlier,	500cc	Motobécane	313 tours, 1967,563 km		2ème en 500cc
16-	92	Druet,	Sid. 750cc	Cemec	308 tours, 1939,938 km	80,860 km/h	1er en S. 750cc
17-	83	Boucher,	175cc	D.S. Malterre	308 tours, 1936,393 km		6ème en 175cc
18-	52	Pahin, Marcel	175cc	Automoto	307 tours, 1929,202 km		7ème en 175cc
19-	45	Goll,	175cc	Peugeot	306 tours, 1929,084 km		8ème en 175cc
20-	20	Fradin,	350cc	DKW	306 tours, 1919,236 km		3ème en 350cc
21-	32	Carré,	250cc	Monet-Goyon	303 tours, 1906,539 km		7ème en 250cc
22-	70	Rozé, Bernard	175cc	Guiller	302 tours, 1901,623 km		9ème en 175cc
23-	34	Gilbert,	250cc	Jawa	300 tours, 1890,000 km		8ème en 250cc
24-	75	Meyer,	175cc	Guiller	297 tours, 1864,840 km		10ème en 175cc
25-	59	Godin, C	175cc	Macquet	294 tours, 1848,152 km		11ème en 175cc
26-	44	Lacour,	175cc	Peugeot	291 tours, 1828,130 km		12ème en 175cc
27-	94	Bisping,	Sid. 500cc	BMW	288 tours, 1811,910 km	75,496 km/h	1er en S. 500cc
28-	53	Georges,	175cc	Automoto	287 tours, 1807,538 km		13ème en 175cc
29-	55	Didier,	175cc	D.S. Malterre	283 tours, 1779,456 km		14ème en 175cc
30-	47	Verchère,	175cc	Peugeot	280 tours, 1764,518 km		15ème en 175cc
31-	58	Degrusse,	175cc	D.S. Malterre	275 tours, ?		16ème en 175cc
32-	69	Guillot,	175cc	D.S. Malterre	274 tours, 1727,759 km		17ème en 175cc
33-	67	Guignabodet, ?	175cc	Guiller	274 tours, 1727,645 km		18ème en 175cc
34-	66	Midoux,	175cc	Guiller	272 tours, 1711,134 km		19ème en 175cc
35-	61	Agache,	175cc	Vallée	272 tours, 1710,305 km		20ème en 175cc
36-	63	Delauiné,	175cc	Vallée	262 tours, 1648,400 km		21ème en 175cc
37-	82	Pohu,	175cc	Puch	260 tours, 1639,385 km		22ème en 175cc
38-	62	Thiers,	175cc	Vallée	259 tours, 1628,839 km		23ème en 175cc
39-	68	Legout,	175cc	Guiller	256 tours, 1610,700 km		24ème en 175cc
40-	80	Bousser,	175cc	Gima	252 tours, 1588,038 km		25ème en 175cc
41-	71	Mabillat,	175cc	Guiller	231 tours, 1453,615 km		26ème en 175cc
42-	60	Godin, F	175cc	Macquet	231 tours, 1452,292 km		27ème en 175cc
43-	39	Marchand,	250cc	AMCF (?)	222 tours, 1397,064 km		9ème en 250cc
-	91	Doré,	Sid. 750cc	Cemec	222 tours, 1397,064 km		2ème en Sid. 750cc
45-	99	Grillon, Lucien (sans passager)	Sid. 350cc	Ariel	215 tours, 1355,733 km	56,492 km/h	1er en S. 350cc
46-	72	Poitte,	175cc	Guiller	213 tours, 1340,514 km		28ème en 175cc
47-	76	Martin,	175cc	Guiller	205 tours, 1289,096 km		29ème en 175cc
48-	85	Rivard,	175cc	Gnome & Rhône	191 tours, 1202,279 km		30ème en 175cc





# Un Bol d'Air sous le signe de la vitesse

**CLASSEMENT DE LA 1<sup>re</sup> HEURE**

175 cmc. — 1. Mathieu, 16 tours; 2. Equipe Peugeot et Puch, 14 tours.  
 200 cmc. — 1. Wangartman, et Collignon, 14 tours; 2. Moury, 14 tours; 3. Merin et Carré, 14 tours.  
 300 cmc. — 1. Rognoni et Francotte, 14 tours; 2. Bourrier (Moto-Union), 14 tours; 3. Herant et Godard, 14 tours.  
 400 cmc. — 1. Blassat (D.C.), 14 tours; 2. Druet (D.C.), 14 tours; 3. Grillon (D.C.), 11 tours.

**INCIDENTS MÉCANIQUES : 1<sup>re</sup> HEURE**

Bernard (D.K.W. 200) ennuis d'allumage, fuite d'échappement d'essence.  
 Rusan (Jongh S.C.), distribution.  
 Doré (Camec 200) ennuis de carburateur.  
 Tardé (175 Valley) ennuis, démarrage.  
 Guercin (Moto-Guyon 200), chaîne secourue.  
 Mateso (250 Puch), piston crevé.

**CLASSEMENT A LA 2<sup>e</sup> HEURE**

175 cmc. — 1. Kellenberger (Puch), 14 tours; 2. Sura (Puch), 14 tours; 3. Tano (Puch) et Lacom (Peugeot), 10 tours; 4. Bourrier (D.S.), 10 tours; 5. (Peugeot), 10 tours; 6. (Peugeot) et Camus (D.S.), 10 tours; 7. Wangartman (Puch), 8 tours; 8. Moury (Puch), 7 tours; 9. Carré (D.S.), 7 tours; 10. Herant (D.S.), 7 tours; 11. Herant (D.S.), 6 tours; 12. Blassat (D.C.), 6 tours; 13. Druet (D.C.), 6 tours; 14. Grillon (D.C.), 6 tours.

**INCIDENTS MÉCANIQUES : 2<sup>e</sup> HEURE**

Kellenberger a profité de l'arrêt de Mathieu pour prendre le tête, puis de ses supporters. L'équipe Peugeot est assez dispersée, mais Verheke a obtenu, dans la zone de course, la deuxième place (100 km) à la fin de la première heure (100 km) et Camus qui semble attendre le tout pour aller en tête.

**CLASSEMENT A LA 3<sup>e</sup> HEURE**

175 cmc. — 1. Kellenberger (Puch), 14 tours; 2. Sura (Puch), 14 tours; 3. Tano (Puch) et Lacom (Peugeot), 10 tours; 4. Bourrier (D.S.), 10 tours; 5. (Peugeot), 10 tours; 6. (Peugeot) et Camus (D.S.), 10 tours; 7. Wangartman (Puch), 8 tours; 8. Moury (Puch), 7 tours; 9. Carré (D.S.), 7 tours; 10. Herant (D.S.), 7 tours; 11. Herant (D.S.), 6 tours; 12. Blassat (D.C.), 6 tours; 13. Druet (D.C.), 6 tours; 14. Grillon (D.C.), 6 tours.

**INCIDENTS MÉCANIQUES : 3<sup>e</sup> HEURE**

Verheke a obtenu, dans la zone de course, la deuxième place (100 km) à la fin de la première heure (100 km) et Camus qui semble attendre le tout pour aller en tête.

**CLASSEMENT A LA 4<sup>e</sup> HEURE**

175 cmc. — 1. Kellenberger (Puch), 14 tours; 2. Sura (Puch), 14 tours; 3. Tano (Puch) et Lacom (Peugeot), 10 tours; 4. Bourrier (D.S.), 10 tours; 5. (Peugeot), 10 tours; 6. (Peugeot) et Camus (D.S.), 10 tours; 7. Wangartman (Puch), 8 tours; 8. Moury (Puch), 7 tours; 9. Carré (D.S.), 7 tours; 10. Herant (D.S.), 7 tours; 11. Herant (D.S.), 6 tours; 12. Blassat (D.C.), 6 tours; 13. Druet (D.C.), 6 tours; 14. Grillon (D.C.), 6 tours.

**INCIDENTS MÉCANIQUES : 4<sup>e</sup> HEURE**

Degrès (D.S. Malherbe), roue arrière cassée.  
 Mathieu (D.S. Malherbe), roue arrière cassée.  
 God (Peugeot), machine déboîtée.

Extrait de MOTORCYCLES n° 78 - 1er juillet 1952  
 Téléchargez la revue : <https://cyclememory.org/doc/B-1-000000089/B-1-000000089.pdf>



## UN BOL D'OR SOUS LE SIGNE DE LA VITESSE (suite)

bielle cassée. Désormais, les 250 jouent les premières places du classement général, Rossignol abandonnant à la 7<sup>e</sup> heure.

### CLASSEMENT A LA 7<sup>e</sup> HEURE

175 cmc. — 1. Kellenberger (Puch), 103 tours; 2. Sutra (Puch), 99 tours; 3. Tano (Puch), 97 tours; 4. Camus (D.S. Malterre), 96 tours; 5. Goll et Bouin (Peugeot), 95 tours; 6. Boucher (D.S. Malterre), 93 tours; 7. Meyer (Guiller), 91 tours; 8. Godin (Macquet), 87 tours.

250 cmc. — 1. Weingartman (Puch), 110 tours; 2. Collignon (Guzzi), 106 tours; 3. Moury (Puch), 104 tours.

350 cmc. — 1. Rossignol (B.S.A.), 98 tours, abandon; 2. Bachorek (Horex), 94 tours; 3. Hervé (Jawa), 92 tours.

500 cmc. — 1. Lefèvre, 117 tours, abandon; 2. Godard (A.J.S.) et Bourlier (Motobécane), 97 tours; 3. Hersant (Triumph), 96 tours.

L'on arrivait tout doucement à la période cruciale de cette course de 24 heures, période se situant de la 10<sup>e</sup> à la 12<sup>e</sup> heure, et généralement déterminante pour le classement final.

### INCIDENTS MÉCANIQUES : 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, ET 10<sup>e</sup> HEURE

Equipe 175 Puch, éclairage.  
Tiers (Vallée-Ydrail), piston crevé.  
Agache (Vallée-Ydrail), piston crevé.  
Hébert (Vallée-Ydrail), piston crevé.  
Godard (A.J.S.), distribution, abandonnée.  
Mathieu (D.S. Malterre), abandonnée.  
Bourlier (Motobécane), allumage.  
Mabillat (Guiller-Sport), distribution.

### ABANDONS

Gueurce (Monet-Goyon), 2<sup>e</sup> heure; Ruisan 3<sup>e</sup> heure; Piel (Terrot), 5<sup>e</sup> heure; Rossignol (B.S.A.), 8<sup>e</sup> heure; Françoise (Jawa), 7<sup>e</sup> heure; Lefèvre (Norton), 10<sup>e</sup> heure; Mathieu (D.S. Malterre), 11<sup>e</sup> heure; Godard (A.J.S.), 11<sup>e</sup> heure; Vein (Saroléa), 12<sup>e</sup> heure; Cavatino (Cemec), 12<sup>e</sup> heure; Portejoie (Cemec), 13<sup>e</sup> heure; Serres, Carreau, 13<sup>e</sup> heure; Collot (Guiller), 13<sup>e</sup> heure; Dauge (Monet-Goyon), 14<sup>e</sup> heure; Parret (Guiller), 15<sup>e</sup> heure; Martin (Monet-Goyon), 17<sup>e</sup> heure; Beras et Tilliet, 19<sup>e</sup> heure.

En 175, il y eut 7 abandons, dont 1 sur chute, pour 39 partants.

En 250, 4 abandons sur 13 partants.  
En 350, 3 abandons sur 6 partants.  
En 500, 5 abandons sur 7 partants.

Comme quoi la proportion des abandons augmente avec la cylindrée, ce qui est tout à l'honneur de nos petits cubes.

### CLASSEMENT PAR CATÉGORIE

500 cmc. — 1. Hersant (Triumph), 2.104 km. 276, moy. 87 km.-h. 679; 2. Bourlier (Motobécane), 1.967 km. 583.

350 cmc. — 1. Hervé (Jawa), 2.163 km. 685, moy. 90 km.-h. 155; 2. Bachorek (Horex), 1.968 km. 741; 3. Fradin (D.K.W.), 1.919 km. 236.

250 cmc. — 1. Collignon (Guzzi), 2.332 km. 080 moy. 97 km.-h. 166 (ancien record 1.900 km. 555); 2. Weingartman (Puch), 2.295 km. 661; 3. Moury (Puch), 2.240 km. 597; 4. Matéos (Puch), 2.041 km. 199; 5. Bernard (D.K.W.), 1.980 km. 562; 6. Carré (Monet-Goyon), 1.905 km. 539.

175 cmc. — 1. Bouin (Peugeot), 2.149 km. 420 moy. 83 km.-h. 559 (ancien record 1.797 km. 092); 2. Camus (D.S. Malterre), 2.147 km. 806; 3. Kellenberger (Puch), 2.113 km. 726; 4. Sutra (Puch), 2.015 km. 033; 5. Tano (Puch), 1.992 km. 061; 6. Boucher (D.S. Malterre), 1.936 km. 393; 7. Pahin (Automoto), 1.929 km. 202; 8. Goll (Peugeot), 1.929 km. 084; 9. Roze (Guiller), 1.901 km. 023; 10. Degryse (D.S. Malterre), 1.886 km. 259.

Sides 350. — 1. Grillon (Ariel), 1.255 km. 733, moy. 56 km.-h. 492.

Sides 500. — 1. Bisping (B.M.W.), 1.811 km. 810, moy. 75 km.-h. 496.

Sides 750. — 1. Druet (Cemec), 1.239 km. 038, moy. 80 km.-h. 860, record établi; 2. Doré (Cemec), 1.397 km. 064.

A la 9<sup>e</sup> heure, les Puch se maintenaient en tête, avec Kellenberger en 175 (140 tours) et Weingartman en 250 (155 tours). Mais Camus n'était plus qu'à 2 tours et se trouvait en seconde position, et Bouin et Goll (Peugeot) suivaient avec 135 tours. Le danger allait se concrétiser dans les heures suivantes pour Kellenberger. Le classement de la 12<sup>e</sup> heure donnait en effet :

175 cmc. — 1. Kellenberger (Puch), 167 tours; 2. Camus (D.S. Malterre), 166 tours; 3. Bouin (Peugeot), 165 tours; 4. Goll (Peugeot), 162 tours; 5. Tano (Puch), 160 tours; 6. Lacour (Peugeot), 159 tours; 7. Boucher (D.S. Malterre), 157 tours.

250 cmc. — 1. Weingartman (Puch), 186 tours; 2. Moury (Puch), 179 tours; 3. Collignon (Guzzi), 174 tours; 4. Matéos (Puch), 165 tours.

350 cmc. — Hervé (Jawa), 165 tours; Bachorek (Horex), 157 tours.

500 cmc. — Hersant (Triumph), 162 tours; Bourlier (Motobécane), 146 tours.

En side, Druet (750 Cemec) avait accompli 157 tours et Bisping (B.M.W. 500), 142 tours.

L'on voit de suite qu'en 175, la coalition Malterre Peugeot avait réussi à s'intercaler entre le leader de Puch et ses équipiers. En 250, Weingartman laissait à 12 tours Collignon et sa redoutable Guzzi, cependant qu'en 350 et 500 Hervé (Jawa) et Hersant (Triumph) tournaient régulièrement. On notait l'excellente tenue de Bachorek et de son Horex, régulière comme une horloge. Druet sauvait l'honneur de la Cemec, dont le stand révélait une activité mécanique fébrile.

Camus en effet ne tardait pas à prendre la tête, profitant d'une défaillance momentanée de Kellenberger qui, durant toute la nuit, avait tenu à piloter sans lunette.

Bouin se rapprochait inexorablement, et l'on sentait avec étonnement que la partie n'était pas jouée, et que pour certains elle ne faisait que commencer.

Consacrons au passage quelques lignes à la ténacité du coureur Tilliet, engagé sous les couleurs du C.M. Montmorency et pilotant sa machine personnelle. On se rappelle ses succès en début de saison et durant les derniers circuits de vitesse comptant pour le Championnat de France (5<sup>e</sup> aux Eliminatoires du Bol, 2<sup>e</sup> à Orléans, Tours et au Grand Prix de l'A.M.S.).

Alors qu'il se maintenait en place honorable, bien qu'ayant crevé 2 pistons, il connaissait, à la 14<sup>e</sup> heure, la panne irrémédiable (rupture d'embellage). Après réparation, il repartait courageusement, mais cassait à nouveau et abandonnait. Toutes nos félicitations à ce pilote courageux, livré à ses seules ressources, alors que beaucoup d'autres conducteurs privés bénéficiaient d'une aide indirecte des maisons.

Les pannes cependant se faisaient plus rares, et nombre de concurrents avaient déjà abandonné.

A la 16<sup>e</sup> heure nous notions :

175 cmc. — 1. Camus et Bouin, 223 tours; 3. Kellenberger, 220 tours; 4. Lacour, 218 tours; 5. Sutra et Tano, 212 tours; 6. Boucher, 209 tours.

250 cmc. — 1. Weingartman, 246 tours; 2. Moury, 238 tours; 3. Collignon, 238 tours; 4. Matéos, 212 tours.

350 cmc. — Hervé, 223 tours; Bachorek, 209 tours; Fradin, 203 tours.

500 cmc. — Hersant, 216 tours; Bourlier, 194 tours.

Sides. — Druet (750), 211 tours; Bisping (500), 192 tours; Grillon (350), 150 tours.

Bouin avait rejoint Camus et Kellenberger rétrogradait à la 3<sup>e</sup> place. Collignon était dans le même tour que Moury, et commençait à chasser derrière Weingartman.

Chez Peugeot, l'on se décidait à jouer la carte Bouin, et toutes dispositions étaient prises pour des ravitaillements éclairés. Qu'on imagine un entonnoir énorme, un seau déversant un torrent de carburant, deux ou trois aides vérifiant rapidement la pression des pneus, le serrage des boulons, la température du cylindre, le tout moteur en marche et pilote en selle. Et un solide coup de poussette au départ, afin de ménager l'embrayage!

Appelés amicalement durant un de ces arrêts par le directeur du stand, nous avons pu constater que la culasse n'était guère plus chaude qu'un honnête fourneau de pipe, et pourtant

Bouin venait de tirer à fond durant plus d'une heure...

Peu de changement dans les heures suivantes si ce n'est que Lacour tombait en panne (vis platinées). Camus se maintenait à un tour, son A.M.C. donnant à plein régime. Quant à Collignon, il fonçait, tous chevaux dehors, freinant dernier carat dans les virages, et sans doute doit-il pour beaucoup sa victoire à son énorme moyeu-frein AV. ventilé (modèle commercialisé, soit dit en passant). La question freinage prenait une importance accrue en fin de course, et beaucoup de freins fatigués limitèrent certainement les performances des dernières heures.

Et à la 22<sup>e</sup> heure, ce Bol d'Or prenait un relief étonnant, celui d'une arrivée au « finish », mécaniques et pilotes lancés à corps perdu dans la bataille. Tout pouvait casser, l'honneur était sauf, et l'excuse d'envergure, mais cela ne cassait pas, à croire que les moteurs eux-mêmes se piquaient au jeu!

### A LA 22<sup>e</sup> HEURE

Bouin était en tête des 175 avec 312 tours. Suivaient : Camus, 311 tours; Kellenberger, 306 tours; Sutra, 292 tours; Tano, 290 tours; Marcel Pahin, 281 tours; Boucher, 280 tours; Goll, 278 tours; Lacour, 268 tours.

Marcel Pahin se hissait dans le peloton de tête, notre ami Boucher refusait opiniâtement de décrocher, et Lacour rétrogradait sérieusement à la suite de son ennui mécanique.

### En 250

Collignon talonnait Weingartman à 1 tour, ayant pris 7 tours à Moury.

L'on pouvait dire que la Guzzi polarisait l'attention générale; cette chasse forcée en fin de course avait quelque chose d'incroyable (la résistance du moteur aussi, d'ailleurs!)

L'arrivée était proche, et Peugeot paraphrait magistralement une splendide début de saison; mais il s'en était fallu de peu, car Camus n'était pas loin, et associait une seconde firme française au triomphe de nos constructeurs à ce 24<sup>e</sup> Bol d'Or.

Collignon soulevait l'enthousiasme en terminant vainqueur devant Weingartman qui n'avait pas démerité mais qu'un joint de culasse, cliqué dans la dernière heure, avait sérieusement handicapé.

Ces résultats appellent quelques commentaires. Tout d'abord, on peut se demander à quelle moyenne serait porté le record général de l'épreuve, si la catégorie 500 cmc. faisait l'objet d'une lutte aussi acharnée que dans les petites cylindrées?

Ensuite, il semble que les mécaniques méritent tous les éloges. Peu de casses sérieuses, mais une accumulation de petits pépins, inévitables si l'on songe à l'allure effarante menée de bout en bout. Toutes les mécaniques, cachant sous le vocable « compétition » des moteurs de série améliorés dans les détails et gonflés par les constructeurs (Ydrail, Peugeot, Puch, Monet-Goyon, Guiller, D.S. Malterre, etc.), l'expérience nous paraît terriblement probante et un bris de soupape ou un piston crevé ne sauraient infirmer la valeur générale des machines qui prirent part à l'épreuve, et encore moins la qualité des machines de série dont elles étaient issues. Un exemple : la 175 Macquet-Ydrail, qui sans faire de bruit, elle avait des silencieux, couvrit 1.886 km., battant l'ancien record de 90 km.

Un Bol couru à la fois sous le signe de la vitesse et de la résistance mécanique pouvait paraître une gageure! Et c'est pourquoi toutes les machines classées n'ont nullement démeritées. Et parmi les pilotes, les jeunes (Bouin, Lacour, Goll, Valeyre, Verchère, Agache, Delaunay, Boucher, etc.) ont égalé les chevronnés (Collignon, Camus, etc.).

Et pour conclure et stigmatiser l'essor renaissant des maisons françaises dans la compétition, il fallait un geste, un geste à la fois sportif et confraternel, et ce fut l'apanage de M. Antoine Peugeot félicitant à l'issue de l'épreuve M. Malterre pour la magnifique performance de ses machines, M. Malterre qui durant toute la course avait accueilli avec la même souriante bonhomie les fluctuations du sort (Mathieu en tête, Mathieu abandonne, Camus en tête, Camus battu d'une courte tête).

R. COURT.



MOYEURS FREINS  
**COLLIGNON**  
 Le frein vainqueur au "Bol d'Or"

réalisés en alliage  
 léger au magnésium

Etablissements **PIERRE COLLIGNON**  
 FONTAINE (Isère)

La **BOUGIE MARCHAL TRIOMPHE**  
 au **BOL D'OR MOTOCYCLISTE**

PAR SES QUALITÉS  
 EXCEPTIONNELLES ET  
 SON ADAPTATION PARFAITE  
 AUX MOTEURS MODERNES

1 son isolant en "Corindon"

2 ses dispositifs d'étanchéité  
 brevetés en tous pays

3 l'étude scientifique de ses  
 formes et de ses proportions

4 ses électrodes en alliage nou-  
 veau à très haute résistance

**1** ère Classement général toutes catégories  
 Collignon sur **GUZZI**  
 ère Catégorie 175 cmc.  
 Bouin sur **PEUGEOT**  
 ère Catégorie Sidecars 750 cmc.  
 Druet sur **C.E.M.E.C.**

**MARCHAL**

HERBERT, Levallois.

Extrait de MOTORCYCLES n° 78 - 1er juillet 1952



Quelle: Deutsche Fotothek



Une Moto Guzzi 250 cm3 type Gambalunghino 1953 usine, directement dérivée de l'Albatros.



Moto Guzzi 250 Albatros 1947  
 Moteur monocylindre 1 ACT  
 246.8 cm<sup>3</sup>  
 Puissance: 20ch à 7.000 tr/min  
 Poids: 135 Kg  
 Vitesse: plus de 140 Km/H

L'Albatros est née en 1939. Elle est destinée à l'origine aux pilotes amateurs, l'usine Guzzi utilisant la 250 à compresseur. Après guerre, on verra encore les 250 Albatros en compétition jusqu'en 1948, avant qu'elles ne laissent leur place à la nouvelle Gambalunghino. Elle fut utilisée en France par Pierre Collignon.

- **Il bat aussi plusieurs records du monde en catégorie side-cars en 1955 avec Jacquier, Bret et Perrin (13 en tout par les quatre hommes, à Montlhéry avec une Moto Guzzi 250 cm<sup>3</sup>).**

**13 RECORDS MONDIAUX EN SIDECAR 250<sup>CC</sup>**  
 battus ou établis par COLLIGNON  
 JACQUIER - BRET et PERRIN (GUZZI)

Bret aperçut qu'un essai de passage en épingle à l'admission était cassé, ce qui empêcha Collignon qui n'avait remporté aucun litre de régime. Et c'est Perrin qui prend le relais. Ce qui fut son destin de battre le record sans que le moteur tienne jusqu'à 8 heures, but de la tentative. Par la suite, les pilotes se relayèrent toutes les heures et 13 records du monde revinrent à Guzzi, grâce à l'initiative privée de trois pilotes français. C. H.

**LES RECORDS BATTUS**  
 Les trois pilotes qui se sont relayés au guidon de la moto-sidecar 250 cm<sup>3</sup> Guzzi, équipés de pneus Pirelli, ont battu les records suivants :

10 kms	: 4'27" - 41/100, moy. 127,02 kmh.
20 kms	: 4'28" - 67/100, moy. 128,13 kmh.
30 kms	: 22'48" - 7/100, moy. 121,562 kmh. (ancien record 20'12", moyenne 106 kmh.).
50 kms	: 28'37" - 86/100, moy. 121,80 kmh. (ancien record 45'4", moyenne 107 kmh.).
100 kms	: 45'49" - 53/100, moy. 121,269 kmh. (ancien record 52'37", moyenne 107 kmh.).
1 heure	: soit 121,220 kms (anc. rec. 107,20 km.).
100 milles - 1 h.	: 127'46" - 37/100, moy. 120,890 kmh. (ancien record 1 h. 20" moyenne 107 kmh.).
2 heures	: soit 251,231 kms, moyenne 125,617 kmh. (ancien record 214,40 kms, moy. 107 kmh.).
3 heures	: soit 375,220 kms, moy. 125,07 kmh. (ancien record 222,20 kms, moy. 107 kmh.).
4 heures	: soit 485,983 kms, moyenne 121,47 kmh. (ancien record 225,70 kms, moy. 106 kmh.).
250 kms - 4 h.	: 128" - 9/100, moy. 123,98 kmh. (ancien record 4 h. 42", moyenne 106,30 kmh.).
5 heures	: soit 596,251 kms, moyenne 119,25 kmh. (ancien record 532 kms, moy. 106,20 kmh.).
6 heures	: soit 714,101 kms, moyenne 119,02 kmh. (ancien record 427 kms, moyenne 106,20 kmh.).

Notons que vos temps ont été chronométrés sur la base de 1.490,88 m, soit à 90 cm du bord inférieur de l'aiguille de vitesse.

Remarquons également que les records sur 10 kms et 10 milles ne furent pas établis par Messerschmitt, le circuit de Hockenheim mesurant 9 kms environ.

En haut, Collignon devant le chronométrage. - Ci-dessus, les trois recordmen, de gauche à droite : Collignon, Jacquier-Bret et Perrin. - Ci-dessous : détails du moteur et du side.

Moto-Revue N° 1.261

1553

Extrait de Moto revue n° 1261 - 29 octobre 1955

Téléchargez la revue : <https://cyclememory.org/doc/B-1-000000120/B-1-000000120.pdf>



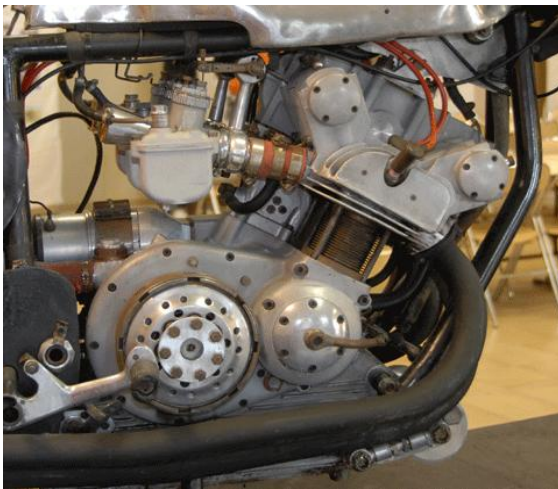
**La seule quatre cylindres française de l'après-guerre :**



NOUGIER 500 - 4 cylindres Grand Prix - 1954

Freins Collignon en magnésium à tambour double cames

<https://www.moto-collection.org/moto-collection/fmd-moto-Nougie-408.htm>



NOUGIER 500 - 4 cylindres Grand Prix - 1954

Carters et cylindres étaient fondus chez Collignon célèbre fondeur de l'époque qui était installé en Isère.

Célèbre déjà pour ses mono et bicylindres à double arbre à cames en tête construites sur les bases Terrot/Magnat Debon, Jean Nougie décidait en 1953 d'aller contrer les toutes puissantes Gilera et MV Agusta sur leur propre terrain, le quatre cylindres.



Il réalisa de toutes pièces **avec le concours du fondeur Pierre Collignon** cette remarquable moto, la seule quatre cylindre française de l'après-guerre, exception faite des BFG des années quatre-vingt à moteur Citroën.

Des années 30 aux années 70 les frères Jean et Henri Nougier se constitue un étonnant palmarès avec des motos de leur création. Génie de la mécanique, ils réalisent leurs prototypes dans l'atelier familiale à Saint-Andiol dans les Bouches-du-Rhône. Ils vont défier les plus grandes marques sur les circuits du monde entier. Jean Nougier, artisan de génie qui, de 1937 à sa dernière moto championne de France en 1972, construit de ses mains, sur des bases existantes ou à partir du métal brut, toutes les motos de course que ne faisaient malheureusement pas les usines françaises.

La tournevis : c'est la plus emblématique de ses réalisations. Dessinée en 1939-40, la Tournevis fut une grande réussite. "Aux mains de mon frère Henri ou de Shaad, elle a gagné au moins quarante courses dont le GP d'Avignon en 1946" confie son constructeur Jean Nougier. "L'année suivante, elle finit la même course deuxième, derrière la fameuse Guzzi d'usine pilotée par Fergas Anderson". La Tournevis doit son nom à son système d'entraînement des ACT par arbre vertical dont l'accouplement, par tournevis, est ici en haut. La culasse est surmonté d'imposants ressorts de soupapes en épingle. Ce type de ressort resta longtemps le plus courant sur les moteurs de course pour la seule raison qu'il était facilement remplaçable sans démontage au contraire des classiques ressorts hélicoïdaux. Et les aciers de l'époque cassaient bien souvent... " Au début, je faisais tourner ce moteur longue course à 9 000 tr/mn et il atteignait 10 000 à la fin de sa carrière." Le vilebrequin tourne sur trois paliers et la boîte séparée est une Terrot modifiée. Quant à la suspension arrière, rare à l'époque, il s'agit aussi d'une fabrication maison qui se distingue par l'ancrage avancé du frein pour éviter les réactions dans la pédale. Grâce à l'Aluminium français qui avait réalisé un réservoir en duralumin de 1,2 kg, la Tournevis ne pesait que 113 kg.



NOUGIER 250 - 1953

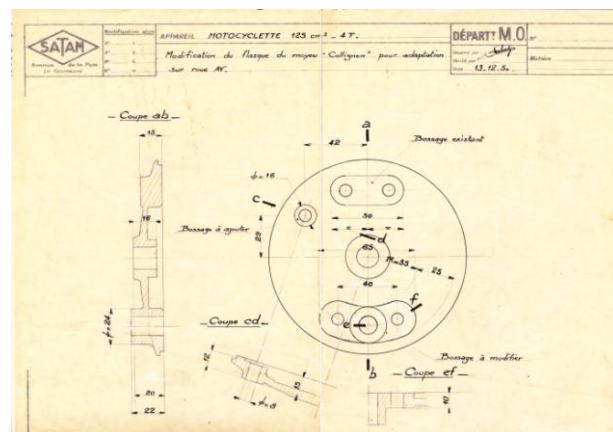
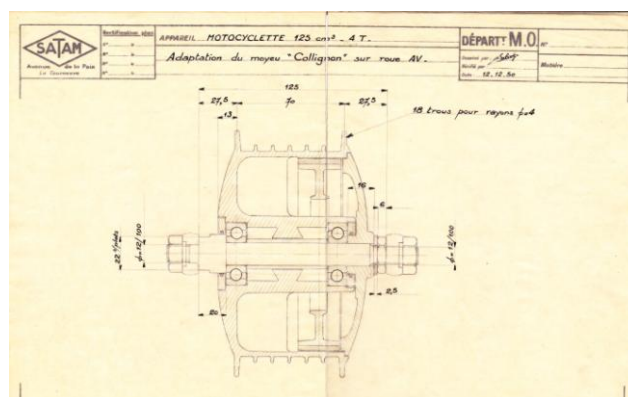
Très tôt attirés par la compétition, mais ayant des moyens limités, les frères Nougier trouvèrent une solution originale pour assouvir leur passion : Henri, le cadet, sera le



pilote et Jean, l'aîné, le mécanicien. Le concepteur, plus exactement puisqu'il va développer nombre de moteurs à double A.C.T. à partir de 125 ou 175 Magnat-Debon ou Terrot les plus basiques possibles. A ce titre, il resta connu sous le nom de "sorcier de Saint-Andiol".

Désireux de monter en puissance et en cylindrée, il fabriquera une 350 cm<sup>3</sup> quatre cylindres, dont le but avoué était de vaincre les productions italiennes contemporaines. Sur la demande de **Pierre Collignon** une 500 en est extrapolée. Bien que divers pilotes aient pu en prendre le guidon, **seul Pierre Collignon - qui fut d'une aide précieuse pour mener ce projet à terme - l'amènera à la victoire.** Si, probablement par manque de développement, cette machine n'atteint pas ses objectifs, elle n'en était certainement pas dépourvue d'intérêt puisque les ingénieurs de Norton se penchèrent sérieusement sur son cas, en vue de remplacer leur "Manx", déjà vieillissant. Jean Nougier n'en baissa pas les bras pour autant : En 1970, il mettait encore en œuvre une 250 bicylindre deux temps à distributeurs rotatifs qui deviendra championne de France 1972 aux mains d'André Kaci, devant un certain Patrcik Pons, sur Yamaha !

## Les moyeux-freins Collignon



Extrait de Moto-revue n°1052 - octobre 1951. " Jonghi est parti pour sa 250 de son modèle 125 A.C.T . Le cadre, très robuste, est resté inchangé ,seuls des moyeux freins centraux Collignon ont été montés sur le prototype en remplacement des tambours ordinaires"



Une halte à Paris...

#### ◆ VOYAGES DE NOCES

Depuis mars 1952, deux Néo-Zélandais vivent un voyage de noces des plus mouvementés, puisqu'il ne s'agit pas moins d'un tour du monde en moto. Donald Keith, de Christ - Church, en Nouvelle Zélande, ayant reçu une 125 cmc. Jawa C.Z. en cadeau de nocces, se chargea aussitôt de sa jeune femme et l'emmena en Australie qu'il parcourut complètement en une quinzaine. De retour dans sa ville, le mal de voyager le reprit et il acheta une deuxième 125 C.Z. Jawa qu'il mit entre les mains de sa femme, et tous deux partirent pour un tour du monde. Leur parcours les mena successivement en Tasmanie, aux Indes, au Pakistan, Afghanistan, Iran (où ils furent emprisonnés durant 5 jours, la période étant plutôt troublée), Irak, Transjordanie, Egypte, Lybie, Tunisie, Algérie, Maroc, Espagne et France. De France, nos voyageurs repartirent pour l'Italie, puis l'Autriche, où ils assistèrent aux 6 Jours Internationaux. De là, Tchécoslovaquie,

Allemagne, puis de nouveau la France et Paris, que Mme Keith semble apprécier particulièrement pour ses robes. Le total du kilométrage effectué est maintenant de 32.000 kms, et M. Keith espère en parcourir encore 50.000. Une chose importante est à noter, c'est l'excellente tenue des machines utilisées, qui ne nécessitent absolument aucune réparation d'ordre mécanique.

Les pistes utilisées, en particulier celles d'Afghanistan, n'étaient pourtant pas particulièrement tendres, mais les deux petits cubes s'en tirèrent tout à leur honneur, ainsi que les pilotes.

Le couple se rend actuellement en Angleterre, pour les fêtes du couronnement, en passant par la Belgique et la Hollande. Le parcours se poursuit par le retour en Afrique du Sud (Cape Town), d'où nos motocyclistes s'embarqueront pour l'Argentine. De là, ils remonteront toute l'Amérique jusqu'au Canada.

Peut-être un jour retourneront-ils dans leur Nouvelle-Zélande natale.

## INFORMATIONS

#### ◆ PLAISANTERIES

La moto raccourcit les distances, c'est un fait, mais malgré tout le parcours Marseille-Dijon-St-André des Alpes fait un peu plus de 183 kms !

C'est pourtant ce qui était indiqué sur un « Ce qu'ils en pensent » de notre numéro du 11 avril, sous la signature de Mr Marie, de Marseille.

Plus loin, on trouve également sous la dénomination réparations bénignes : crevaisons, décalaminage, réfection d'embellissage ! Dans le genre bénin, une réfection d'embellissage paraît assez mal placée, c'est évidemment embayage qu'il fallait lire (ainsi que plus haut Digne au lieu de Dijon).

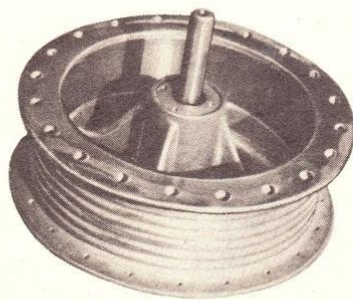
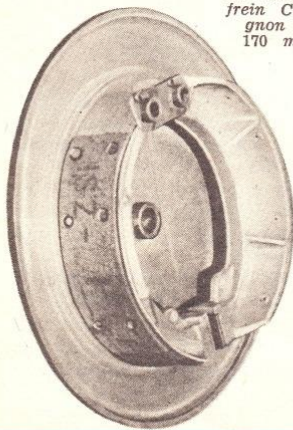
Si nous n'avons même pas l'excuse d'un 1<sup>er</sup> Avril, subsiste celle d'une erreur typographique.

#### ◆ BIJOU-SCOOTER

En descendant de sa machine, tout scootériste sera heureux de montrer sa situation, autrement que par des paroles. C'est à cet effet que les Ets Hervé ont créé une breloque représentant un scooter, qui peut être utilisée soit en barrette, soit en porte-clefs.

De plus, cette breloque est de la teinte du scooter de son propriétaire.

Le nouveau frein Collignon de 170 m/m.



AVOIR UN AVERTISSEUR PUISSANT EST BIEN : SUR LA ROUTE, REDOUBLEZ DE PRUDENCE

#### ◆ LE MARCHE AMERICAIN ET LA CONCURRENCE

Nous avons parlé il y a quelque temps des mesures qui ont été prises aux USA afin d'éviter un trop grand développement des importations de machines Européennes. Afin d'appuyer ces mesures, la Harley-Davidson and Co émaille son journal « The Enthusiast » de petites vignettes dont nous reproduisons une vue. La traduction en est : « Cet été, si vous désirez le meilleur, achetez un produit américain ».



#### ◆ LES FREINS COLLIGNON

Etant donnée l'importance que nous donnons au freinage, c'est avec plaisir que nous vous apprenons la naissance d'un nouveau Collignon. Jusqu'ici, deux modèles de moyeux-freins centraux existaient, un de 120 mm de diamètre, l'autre de 240 mm. Entre les deux, un troisième modèle semblait nécessaire. Aussi Collignon commercialise-t-il un nouveau frein de 170 mm, toujours réalisé suivant la même technique.



...de M. et Mme Keith.

#### ◆ C'EST POUTANT LA MEME

A la suite du Grand Prix de Pau, nous avons relevé la façon dont celui-ci fut titré par différents journaux étrangers, en voici le résultat :

« Motor Cycling (anglais) : « Succès britanniques dans les 250 cmc. et sidecars à Pau ».

« Motor Cycle (anglais) : « Tommy Wood (Moto-Guzzi) et Eric Oliver (Norton) vainqueurs à Pau ».

« Sport Moto (Italien) : « Triomphe de la Guzzi au Grand Prix de Pau ».

« Motociclista (Italien) : « Jusqu'à l'étranger s'affirme l'industrie italienne. Sur le circuit de Pau, prédominance de la Guzzi. L'infortuné Paganini termine 4<sup>e</sup> en 500 cmc. ».

On voit que, suivant la nationalité du coureur se classant 1<sup>er</sup> ou de la marque qui triompha, la course fut gagnée par l'homme (accessoirement aidé par sa moto) ou la moto (pilotee par quelqu'un puisqu'elle ne peut aller seule).

Maintenant, faites-vous une opinion !

■ NECROLOGIE

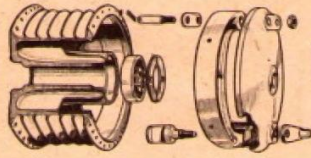
A l'issue de la rencontre Moto-Ball entre le MB Forézien et le Racer de Nice, un représentant de ce dernier club, Biani, a succombé à une crise cardiaque.

Que la famille et les amis du défunt trouvent ici l'expression des sincères condoléances de l'équipe « Moto-Revue ».



# MOYEUX-TAMBOUR EN ALLIAGE LEGER

*pour motos rapides légères*



Etablissements  
**P. COLLIGNON**  
FONTAINE  
(Isère)

Extrait de Moto Revue - 25 avril 1953

# VOS FREINS !

...d'entretien et mieux vaut y consacrer quelques minutes que d'y laisser sa vie!

Pour dégraisser les garnitures on peut utiliser du Trichloréthyle ou du Tétrachlorure. Le brûlage à la lampe à souder à l'essence n'est pas très recommandé car l'échauffement peut être préjudiciable aux mâchoires. Quand les freins sont « glacés », un léger coup de papier de verre peut remédier à l'inconvénient, mais la plupart du temps, cela provient d'une entrée d'huile qui a ensuite brûlé par suite de l'échauffement dû aux coups de freins.

Il faut donc, en premier lieu, prévenir toute pénétration d'huile dans les tambours. Un joint d'étanchéité suffira - quand il n'existe pas déjà - pour empêcher à l'excès de graisse des roulements de se répandre, surtout lorsque l'échauffement des freins a rendu la graisse plus fluide.

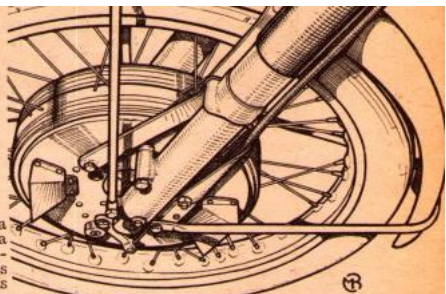
Quant à l'eau, nos tambours modernes sont assez bien protégés contre ses infiltrations et elle est, toutes choses égales d'ailleurs, moins gênante que l'huile puisqu'elle s'évapore rapidement avec l'échauffement des freins. Faire cependant attention si on lave la machine au jet.

Si l'on trouve, au démontage, des garnitures où les rivets frottent, il est urgent de les changer, car le tambour sera, sans cela, rendu inutilisable à brève échéance.

Les garnitures pressées en forme, sont très pratiques, mais aussi très fragiles, n'étant pas tissées mais « agglomérées ». Elles se brisent facilement au choc et le rivetage en est plus difficile que celui des garnitures en ruban. La pose des rivets se fera toujours en commençant par ceux du milieu pour obtenir la meilleure application possible de la garniture sur les mâchoires. Les têtes de rivets doivent être profondément enfoncées dans des trous à bords fraisés. En cas d'utilisation de ruban, on ne percera

les trous qu'au fur et à mesure de la pose. Bien faire attention avant la pose de nouvelles garnitures de vérifier si elles ne seront pas trop minces et si l'ensemble ne « flottera » pas dans le tambour, sinon interposer des cales d'épaisseur entre garniture et mâchoire, mais pas en carton, en laiton ou en tôle d'alu. Ce procédé vous sauvera peut-être également la vie au cas de rupture (heureusement très rare) d'une mâchoire.

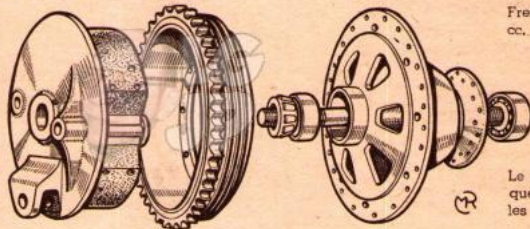
Il faudra un certain temps pour que les nouvelles garnitures se mettent en place. Un bon moyen d'éviter ce « rodage » est de marquer les garnitures à la craie et de les remonter provisoirement, la craie marquera le tambour là où la garniture est plus haute et on pourra ainsi amener à la lime toute la garniture à la même épaisseur. De



Les constructeurs de racers savent qu'une course se gagne avec les freins. Ci-dessus : frein AV de l'A.J.S. 350 cmc. d'usine.

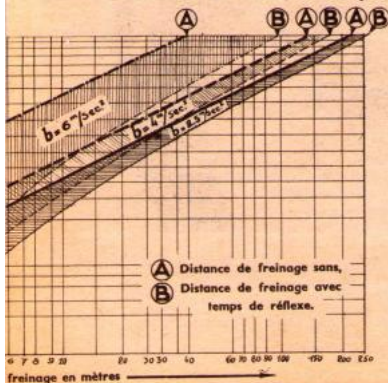
l'obstacle est perçu par le pilote et celui où les freins entrent en action, est du plus grand intérêt.

Ce délai, cette « seconde d'effroi », est pris en considération par les tribunaux, en voici quelques valeurs :  
- Conducteur « aux aguets » prêt au freinage (en ville, circulation intense) : 0,6 sec.



Frein AR de la 350 cc. Velocette : larges mâchoires, tambours nervurés

pour l'évacuation de la chaleur. Le gros moyeu conique sert à répartir les efforts ainsi que les calories.



même le bord d'attaque de la garniture, une fois taillé en biais (mais pas trop, car on perd ainsi de la surface portante) permettra une attaque plus haute du freinage.

En ce qui concerne le tambour, il est indispensable de le rectifier au tour dès qu'il présente des sillons dus au frottement des rivets avec des garnitures trop usées, ou un faux rond supérieur à 2/10<sup>e</sup> de mm.

Si vous suivez ces conseils, vous aurez des freins puissants. On appelle freins puissants, au regard de la loi, ceux qui produisent une décélération de 3,5 mètres-sec. mais c'est une valeur minima, car de bons freins donnent au moins 5 mètres-sec. mais à condition d'utiliser à fond le frein avant, ce que beaucoup de conducteurs négligent.

Une décélération de 5 mètres-sec. permet de calculer la longueur du freinage selon la vitesse d'après la vieille formule : vitesse divisée par 10, puis élevée au carré.

Distance de freinage à 30 kmh. : 9 mètres. A 60 kmh. : 36 mètres. A 90 kmh. : 81 mètres.

Pour en revenir aux réflexes, il n'est pas inutile de considérer quelques chiffres et formules, car indépendamment de la partie mécanique du freinage, le délai entre le moment où

- Conducteur attentif, mais pas « aux aguets » (cas de la marche rapide) : 0,7 sec.

- Conducteur légèrement absorbé (dépassement, changement de vitesse) : 1,0 sec.

- Conducteur inattentif (conversation, éblouissements) : 1,5.

- Conducteur sous l'influence de l'alcool jusqu'à... 3,5.

Naturellement ces données sont générales et les temps peuvent être aussi bien écourtés qu'allongés pour certains pilotes.

Le temps qui s'écoule entre le moment où le pilote « freine » et celui où les freins agissent (coup de frein violent sur terrain sec, par pression « dosée » sur mouillé) varie en 0,1 et 0,3 seconde.

Aussi, de la reconnaissance du danger au freinage effectif, s'écoule un temps moyen de 1 seconde pendant lequel le véhicule parcourt une distance  $S' = VT$  ou  $S'$  est la distance en mètres ;  $V$  la vitesse du véhicule en mètres-seconde et  $T$  le temps en secondes.

Le freinage ralentit la vitesse selon la formule :

$$S = \frac{V^2}{2b}$$

NE CONFONDEZ PAS ADRESSE ET IMPRUDENCE, L'UNE EST TOUJOURS UTILE, L'AUTRE TOUJOURS NEFASTE

Extrait de Moto Revue - 25 avril 1953



# UN NOUVEAU FREIN

Les motos légères actuelles aux performances très élevées, ne sont, en général, pas dotées d'un freinage en rapport avec leurs caractéristiques. Pour combler cette lacune, un industriel français (qui est en même temps coureur), vient de mettre au point un moyeu à expansion centrale que nous présentons.

M. Collignon, le coureur amateur bien connu des sportifs, est également un industriel possédant des fonderies à Grenoble et à Paris où il produit des pièces de motocyclettes.

Il vient de mettre au point, profitant de l'expérience de la course, un nouveau moyeu de frein pour machines de petites cylindrées (100 à 175 cmc.) qui comblera sûrement les vœux de nombreux conducteurs qui estiment, parfois à très juste titre, que le freinage de ces machines n'a pas suivi la progression constante de leurs performances.

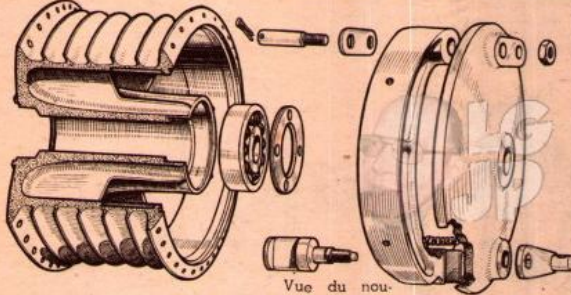
Ce moyeu, très Italien d'allure, occupe toute la largeur de l'axe, d'où, déjà, meil-

les mâchoires rectifiées au tour après usinage. La surface de friction est en acier noyé à la coulée et munie de tétons d'ancrage, ce qui exclue toute possibilité de mouvement.

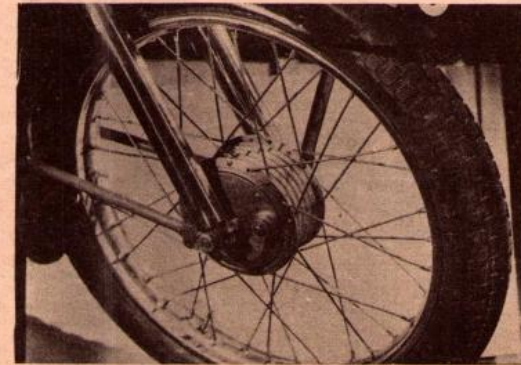
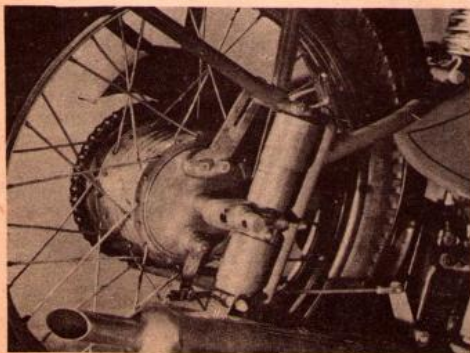
Deux forts roulements à billes assurent la rotation du moyeu qui est, pour l'instant, prévu pour axes de 15 mm.

Cette réalisation va être incessamment commercialisée et, croyons-nous savoir, à des prix très abordables.

D'un essai fait sur une 175 cmc. très répandue, nous avons éprouvé l'impression d'un freinage extrêmement doux, progressif et puissant, en particulier sur la roue avant. A 100 kmh. au compteur,



leur répartition des efforts sur les rayons, ce qui écarte tout risque de rupture éventuelle des dits rayons. D'autre part cette disposition permet l'emploi de garnitures plus larges et une meilleure évacuation des calories dégagées, ce qui assure un freinage puissant et constant, même en montagne. Le corps et les flasques de ce moyeu sont en alliage d'aluminium, ainsi que



Doux photos montrant le montage du moyeu Collignon sur une moto légère très diffusée.

## FREINAGE (suite)

ou S = distance de freinage en mètre  
V = vitesse en m.-sec.  
b = ralentissement en m.-sec.  
La distance totale du freinage, compte tenu du « temps de réaction » est ainsi :

$$S' + S = VT + \frac{V^2}{2b}$$

La décélération due au freinage b est fonction des caractéristiques des freins considérés, de la rugosité du sol et du profil du pneu. Elle s'obtient par la formule :

$$b \text{ (max.)} = \frac{R G K}{G}$$

R = somme de la pression sur les roues munies de freins.

G = poids du véhicule.

g = accélération de la pesanteur (9,81 m.-sec.).

K = coefficient d'adhérence.

Voici quelques coefficients d'adhérence pour différents revêtements :

	sec mouil-	gras	ver-	glas
	16			
Goudron gravillonné	0,7	0,5	0,35	0,1
Béton	0,65	0,5	0,35	à
Pavé	0,6	0,4	0,3	
Asphalte lisse	0,5	0,3	0,2	0,2

Dans le cas d'une moto freinant sur les deux roues la somme de pression sur les roues  $R = G$ , d'où  $b \text{ max.} = g K = 10 K$ , environ. Ainsi le ralentissement maximum sur goudron de bonne adhérence sera  $b \text{ max.} = 10 \times 0,7 = 7 \text{ m.-sec.}$

Pour les freins modernes, ce chiffre est souvent dépassé.

Quoi qu'il en soit, on voit tout l'intérêt vital que présente la question souvent négligée du freinage et qu'elle mériterait que tous les motocyclistes s'y penchent sérieusement s'ils ne l'ont pas encore fait.

M.A.R.

l'arrêt total est obtenu en 27 m. au maximum, ce qui garantit toute sécurité aux vitesses atteintes par nos motos légères actuelles.

Le dessin que nous publions ci-contre permet, du reste, mieux que toute description, de se rendre compte de la technique de ce moyeu.



# MOYEURS-FREINS

DEVANT LA MULTIPLICITE DES MOYEURS-FREINS APPARUS AU SALON, NOUS DONNONS ICI LA DESCRIPTION DE QUELQUES-UNS DE CES MODELES, TOUS DE FABRICATION FRANÇAISE

## SAPERLI

Construits par la Société Pratica, à Villefranche-sur-Saône, les moyeux-freins en alliage léger « Saperli » sont livrables en 3 diamètres différents : 130, 160, et 200 mm. de diamètre intérieur.

Quoique de dimensions différentes, ces 3 modèles sont de conception similaire et la description de l'un d'eux s'applique également aux autres.

*Frein avant.* — Le frein avant est incorporé au moyeu avant, le tambour n'étant autre que le corps du moyeu lui-même. Dans ce corps, en forme de cuvette, avec cheminée centrale, un anneau de friction en fonte perlitique est noyé à la coulée, sensiblement dans l'axe de la frette nervurée.

La cheminée centrale est alésée pour recevoir un roulement à billes à chaque extrémité, et un feutre de protection.

Ces roulements ont un diamètre intérieur de 15 mm., ce qui donne la dimension de la broche utilisée. Une entretoise d'écartement entre les deux roulements permet un serrage vigoureux de la broche sans coincer les roulements. Cette entretoise centrale est maintenue constamment en place par des rondelles de centrage, ce qui évite le tâtonnement au remontage pour centrer le tube entretoise comme cela arrive parfois.

Entre la bobine centrale et la frette, des nervures de raidissement sont également venues de fonderie.

Les mâchoires sont portées par un flasque en alliage léger de fortes dimensions, et qui procure de ce fait un excellent guidage de la came et de l'axe d'articulation.

La patte d'ancrage est prolongée jusqu'à l'axe de roue et est fixée en son milieu, à l'extrémité de l'axe de pivotement des mâchoires où elle est rivée.

Le flasque porte-mâchoires est simplement enfilé sur la broche et se sépare du moyeu lors du démontage de la roue.

*Ci-contre, le moyeu Saperli, corps en alliage léger avec anneau de friction et disque entraîneur en fonte noyés à la coulée. La couronne dentée est désormais munie d'amortisseurs caoutchouc bagués acier.*

*Frein arrière.* — Le moyeu arrière étant de conception identique à celui de l'avant, se différencie notamment par l'installation des roulements et l'entraînement de la couronne dentée.

Le corps du moyeu reçoit du côté opposé au flasque porte-mâchoires, une couronne de fonte munie de six ergots en acier, vissés.

Le roulement de ce côté du moyeu est supprimé ; il n'est plus prévu dans la couronne en fonte qu'un alésage destiné à centrer une cage porte-roulement.

Le roulement qui, comme nous venons de le voir, n'est pas solidaire du moyeu, reste fixé après le cadre lors du démontage de la roue et est encastré dans une cage porte-couronne dentée.

Ce disque porte-couronne est entraîné par les six goujons en acier traité, vissés dans la fonte du moyeu. La couronne, elle-même, est fixée par six vis sur ce disque, ce qui permet des changements de rapports ou un entretien pratique et rapide.

## BENDIX

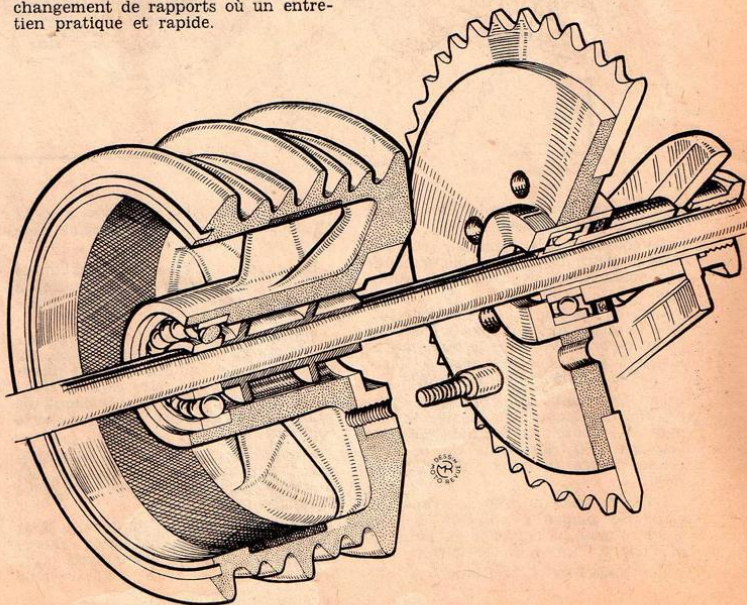
Spécialisée depuis très longtemps dans la fabrication des lanceurs de démarreur et surtout des freins de voiture du type auto-serreur, la société Bendix a étudié un moyeu-frein à deux mâchoires comprimées (ou super-freinantes) pour la marque Gnome-Rhône.

Ces moyeux, de construction identique pour la roue avant et la roue arrière (sauf évidemment une couronne dentée pour la chaîne dans ce dernier cas) sont interchangeables.

Le matériau choisi est la tôle (découpée, emboutie, soudée) de tous calibres et de toutes formes.

Prenons d'abord le corps du moyeu, rigoureusement identique pour les deux roues.

Le moyeu est construit autour de deux tubes en acier, servant de cages à roulement.



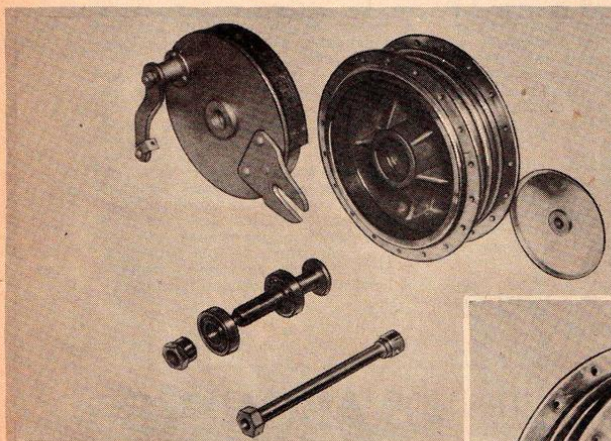
FAIRE DU BRUIT EST UNE PREUVE DE MAUVAISE EDUCATION



### MOYEURS « ALPAX 170 » CHAVANET

Etudiés plus spécialement pour l'équipement de machines de 175 et 250 cmc., ces nouveaux moyeux sont en alliage léger à haute résistance et comportent intérieurement une frette en acier mise en place à la coulée du moyeu.

Deux grandes ailettes de rayonnage de même diamètre permettent l'emploi d'une seule longueur de rayons pour le montage des roues. Entre elles, trois ailettes annulaires, plus petites, contribuent à renforcer le moyeu et à augmenter la surface de refroidissement, tout en améliorant l'esthétique.



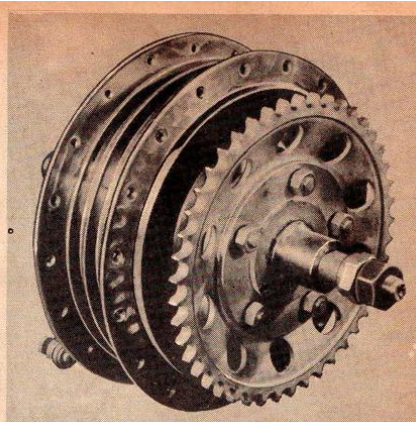
Ci-dessous, un moyeu avant. Flasque en tôle épaisse, mâchoires classiques. Le corps est en alliage léger coulé. Les roulements sont encastrés et montés sur un tube où est aussi serré le flasque porte-mâchoires.

Les corps de moyeu avant et arrière sont identiques, d'où possibilité d'avoir deux roues interchangeables, et même une roue de secours. L'entraînement se fait par l'intermédiaire de silent-blocs, solidaires du pignon, venant s'encastrer dans les logements du corps de moyeu. Ces silentblocs, en caoutchouc au néoprène résistent à l'huile et à l'essence. Pour le moyeu avant, les logements d'entraînement sont recouverts d'un flasque cache-poussière en aluminium dur poli, rivé sur l'entretoise d'écartement.

Les roulements ont été choisis largement dimensionnés pour les efforts produits sur une machine de grosse cylindrée. Ils sont emmanchés sur de faux axes tubulaires, condition indispensable à leur bonne tenue, la broche n'ayant qu'un rôle d'assemblage, contrairement à la plupart des moyeux présentés actuellement sur le marché.

Les freins, de 170 mm de diamètre, sont munis de mâchoires de 25 mm. de large et permettent un freinage puissant et progressif à toutes les allures car la surface de frottement est considérable. Ce problème dont dépend la sécurité de l'usager, a retenu toute l'attention qu'il méritait. Pour que les mâchoires tournent parfaitement rond, le flasque est centré sur l'axe porte-roulement rectifié (et non sur la broche où à la longue il prend du jeu). Les ferodos sont, de plus, rectifiés au disque abrasif avant montage.

Pour répondre à la demande de nombreux constructeurs, les Ets Chavanet viennent de présenter sur le marché le même modèle avec frein de 150 mm destiné à l'équipement de machines de plus faible cylindrée.



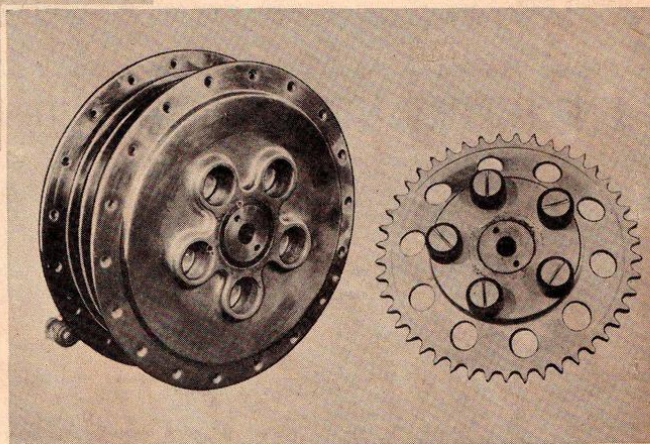
Le moyeu lui-même est de même conception que le 240 simple came, jusqu'ici utilisé avec succès par des coureurs comme Collot, Burggraf, Schaad, Bayle, Bétémps, Camus, etc...

Le corps du moyeu est en alliage léger coulé avec une turbine de ventilation ménagée dans l'épaisseur du dos.

La garniture interne, ou anneau de friction est en fonte au molybdène spéciale du type employé pour les tambours de frein des avions américains qui atterissent et freinent à de très grandes vitesses.

La frette à ailettes est « soudée » sur l'anneau de friction par interposition d'un métal liant, système analogue au procédé Al-Fin. Certains

En haut à droite, un moyeu arrière avec pignon en « assiette » écartant la chaîne. En bas, le même moyeu avec la couronne séparée montrant les têtes d'entraînement en caoutchouc synthétique.



### MOYEURS COLLIGNON

Les moyeux-freins Collignon sont bien connus de nos lecteurs, qui ont pu les voir soit sur les machines de série, soit sur les machines de course et de sport, tant françaises qu'étrangères circulant chez nous.

Nous présenterons aujourd'hui la dernière réalisation de ce sympathique industriel-coureur : le moyeu-frein double came pour machines de course.

moyeux sont réalisés en magnésium, et dans ce cas, seul le contact par compression au retrait assure l'échange de température.

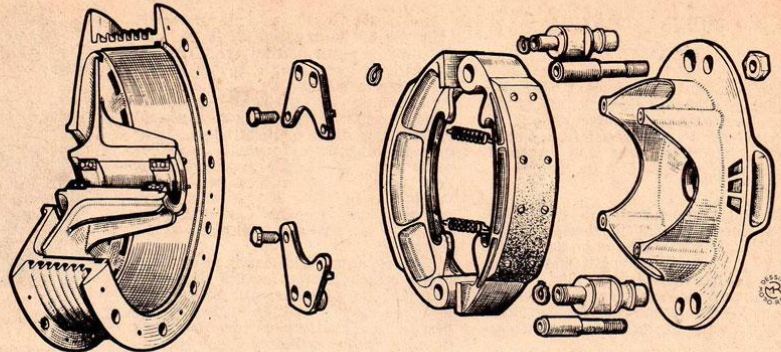
Les roulements sont à large portée avec double rangée de billes.

Toutes les pièces coulées sont contrôlées au moyen d'éprouvettes prélevées sur la coulée et soumises aux essais d'élasticité, de résistance à la traction et à la dureté. Des éprouvettes de trempe sont ensuite prépa-

**FAIRE DU BRUIT EST UNE PREUVE DE MAUVAISE EDUCATION**



Ci-contre, le moyeu 240 mm, double came Collignon. Le tambour est pourvu d'une turbine et de roulements double rangée de billes. Le flasque porte-mâchoires est muni de prolongements pour fixer les plaquettes entretoises d'axes pivots et cames.



réés pour un examen métallographique au banc Vickers.

Le frein simple came avait deux défauts (dans le cas de la compétition seulement) : tout d'abord, les efforts inégaux sur les pivots de cames, dus à la différence des pressions entre la mâchoire trainante et la mâchoire super-freinante se répercutaient dans le flasque et pouvaient amener une mauvaise portée des garnitures dans le cas d'un mauvais serrage.

D'autre part, du fait de la largeur peu commune des garnitures et du diamètre de 240 mm., il fallait un effort important sur le levier de frein pour obtenir la pression optimum au centimètre carré.

Ce nouveau double-came est bâti sur un flasque d'une rigidité exceptionnelle. Une nervure de renfort, circulaire, garnie de 4 bossages, passe à l'intérieur des mâchoires et permet la fixation de deux plaquettes entretoises supportant les extrémités des axes laissées en porte-à-faux habituellement.

Cette extrême rigidité, jointe à la répartition symétrique des efforts sur les points de fixation, assure un parfait alignement des mâchoires, d'autant plus que l'usinage et le positionnement des axes est effectué sur un montage de précision.

Ces nouveaux freins ne seront construits qu'en très petite quantité et

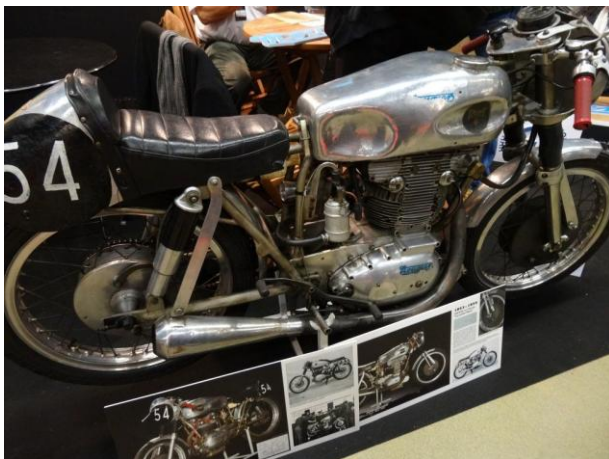
réservés exclusivement aux coureurs en raison de leur efficacité qui peut être dangereuse dans des mains inexpérimentées.

D'ailleurs, pour les machines sport de petite cylindrée, M. Collignon recommande son frein de 130 mm. qui donne de très bons résultats en compétition, tant au point de vue efficacité que longévité.

Un trop grand diamètre n'est pas intéressant, car la vitesse périphérique de la couronne de frottement peut provoquer le grillage des garnitures. Pour retarder ce phénomène, une ventilation centrifuge et une prise d'air dans le flasque refroidissent tambour et garniture entre chaque freinage.

J. H.

Extrait de Moto Revue n° 1213 - 20 novembre 1954

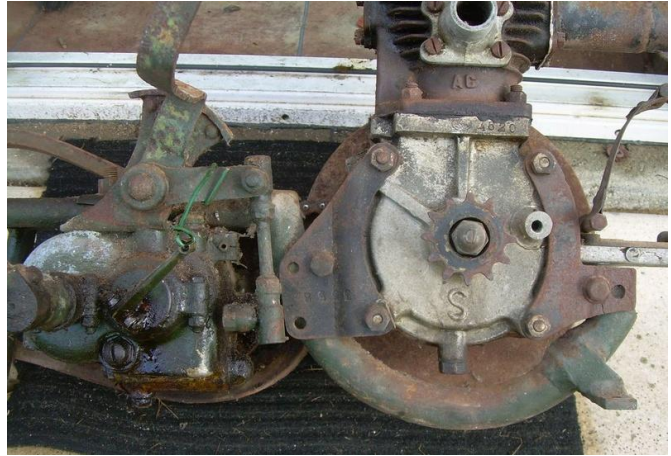


<https://francoisfernandezmoto.wordpress.com/2016/11/05/photos-de-courses-1950-1960/>

## Les blocs-cylindre Collignon

Son père Auguste était le propriétaire des fonderies de fonte Collignon marque AC, établies à Deville et Paris, qui produisaient notamment des cylindres pour les fabricants français de motocyclettes.





La boîte à vitesse est une Bridier-Charon type A. La marque de fonderie AC sur le fut du cylindre indique la fonderie ayant produit cette pièce : Auguste Collignon.



Terrot 175 LSS 1924

[http://www.petochon.fr/photo/terrot/175\\_LSS\\_1.htm](http://www.petochon.fr/photo/terrot/175_LSS_1.htm)



Le cylindre en fonte 2 sorties - les lettres FC indiquent qu'il provient de la "Fonderie Colignon"



<p>Cylindres :  <b>FONTE AU VANADIUM</b></p> <p>Chemises de moteur :  <b>FONTE AU CHROME</b></p> <p>Frettes de freins :  <b>FONTE AU MOLYBDENE</b></p> <p>Guides de soupapes :  <b>FONTE GRAPHITEE</b></p> <p><b>Ets. Pierre COLLIGNON</b>  FONDERIE  <b>FONTAINE (Isère)</b></p>
<p>GAGNEZ DES COURSES...  ROULEZ VITE EN SECURITE SUR MACHINES  DE SPORT EN MONTANT LES FREINS</p> <p><b>"COLLI"</b>  ET LES JANTES ULTRA-LEGERES  <b>"BORRANI"</b></p> <p><b>Ets. Pierre COLLIGNON</b>  A F A C  <b>FONTAINE (Isère)</b></p>

*Extrait de Moto Revue n° 1213 - Novembre 1954*

Yves LICCIA - ATF

## Sources :

Site Tourist Trophy :

<http://www.tourist-trophy.fr/2020/03/00000-le-tt-1949-premiere-epreuve-du-nouveau-championnat-du-monde.html>

Vidéo historique du Tourist Trophy 1949 - Vintage Road Racing - 1949 Isle of Man TT Races - Durée : 3:45

[https://youtu.be/at1d\\_FxzM-c](https://youtu.be/at1d_FxzM-c)

Moto revue n° 1090 - 21 juin 1952 :

<https://cyclememory.org/doc/B-1-0000000120/B-1-0000000120.pdf>

MOTORCYCLES n° 78 - 1er juillet 1952 :

<https://cyclememory.org/doc/B-1-0000000089/B-1-0000000089.pdf>

Moto revue n° 1261 - 29 octobre 1955 :

<https://cyclememory.org/doc/B-1-0000000120/B-1-0000000120.pdf>

NOUGIER 500 - 4 cylindres Grand Prix - 1954 - Freins Collignon en magnésium à tambour double cames :

<https://www.moto-collection.org/moto-collection/fmd-moto-Nougier-408.htm>

Moto-revue n°1052 - octobre 1951

Moto Revue - 25 avril 1953

Moto Revue n° 1213 - 20 novembre 1954 :

<https://cyclememory.org/doc/B-1-0000000396/B-1-0000000396.pdf>

Le blog de François Fernandez

<https://francoisfernandezmoto.wordpress.com/2016/11/05/photos-de-courses-1950-1960/>

Terrot 175 LSS 1924 :

[http://www.petochon.fr/photo/terrot/175\\_LSS\\_1.htm](http://www.petochon.fr/photo/terrot/175_LSS_1.htm)