

Moto revue

39^e ANNEE. — 10 MARS 1954 — N° 1.023.

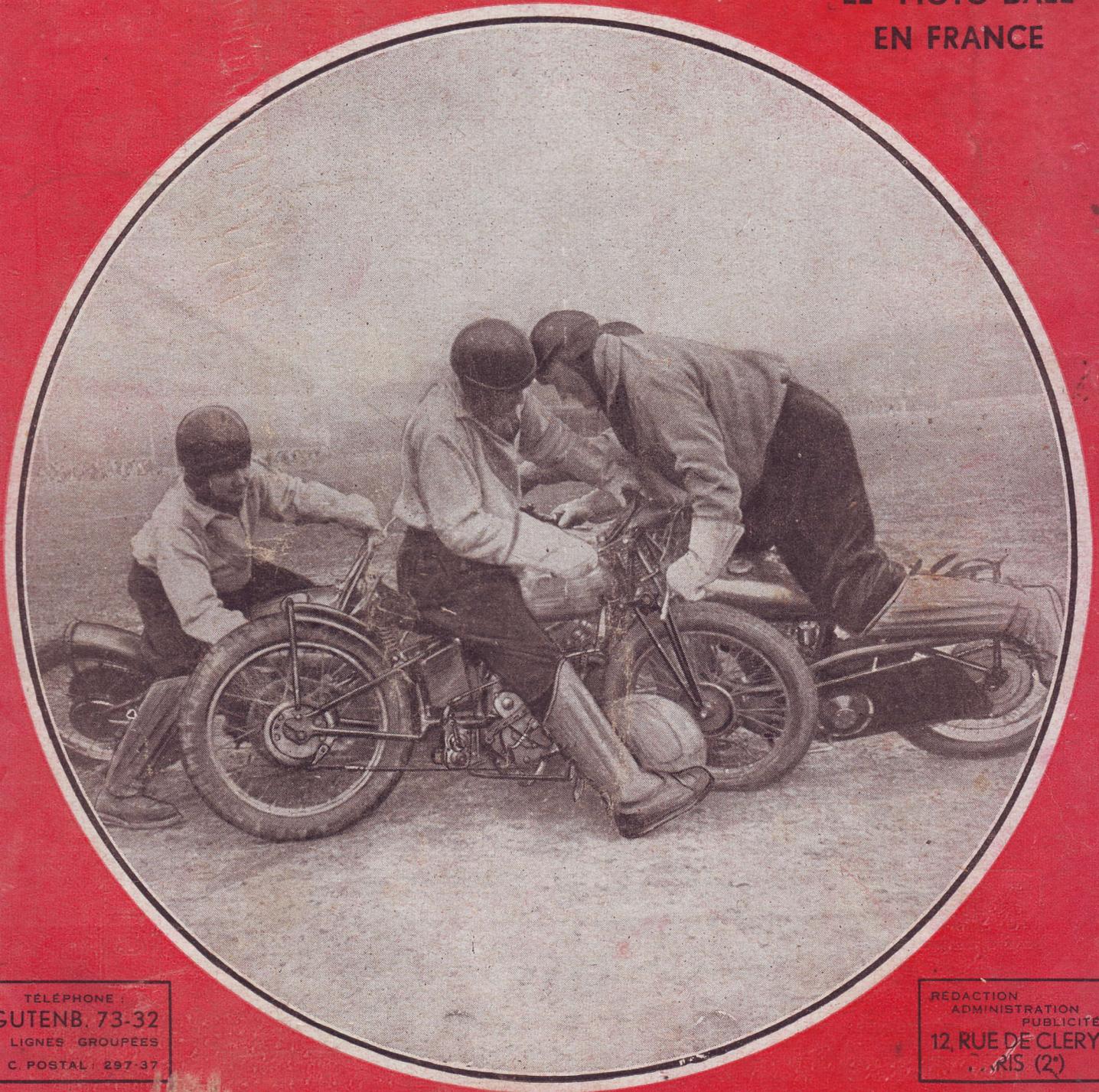
HEBDOMADAIRE

Tous les samedis

LE NUMERO :

25 frs

LE MOTO-BALL
EN FRANCE



TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPEES
C C. POSTAL : 297-37

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLERY
PARIS (2^e)

Rapide, spectaculaire, captivant, le moto-ball demande à ses pilotes des réflexes rapides et de la hardiesse.

Le moto-ball

NOMBREUX sont les enthousiastes sportifs qui, par les après-midi ensoleillés ou pluvieux, se rendent au terrain de moto-ball et qui ne manqueraient pour rien au monde leur match dominical, seule occasion après une semaine laborieuse de pouvoir extérioriser, une heure durant, leur exubérance au spectacle si émouvant qu'est le moto-ball.

Le moto-ball est-il un sport à succès ? Oui, il l'est, et il le sera encore bien plus quand il sera un peu mieux connu. Comment peut-on devenir féru de ces batailles auxquelles se livrent les sportifs emballés au plus haut point par la mécanique ? Il faut croire que le sport motocycliste en terrain clos, pratiqué par dix pilotes montant des machines extraordinairement nerveuses, qui s'acharnent comme au football, après un pauvre ballon, en essayant par des feintes de l'introduire dans les buts adverses, est un spectacle hautement captivant. Il faut voir deux joueurs lancés en plein sprint à la poursuite du ballon pour concevoir combien les joueurs possèdent la connaissance technique de leur sport et quels moyens physiques ils ont à leur disposition. Il faut avoir vu des reprises de volée à quatre-vingts kilomètres à l'heure, des tête-à-queue en pleine vitesse, les reprises de la tête, les mêlées devant les buts et les arrêts des gardiens pour juger avec quelle ardeur les joueurs s'adonnent à leur sport. Le spectateur de moto-ball se délecte de l'assourdissante pétarade qui accompagne l'action, pendant que tout se mêle et s'enchevêtre dans un fracas épouvantable, les moteurs tournent à plein régime, les joueurs crient, le public hurle, enivré par les odeurs benzolées qui montent des machines.

Que les nombreux lecteurs qui lisent cette chronique ne pensent pas que nous exagérons, mais qu'à la prochaine occasion - et Dieu merci, elles sont nombreuses - ils aillent voir un match de moto-ball et ils comprendront mieux les raisons du réel engouement que provoque ce sport.

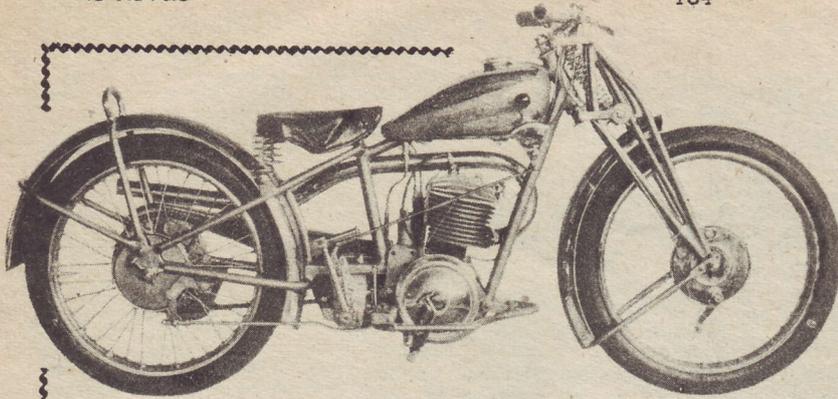
Le moto-ball suscite le même intérêt que les autres sports d'équipe tels que le football, le rugby, le basket qui attirent les foules dans les enceintes des stades. De plus, il ressemble, à un certain point de vue, aux sports de combat parce que, comme eux, il donne lieu à des phases violentes et après où les luttes des individus aidés de leurs mécaniques relancent sans cesse l'attrait de la partie. Le moto-ball est donc un sport d'équipe, mais où il devient un sport moderne par excellence c'est dans le fait d'utiliser le moyen mécanique le plus sûr, la motocyclette. Ici il n'est plus question de disputer des épreuves de vitesse sur pistes ou routes, ni de vaincre les difficultés des terrains variés, mais de pratiquer un jeu sportif dans l'enceinte d'un stade, formule moderne du polo qui connaît un tel succès dans les pays où le cheval est à l'honneur. Et aujourd'hui, les bons motocyclistes sont plus courants que les cavaliers émérites.

Ensuite, il convient de préciser que le moto-ball provoque chez le sportman des réactions physiques lors des phases violentes du jeu, semblables à celles recherchées par les amateurs de sports spectaculaires ; l'enragé de moto-ball sait qu'il va vivre intensément au cours du match, il sait que ses nerfs vont le trahir du fait de l'action, qu'il va se laisser aller à l'enthousiasme, à la crainte de voir perdre son favori, qu'il va être étreint par l'appréhension inhérente à la nature humaine parce que de multiples catastrophes sembleront devoir menacer les joueurs sur le terrain et qu'elles s'évanouissent dès qu'elles sont envisagées tellement les phases de jeu sont rapides.

Voilà pourquoi le moto-ball est si populaire et si l'on fait un retour sur la saison passée, les épreuves ont été si nombreuses, si disputées, le jeu fourni a eu une telle valeur que nous ne recueillons que d'heureux présages pour le développement du moto-ball durant la saison à venir et nous pouvons prévoir que ses adeptes deviendront de plus en plus nombreux.



MACHINES



Le moto-ball est le seul sport nationale figure en bonne place. Les machines utilisées datent de quelques années, conçues et réalisées bien avant la venue de nos joueurs de moto-ball. Ce n'est pas été vain et que celles-ci assurent de nouvelles 250

LA machine spéciale de moto-ball vit le jour en France quelques années seulement avant 1939.

Ce sport se pratiquait, à ses débuts, avec des machines du commerce quelque peu gonflées et sur lesquelles on enlevait au dernier moment phare, avertisseur, tan-sad, etc... car après le match les joueurs rentraient chez eux par la route avec leur propre machine de moto-ball.

Devant le développement que prenait ce sport, plusieurs constructeurs français saisirent l'occasion de créer des machines spéciales dont la cylindrée limite fut fixée à 250 cmc. Terrot, Monet-Goyon, Prester, etc... se mirent sur les rangs et donnèrent une impulsion nouvelle au moto-ball. Durant les années 33-34-35, plusieurs modèles furent créés, sans cesse plus légers et plus puissants, le 4 temps à soupapes en tête l'emporta finalement sur le 2 temps et Terrot et Monet-Goyon se firent les champions de la machine de moto-ball.

Ce sont celles-ci que nous revoyons aujourd'hui, rajeunies dans la mesure du possible et, ma foi, elles donnent satisfaction à leurs propriétaires, puisque la majeure partie des Moto-Ball Clubs français les utilise toujours à l'exclusion des machines étrangères.

Au point de vue technique, voyons comment ces motocyclettes se présentent. (Il s'agira tout au long de l'article des derniers modèles Terrot et Monet-Goyon).

Les moteurs sont prévus pour fonctionner à l'essence-benzol (mélange 50 %) et sont donc assez comprimés. La distribution à soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs, n'est généralement que partiellement enclose. Les carburateurs à simple

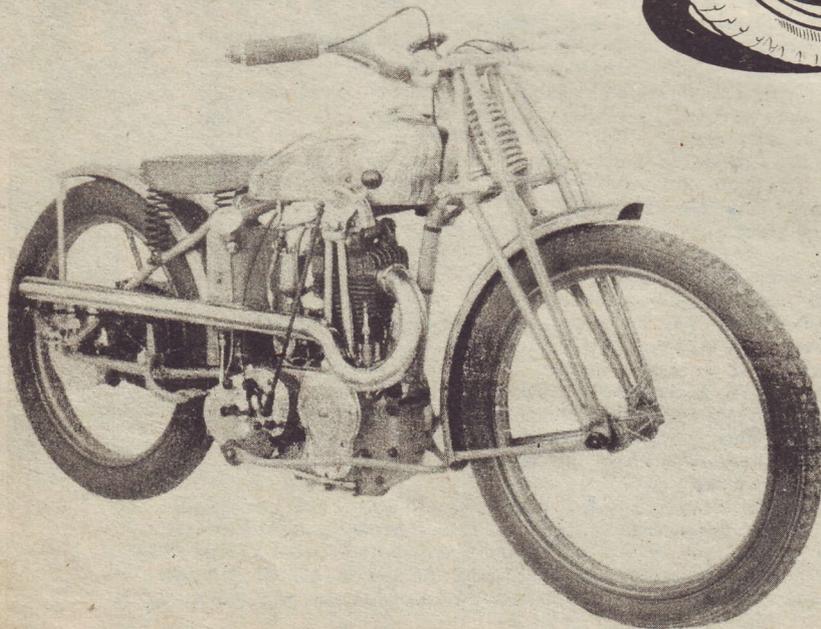
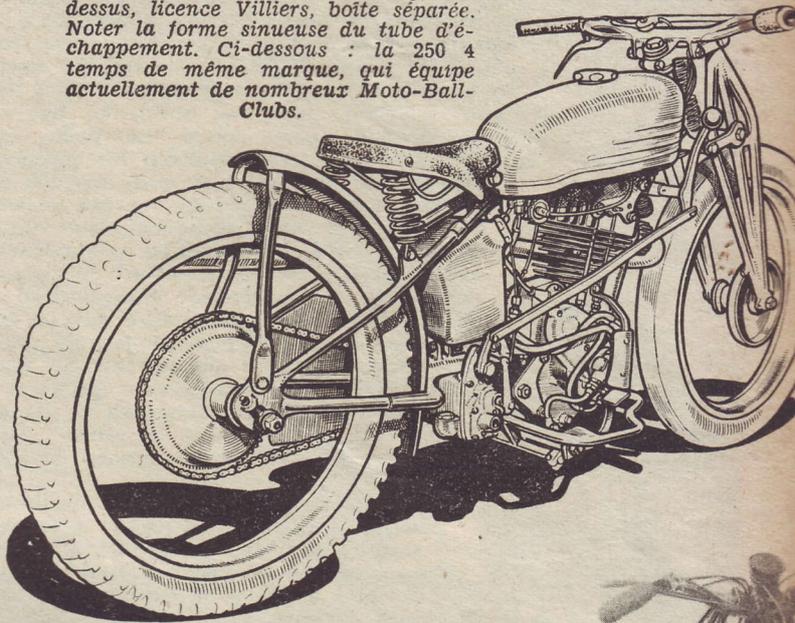
Monet-Goyon...

Un des premiers modèles réalisés par Monet-Goyon, la 250 deux temps ci-dessus, licence Villiers, boîte séparée. Noter la forme sinueuse du tube d'échappement. Ci-dessous : la 250 4 temps de même marque, qui équipe actuellement de nombreux Moto-Ball Clubs.

cuve, sont inclinés de 1 leur corps horizontal,

Le graissage est à au bloc sur les Terrot les Monet-Goyon.

La boîte de vitesse moteur, Terrot emploie



Facilement identifiable, grâce à un cylindre incliné, un tube d'échappement situé à gauche, une pompe à huile extérieure et un carburateur à corps horizontal, la 250 Monet-Goyon (ci-dessus) est également remarquable par sa fourche et un guidon renforcés généreusement. A droite, la même machine vue côté échappement. La plaque protégeant la transmission n'est pas d'origine.

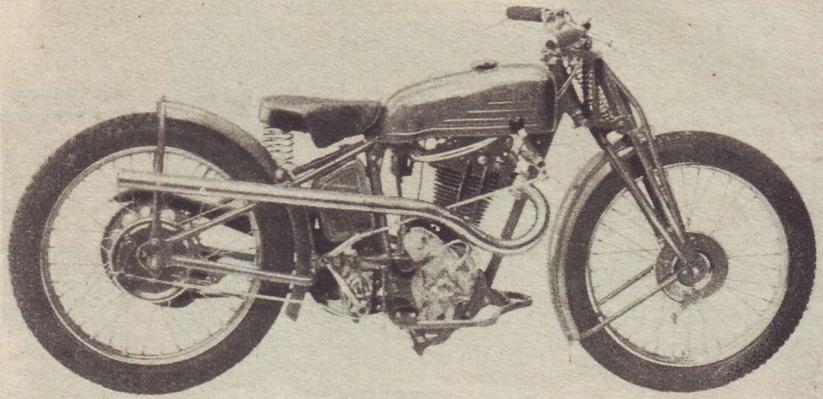
SOYEZ CORRECT AU GUIDON. LES INJURES SONT LES ARGUMENTS DE CEUX QUI ONT TORT

e MOTO-BALL

motocycliste français où la construction
 faut noter cependant que les machines
 es, puisque en général, celles-ci furent
 dernière guerre. Espérons que l'attache-
 à deux de nos grandes marques n'aura
 ent la relève du matériel fatigué, par
 spéciales de moto-ball.

environ et ont même parfois
 comme sur les Monet-Goyon.
 sec. La pompe, incorporée
 par contre extérieure sur

ne fait jamais bloc avec le
 le semi-bloc et Monet-



La 250 Monet-Goyon, dans sa version originale.

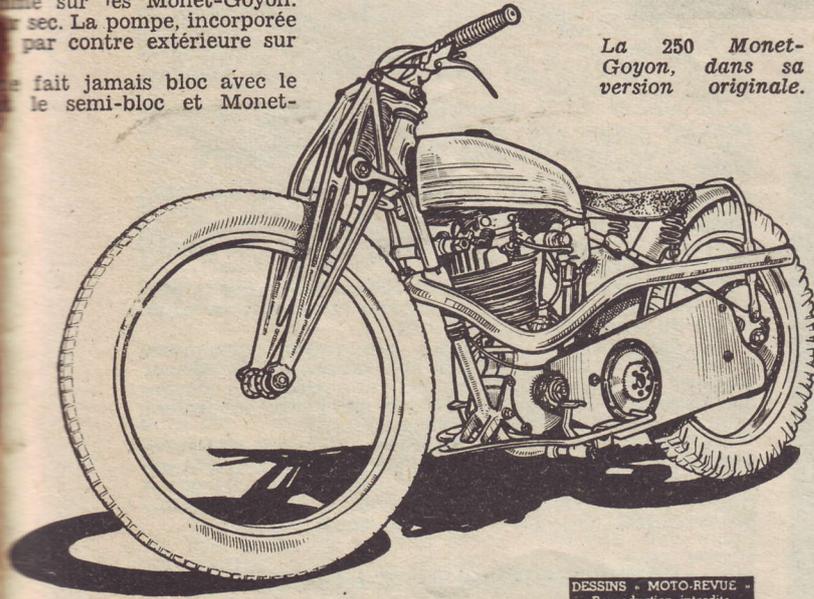
Goyon la boîte séparée. Les boîtes, à deux ou trois vitesses, commandées à la main, donnent des rapports de démultiplication très grands (18,65 à 1 sur la Terrot) afin d'obtenir des accélérations les plus rapides possibles. La vitesse maximum n'excédant pas 80 kmh.

Le freinage n'a pas été résolu d'une manière identique chez Terrot et Monet-Goyon. Chez le premier cité, le frein avant a été supprimé, mais par contre, deux tambours indépendants l'un de l'autre sont montés sur le moyeu arrière. Ils sont commandés par deux pédales situées de part et d'autre de la machine, solution indispensable que l'on retrouve d'ailleurs chez Monet-Goyon. Cette marque a adopté pour ses machines de moto-ball un freinage plus classique avec tambour de frein avant et arrière, mais il est à noter que de nombreux possesseurs de ces machines ont radicalement supprimé le frein avant et son tambour.

Le cadre renforcé, est d'un gabarit extra court, (1 m. 82 pour la Terrot) afin de donner un rayon de braquage le plus court possible et une bonne maniabilité. La fourche avant est haubannée, il en est d'ailleurs de même pour le guidon, ces deux organes recevant de nombreux chocs en cours de partie.

Les réservoirs d'essence, renforcés et nervurés, (Monet-Goyon) sont de petite capacité (6 l. 5 pour la Terrot) et ne comportent pas de grippe-genoux.

Enfin, signalons l'existence du pousse ballon qui va d'un repose-pied à l'autre.



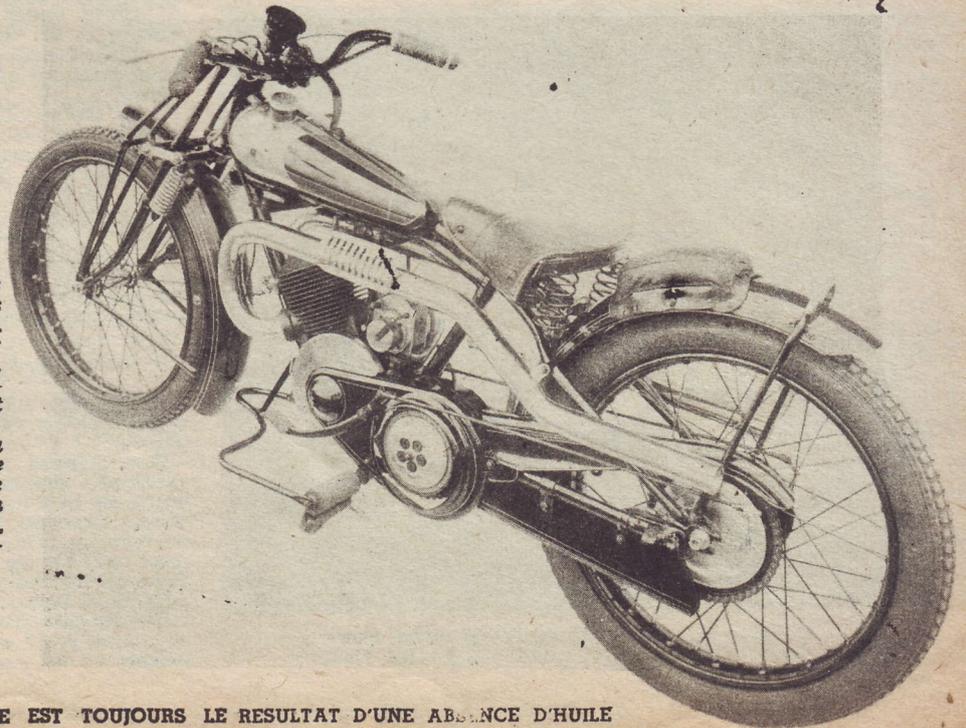
DESSINS - MOTO-REVUE -
 Reproduction interdite

...et Terrot

Voici réunis, dans le bas de cette double page, trois productions Terrot. A gauche : le dernier modèle 250 à culbuteurs, spéciale moto-ball, dont le poids maximum est de 90 kgs., grâce à l'emploi de carters en magnésium et de volants et cylindres allégés.

Ci-contre : un des premiers modèles à soupapes en tête. Le carburateur avait deux cuves, et le tube d'échappement faisait pousse-ballon.

Sensiblement de la même époque, le modèle de droite était mû par un moteur deux temps, double échappement.



LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE



*L'équipe d'Avignon, Champion de France
1947-1949-1950*



L'équipe du Racer Moto-ball de l'Ondaine



*L'équipe du Moto-Club de Villefranche, entre
autres, demi-finaliste Coupe de France 1948.*

Les Moto-

MOTO-BALL-CLUB HOULGATAIS

Le Moto-Ball-Club d'Houlgate a été fondé en 1934, par un groupe de motocyclistes qui firent partie de l'équipe jusqu'en 1947. Ils enlevèrent notamment le Championnat de France 1946 et terminèrent 2^e en 1947. En 1948, ces joueurs, certains âgés, d'autres blessés abandonnèrent la compétition, mais se consacrèrent à former des jeunes. Pendant deux ans, ces jeunes eurent à supporter l'assaut des vieilles équipes, mais ils prirent leur revanche en 1950 où ils devaient enlever le titre de champion de France Excellence et permettaient au M.B.C. Houlgatais de disputer pour la première fois depuis sa fondation la finale de la Coupe de France où ils devaient s'incliner devant Carpentras.

Un homme de la première équipe restait cependant avec ses jeunes, Jean Michel, capitaine, qui fit toute la saison avec Renault, Jean Lemeunier, Haugmard, Lelanc et Giffard.

Cette équipe rejouera en 1951 en Division Nationale, ce qui permettra au nombreux public normand — auquel viennent depuis quelques années s'ajouter les estivants parisiens — d'applaudir à nouveau les grandes équipes de moto-ball.

Houlgate pour 1951 n'a pas de prétentions, aller le plus loin en Coupe de France et disputer si possible la poule finale du Championnat de France.

Ce club possède également une réserve dénommée « Beuzeval », ce qui permet aux dirigeants de former toujours des jeunes. Cette équipe, qui possède des joueurs que beaucoup de clubs de division excellence voudraient avoir, ne jouera que des matches amicaux.

En 1950, un groupe de supporters a réussi à mettre en compétition un magnifique challenge « Coupe des Amis Normands », poids 31 kgs, d'une valeur à l'achat de 90.000 francs. Ce challenge a été gagné pour la première année par le M.B.C. Orly qui a battu en finale Versailles.

RACER MOTO-BALL DE L'ONDAÏNE

Dans notre région, le moto-ball commence à être très goûté, et de dimanche en dimanche, le nombre de spectateurs augmente.

Cette année nous sommes engagés en Coupe de France et en championnat de France d'Excellence.

Malgré des départs au régiment, nous espérons bien nous défendre avec tous nos jeunes joueurs formés chez nous.

Le Moto-Ball est un des plus beaux sports en France et demande beaucoup d'adresse et de réflexes.

Malheureusement, il coûte très cher, ce qui fait que les petits clubs n'arrivent pas à boucler leur budget.

Le Moto-Ball devrait être plus encouragé, il est bien une école où l'on forme les meilleurs pilotes et cela servirait beaucoup à l'armée motorisée.

Il faudrait également que les grosses firmes de motos puissent nous aider ce qui augmenterait le nombre de clubs et le moto-ball, ce si beau sport, serait classé comme les autres.

MOTO-CLUB DE VILLEFRANCHE

Dans notre ville, le Moto-Ball a les faveurs du public et l'équipe est suivie par un nombre important de supporters.

Pour l'année 1951, des éléments nouveaux et jeunes viendront remplacer leurs aînés. Aussi, nos espoirs en Coupe et en Championnat ne sont pas des plus prétentieux. Toutefois, nous avons toujours bien figuré dans les matches officiels (Challenge de « l'Auto » 1938, Champion du Centre 1946-1947, Demi-finaliste Coupe de France 1947, Finaliste Coupe de France 1948).

Ce qu'il faut au Moto-Ball, c'est la création de nouvelles équipes, afin de donner une plus grande émulation, et que ce sport soit de plus en plus connu par le grand public.

LA PRIORITE EST UNE BELLE CHOSE. LA VIE UNE PLUS BELLE ENCORE

Ball Clubs

COURBEVOIE-SPORTS

Courbevoie-Sports, dernier né des clubs de moto-ball, a eu un démarrage très prometteur en 1950. Son équipe, formée d'anciens joueurs ayant tous un palmarès élogieux, est composée comme suit : N° 5, goal, Chailly ; 4, arrière, Chauvet ; 1, avant, Bon ; 2, avant, Mardelay ; 3, avant, Perdriau ; 6, avant, Pringault.

Cette équipe possède une grande réserve de joueurs, nous avons à citer : Barbier, Beaumarié, Mordelet, Bourguelat, Lesergent, Legal, Bérard, Legrand, Serrurier, tous jeunes joueurs à l'avenir certain.

Le but de Courbevoie-Sports est de mettre au service du moto-ball en général, ses merveilleuses installations, son stade entre autres, doit servir de théâtre à toutes les grandes rencontres.

Courbevoie-Sports en division d'excellence, participera à toutes les grandes compétitions de l'année, Championnat de France, Coupe de France, Coupe du Président de la République. Son matériel entièrement vérifié et son équipe parfaitement entraînée par Maurice Chailly, doivent faire bonne impression cette saison. Elle vise haut, et si l'année dernière ne fut pas particulièrement heureuse, elle espère bien que 1951 sera l'année de sa consécration.

MOTO-BALL-CLUB D'AIX EN PROVENCE

Le moto-ball est un sport mécanique très spectaculaire qui n'est pas connu dans certaines régions et c'est pour cela que notre Fédération organisera cette saison des matches de sélection dans diverses villes de France comme à l'Étranger, où déjà en Belgique, Angleterre, U.R.S.S. et Italie des équipes se sont formées.

En Provence, il est très connu et dans la Cité du Roy René les rencontres de moto-ball sont celles qui attirent le plus de monde ; du reste notre comité a mis sur pied une deuxième équipe qui évoluera cette saison sur les stades de France. Le but essentiel de cette équipe d'excellence est de sortir de très bons joueurs capables de jouer en Division Nationale quand une place sera vacante. C'était là le seul moyen pour le Moto-Ball Club Aixois de conserver sa position parmi les meilleures formations françaises.

Nous rappelons le palmarès de ce club :

4 années consécutives vainqueur de la Coupe de France. - 1949 Finaliste de la Coupe de France et du championnat.

MOTO-BALL SPORT FOREZIEEN

Le moto-ball a débuté en 1932, sur l'initiative d'amis motocyclistes parmi lesquels : Vidal, l'actuel Secrétaire du M.B.S. Forézien, Davier, le regretté champion de vitesse Crochat, Cuomo, Bonnefoy, Vivier, Falconnet, etc...

Les premières parties amicales entre joueurs de Saint-Etienne avaient lieu sur un ancien terrain militaire avec un ballon de 60 cm. de diamètre, mais un premier règlement fut élaboré, fixant notamment la dimension du ballon à 45 cm. de diamètre.

A cette époque, en dehors du M.B.C. de Paris, il existait une équipe de moto-ball à Dijon, Nice, Saint-Etienne et à Sochaux. Les premiers matches eurent lieu à Saint-Etienne, en fin 1932 contre le M.B.C. de Sochaux. Ce club se déplaçait par la route avec des motocyclettes de 350 cmc. et jouait avec les motos de route après avoir enlevé les phares et les garde-boue des machines.

L'année 1939 s'annonçait sous de bons auspices, puisque le 14 juillet de cette année-là, le M.B.S. Forézien battait à Mulhouse, sur son terrain, l'équipe locale par 2 à 1 et se qualifiait pour les quarts de finale du championnat.

Ce fut ensuite l'arrêt total du moto-ball de 1939 à



L'équipe de Courbevoie-Sports, l'une des plus récemment formée.



L'équipe du Moto-ball Aixois, 4 années vainqueur de la Coupe de France.



L'équipe du Moto-ball Sport Forézien, Championne du Centre 1950.

SOYEZ PRUDENT ! MIEUX VAUT ARRIVER UN PEU PLUS TARD QUE JAMAIS



L'équipe du Moto-Ball Chalonais.

1945 et après la Libération le M.B.S. Forézien entretint un contact étroit avec les clubs du Midi.

A l'équipe aux couleurs sang et or, vint s'adjoindre l'équipe du R.M.B. Ondaine composée de joueurs jeunes et ardents.

Au cours des deux dernières années, ces équipes ont toujours figuré honorablement au classement de Division d'Excellence et en 1950, notamment, le R.M.B. Ondaine a obtenu le titre de Champion du Centre.

Ces deux équipes sont engagées dans le championnat 1951 et actuellement, les interventions répétées des animateurs auprès de la Municipalité de Saint-Etienne, nous font espérer l'aménagement convenable du Stade Grouchy qui sera réservé à notre sport favori.

MOTO-BALL-CLUB MONTELAIS

Notre club formé voici trois ans a su par sa persévérance et par la tenue de son équipe accéder en Division Nationale en 1951.

Nos projets d'avenir ? Surpris par notre venue en « Nationale », notre souci sera de bien se comporter face à des équipes plus vieilles, donc plus aguerries.

En ce qui concerne le moto-ball en France, nous sommes persuadés qu'il a un bel avenir devant lui au siècle de la motorisation.

Dans notre région, où il se trouve le plus grand nombre de clubs de moto-ball, ce sport a su, dès son apparition, emballer les foules et le public se retire toujours satisfait de tous les matches plus ou moins sensationnels auxquels il assiste.

Que manque-t-il à notre sport ? Avant tout une large diffusion et nous sommes convaincus que le jour où le grand public voudra bien ne pas nous ignorer, la partie sera alors gagnée.

VERSAILLES MOTO-CLUB

Le Versailles Moto-Club fondé en 1934 a été finaliste de la Coupe de France en 1934. Depuis la reprise de son activité, qui avait été interrompue par la guerre, le V.C.M. a gagné l'an dernier la Coupe de Paris et a été finaliste du Challenge des Amis Normands, compétition qui réunissait les meilleurs clubs de la région nord de la France. Cette année nous espérons monter une seconde équipe et nous disputerons le championnat de France.

Le Moto-Ball est un sport encore trop peu connu malgré ses 20 ans d'âge, il a grandi un peu comme un en-

fant que ses parents auraient laissé à l'abandon. Pourtant la saison passée, notre sport a fait un grand pas en avant grâce notamment à MM. Perdriau et Bon.

Jusqu'alors, on avait tendance à considérer le Moto-Ball comme un sport purement mécanique, mais lorsqu'à Courbevoie, la grande foule put assister à des rencontres comme Sélection Nord contre Sélection Sud ou à la finale de la Coupe de France, les spectateurs ont compris que le Moto-Ball, s'il demande un matériel en parfait état, exige de ses pratiquants une grande résistance physique, des réflexes rapides et des qualités athlétiques indéniables. Dans notre sport il y a beaucoup d'appelés et peu d'élus, au début de la saison dernière sur 30 candidats joueurs inscrits dans mon club, 2 seulement ont été retenus, ces chiffres se passent de commentaires et prouvent combien il est difficile de faire un bon joueur de Moto-Ball. A mon avis, l'obstacle qui empêche le Moto-Ball d'être beaucoup plus connu, réside dans le fait que les équipes qui le pratiquent sont trop peu nombreuses. Il faudrait que le nombre des clubs soit doublé et ce dans un avenir très proche. Je sais qu'actuellement, avec les difficultés de notre époque, il est de plus en plus rare de trouver des mécènes pour notre sport si onéreux, pourtant, nous tous, dirigeants, nous devons faire connaître le Moto-Ball de plus en plus. Et je crois qu'avec l'appui moral de la F.F.M., le meilleur moyen serait de disputer plus de matches de propagande dans les grands centres industriels susceptibles de former des équipes nouvelles.



MOTO-BALL CHALONNAIS

La création du Moto-Ball Chalonais remonte à 1933.

Les débuts ne furent guère faciles puisqu'il fallait jouer sur des machines non appropriées ; puis, grâce à l'effort du Comité et des joueurs d'alors, un matériel adéquat fut acquis.

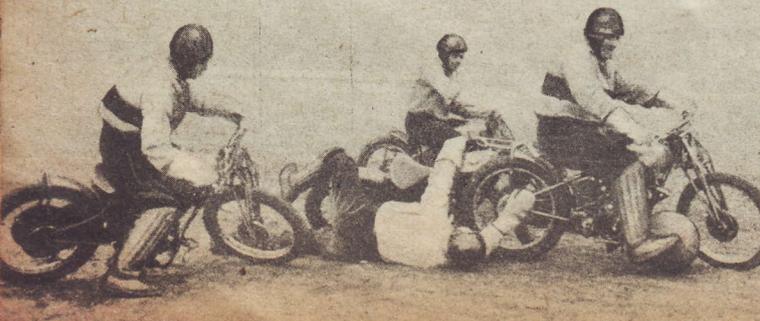
Vint 1939, année au cours de laquelle le M.B.C. commençait à percer, se distinguant même en coupe et en championnat de France. Ce fut malheureusement l'arrêt brutal de toute activité et avec les événements de 1940 la perte totale du matériel.

Six années passent et déjà, pour beaucoup, le M.B.C. n'est plus qu'un lointain souvenir, rappelant des matches où l'audace et la virtuosité allaient de pair, le tout dans un tintamarre de moteurs et dans une atmosphère d'huile et de gaz brûlés.

Le M.B.C. ne pouvait disparaître et en juin 1945 quelques anciens reprenaient contact et après des efforts bien conjugués, la certitude d'entendre à nouveau le vrombissement des moteurs était acquise et nos espoirs réalisés.

Le 12 juin 1945, un comité provisoire fut formé, puis à l'assemblée générale suivante, confirmé, ainsi que l'élection de notre Président actif. Et au mois d'août 1945, reprise des matches avec comme adversaire de réouverture la S.U.M.A. de Troyes.

Des jeunes ont été formés se pliant sans contrainte



à notre discipline d'entraînement, vivant et pratiquant toujours le « fair play » et grâce à eux, nous espérons que le benjamin des sports français conquerra en totalité le public sportif.

MOTO-CLUB DE MULHOUSE

Le Moto-Ball à Mulhouse a pris depuis 15 ans une place prépondérante, celui-ci fut implanté en France par un sportif de retour d'Angleterre qui déclara avoir vu des motards jouant au football avec des motos. Le jeu enthousiasma les fervents de la moto et dans toutes les grandes villes se formèrent rapidement des équipes de moto-ball grâce au dévouement de sportifs désintéressés, Mulhouse, comme les autres grandes villes, suivit le mouvement et une poignée d'hommes, tels les frères Hug, Hansberger, Zimmermann et tant d'autres pour ne citer que ceux-là, se mirent à la tâche. Chaque fois que du moto-ball se joue, là où il est encore inconnu, des foules considérables viennent au stade, et aux matches suivants les spectateurs sont toujours plus nombreux. Cette attirance vers ce sport moderne a commencé à faire sourire certains esprits étroits qui ne conçoivent pas qu'il puisse y avoir d'autre sport que celui qu'ils pratiquent, puis par suite du progrès constant du moto-ball leur sourire s'est figé et ils se sont mis à redouter l'évolution de ce sport sain et viril.

Malgré les difficultés financières dont souffrent tous les clubs, Mulhouse a fait un effort considérable depuis la Libération en partant à zéro et a réussi à se hisser au niveau des meilleures équipes de France. Mulhouse



peut également s'enorgueillir d'avoir été le seul club en France à avoir disputé un petit France-Belgique en invitant la sympathique équipe belge de Belœil. Ce jour mémorable entre tous connut une affluence record, car plus de 6.000 personnes se pressaient autour du ground.

L'équipe entière contribua au développement prodigieux du moto-ball en Alsace et après un début hasardeux vint de victoires en victoires. Sa saison fut couronnée de succès par sa montée en Division Nationale. L'équipe se composait à l'époque de But : Wolff-Hug Léon Arrière (ce dernier réalisa également de bonnes performances en tant que coureur amateur et gagna la course du Salon Automobile 1950). Lostetter de Vitry-Goujard et le Capitaine de l'équipe Hug Jean. Remplaçant à l'époque Fimbel, ce dernier joueur est actuellement un des meilleurs joueurs de l'équipe et fut la révélation de la saison 1950.

Mulhouse a actuellement à son actif plusieurs demandes émanant de Suisse, de Belgique, de la Sarre, pour y effectuer des matches de propagande et aussi paradoxal que ceci paraisse, tous les matches de moto-ball sont suivis par un public féminin très nombreux.

Cette année, Mulhouse cherchera à se maintenir en Division Nationale et essaiera comme par le passé à lutter pour le titre tant envié de Champion de France. La tâche sera difficile, car des adversaires tels Carpentras, Camaret, Avignon, Troyes, Orly aspirent également à celui-ci, mais il est évident que malgré la rudesse des chocs pendant la partie, l'esprit de camaraderie et la chaleur des accueils de l'adversaire sont dignes d'éloges.



L'équipe du Sporting Union Motocycliste de l'Aube.

LE MOTO-BALL CLUB DE PARIS

Le M.C.B. de Paris fut fondé en 1931 par MM. Allain, Rodier et Landais.

Ses dirigeants créèrent de suite l'Amicale Française de Moto-Ball, qui groupa les 15 à 20 clubs existants et établirent les premiers règlements de jeu, qui sont actuellement encore en vigueur.

L'entraînement fut de suite intensif et les machines touristes furent vivement modifiées.

Ils disputèrent en 1933 la finale du Championnat de France avec les champions actuels. Deux matches furent nécessaires. Après un premier match nul, au second le M.C.B. de Paris s'inclina par 1 but à 0, devant la grande équipe de Troyes, déjà commandée par le sympathique Devlieger.

L'année suivante, le M.C.B. de Paris rencontra en finale du Championnat le M.C.B. d'Avignon, à Saint-Etienne, après avoir battu en demi-finale le M.C. de Marseille.

Le M.C.B. d'Avignon remporta le titre de champion de France, battant le M.C.B. de Paris par 1 but à 0.

Ce fut toujours par le même score, de 1 but à 0, qu'il perdit par la suite la finale de la Coupe de France à Aix contre le M.C. d'Aix-en-Provence.

Le M.C.B. de Paris fut également 4 fois champion de Paris et remporta divers challenges, comme le challenge de l'Auto, challenge Aulois, Coupe de Normandie, de Belgique, de Bagatelle, etc...

Et puis vint la guerre de 1939, le M.C.B. de Paris fut durement touché. Il le fut matériellement en perdant son stade de Drancy, sur lequel il avait fait de gros sacrifices. Tout y fut ravagé par l'occupation militaire.

Il dut repartir presque à zéro. Pour jouer après l'occupation, il dut récupérer joueurs et matériel, ce dernier en bien mauvais état.

De ses anciens joueurs, seuls Pragout, Déquéant, Lebreton, Mielcarek, lui sont restés fidèles et forment l'ossature de ses deux formations. Quatre joueurs de sa première équipe n'étaient plus présents.

Il fit appel aux jeunes, les fit travailler, encadrer des anciens. Le M.C.B. de Paris resta dans l'ombre deux saisons sans se décourager. Au contraire, il constata avec satisfaction que l'avenir le replacerait au premier rang des grandes équipes françaises, grâce aux gros progrès réalisés par ses jeunes joueurs.

De sa promotion d'après guerre, les Pugno, Lecoq, Camus, Haas, Heintz et Bordoni se sont particulièrement distingués et ne sont pas loin d'atteindre la valeur de leurs anciens.





Le Moto-Ball 1951 a bien démarré

Dimanche dernier, le stade Cynodrome de Courbevoie, il nous a été donné d'assister au match de moto-ball marquant l'ouverture de la saison 1951 et opposant pour la Coupe Paul Péan 1951 Châlons-sur-Marne à Courbevoie-Sports. Cette rencontre jouée dans un froid vif, mais sous le soleil, avait attiré une nombreuse assistance que l'on évaluait à quatre mille personnes. D'autre part, à cette première parisienne de moto-ball assistaient (on y vient) de nombreux représentants de la Presse.

Les deux équipes soucieuses de faire bon effet se présentèrent d'une façon impeccable et de suite le coup d'envoi fut donné.

D'entrée en possession du ballon les parisiens tentent une descente d'envergure, mais les châlonnais contre-attaquent et Chally, le gardien de Courbevoie, est mis à contribution. Le jeu est très rapide et la partie s'annonce disputée, ce qui ne sera pas démenti par le reste du match. Sur une descente, partie de ces propres buts, Bon, capitaine de Courbevoie, tire au but, mais le ballon passe à quelques centimètres derrière la barre. Et après la remise en jeu, on peut assister à une rude empoignade qui met tout à tour les deux gardiens en péril. Rééditant son exploit, Bon, après une magnifique action personnelle, inscrit le premier but : Courbevoie mène 1-0. Nul-

lement décontenancés, les châlonnais repartent à l'assaut du but de Chally, mais Viala, arrière, qui effectue sa rentrée, est intraitable et brise toutes les attaques. Plus encore, il amorce des contre-attaques et même couvrant le terrain à plein gaz le ballon au pied, tente sa chance au but ; masqué par des joueurs, le gardien châlonnais Lacan pris à contre-pied est battu.

L'arbitre siffle la fin de la période sur le score : Courbevoie 2 buts, Châlons 0.

Après le repos et jusqu'à la fin du match, le score demeurera inchangé, mais jamais l'intérêt de la partie ne baissera et les alternatives heureuses et dangereuses se succèdent. Fustigés dans leur amour propre, les visiteurs multiplient les descentes, mais les parisiens bagarrent dur et ne se laissent nullement intimider ; le milieu du terrain où les machines atteignent la plus grande vitesse est le théâtre de chutes spectaculaires. Précisons que la partie, pour disputée qu'elle ait été, n'a jamais été brutale et au contraire, empreinte de la plus extrême courtoisie. Arbitrage ferme et excellent.

Ce match doublement patronné par le « Parisien Libéré » et par « Moto-Revue » a été un excellent spectacle de propagande et aura certainement la plus heureuse influence sur la popularité du moto-ball.

G. L.

La Coupe Moto-Ball de « Moto-Revue »

Comme nous l'avions annoncé précédemment, « Moto-Revue » est heureuse de mettre en compétition cette année une Coupe de Moto-Ball, destinée à récompenser la meilleure équipe, suivant la réglementation suivante :

ART. 1^{er}. — Une coupe de Moto-Ball sera mise en compétition tous les ans par « Moto-Revue ».

ART. 2. — Cette Coupe sera attribuée à l'équipe française ayant totalisé le plus grand nombre de points au cours des matches inscrits au Calendrier National.

ART. 3. — Chaque club est tenu de faire parvenir à « Moto-Revue », 12, rue de Cléry, Paris-2^e, dans la semaine qui

suit le match auquel il vient de participer, son classement et le nombre exact de buts marqués. En cas d'observation de cette clause, aucune réclamation ou contestation ne pourra être admise.

ART. 4. — Le classement après chaque match sera établi par soustraction du nombre de buts marqués. Exemple : X bat Y par 5 buts à 3. X aura 3 points marqués à son actif.

Il ne sera pas tenu compte de classements séparés pour les différentes divisions.

Le club totalisant le plus grand nombre de points à la fin de la saison 1951 enlèvera la Coupe Moto-Ball de « Moto-Revue ».

Pour mieux comprendre le Moto-Ball... voici SON REGLEMENT

Le Moto-Ball réglementé d'une manière identique au foot-ball (exception faite pour les hors-jeu) se joue par équipe de cinq (3 avants, 1 arrière, 1 goal), avec un ballon d'un diamètre compris entre 38 et 40 cm.

Le terrain sur lequel il se pratique est identique à celui du foot-ball dans ses dimensions et son tracé. Toutefois, une ligne supplémentaire située à 2 mètres devant les buts, délimite la zone de protection du goal.

La partie se compose de 4 périodes : une 1^{re} de 20 minutes, une 2^e de 15 minutes, changement de camp, puis une 3^e période de 15 minutes, suivie d'une autre de 20 minutes.

Entre chaque période un arrêt de 10 minutes est accordé. Les machines utilisées ont une cylindrée de 250 cmc.

Au moto-ball, comme au foot-ball, les fautes (coups francs, pénalités ou corners) sont sanctionnées.

COUP FRANC

Un coup franc simple sera accordé pour les fautes suivantes :

- Couper un adversaire possesseur du ballon ;
- Tenir le ballon contre la moto à l'arrêt ;
- Prendre le ballon avec les mains ou les bras (sauf le gardien de but dans sa propre surface de but) ;
- Arrière en position d'attente dans la surface de goal ;
- Porter le ballon, soit avec la main, soit sur sa moto ou bloqué entre la moto et la jambe ;
- Prendre le ballon sans être sur sa moto ;
- Jouer dangereusement ou brutalement (frapper volontairement du pied ou du poing un adversaire : mise sur la touche pour une minute la première fois ; en cas de récidive : l'arbitre prendra la décision qui s'impose : la mise sur la touche pourra être prononcée par l'arbitre pour toute récidive d'une faute quelconque) ;
- Se servir des mains pour pousser ou tenir un adversaire ou sa moto ;
- Joueur jouant deux fois le ballon en donnant le coup d'envoi ;
- Joueur jouant deux fois le ballon en donnant le coup franc ;
- Joueur jouant deux fois le ballon en donnant le corner ;
- Joueur faisant une rentrée en touche et reprenant part au jeu avant que le ballon ait touché terre ou ait été joué par un autre joueur (exception faite pour une remise en jeu de but) ;
- Pénétration irrégulière dans la surface de hors-jeu ;
- Joueur dépassant la ligne de but entre les poteaux adverses avec sa machine.

PENALTY

Seront sanctionnées par un pénalty les fautes suivantes, commises par l'équipe défendant sur sa surface de réparation :

- Jouer le ballon avec le bras ou la main (sauf le gardien de but dans sa propre surface de but) ;
- Jouer brutalement (frapper du poing ou du pied un adversaire) ;
- Porter le ballon, soit avec la main, soit sur la moto ou bloqué entre la jambe et la moto ;
- Jouer le ballon sans être sur la moto (ou sans la toucher s'il s'agit du gardien de but) ;
- Tenir ou pousser un adversaire ou sa moto, dans un geste de brutalité ;
- Abandon manifeste de sa machine par un gardien de but pour arrêter le ballon.

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