

7^e Année — N° 285

Cyclecars, Motos, Voitures

1^{er} Septembre 1930

La Moto

Marcel GOURMONT

Fondateur

REVUE ILLUSTRÉE ET PRATIQUE
de la MOTO, du SIDECAR et du CYCLECAR

Le Numéro : 1 fr. 25

Paraissant le 1^{er} et le 15 de chaque mois

Rédaction-Administration : 41, rue de Richelieu — PARIS



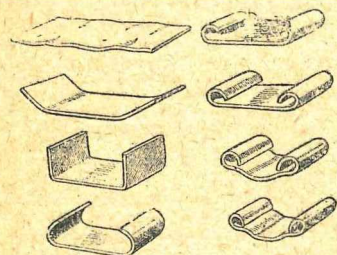
La montagne ! Qu'y a-t-il de plus impressionnant que ce torrent rageur qui de roches en roches, se fraye un passage chaotique vers la plaine. La moto est souple et puissante qui vous permet, mieux que tout autre véhicule, de contempler ce spectacle grandiose

LORSQUE vous achetez une moto, tous vos soins se portent généralement sur le moteur. Mais avez-vous quelquefois pensé aux autres parties de la machine que l'on appelle la partie bicyclette. Nous allons laisser délibérément de côté tout ce qui est moteur, boîte de vitesses, etc., que vous connaissez tous. Par contre, nous examinerons aujourd'hui comment se fabrique une roue de moto, une roue à rayons telle qu'elle est employée sur nos machines.

Nous commencerons d'abord par la partie centrale, le moyeu. Il se compose d'un tube qui est soudé à un rebord métallique. Une presse très puissante sort les deux pièces avec les trous des boulons et l'extrémité extérieure des tubes retournées. Une machine taille ensuite les rebords et les extrémités et ébarbe les trous des boulons.

Les deux pièces ainsi obtenues sont placées dans une presse hydraulique qui force l'extrémité du tube dans l'ouverture de la plaque postérieure. En même temps le tube est comprimé de façon à ce que l'ensemble soit solidement fixé. Ensuite le joint est soudé. Des jeunes filles percent alors des trous à l'aide de machines très perfectionnées ce qui assure automatiquement le même angle à tous les trous et exactement le même espacement entre eux. De cette façon le travail est fait presque automatiquement. Voici pour le moyeu.

Passons maintenant à la jante. Jusqu'à une époque relativement récente les grandes longueurs de métal brut étaient roulées sur une première machine. Celle-ci donnait à cette bande de métal la forme de la jante, on confiait cette bande à une seconde machine qui la bobinaient en spirales. D'où perte de temps et main-d'œuvre supplémentaire. Maintenant il existe une seule machine qui combine les deux précédentes et qui seule, effectue ce double travail. Les rouleaux de métal brut sont installés à une des extrémités de cette machine. Il y a tout d'abord une série de rouleaux qui saisissent la bande métallique et lui donnent la forme de la jante. Puis celle-ci passe sous d'autres rouleaux qui la courbent en rouleaux spirales. En somme d'un côté la bande métallique ressemble à un immense ressort de montre. Mais un ressort qui aurait quelques 2 mètres de diamètre. A l'autre extrémité de la machine



Différentes étapes de la transformation de la bande plate en jante complètement terminée.

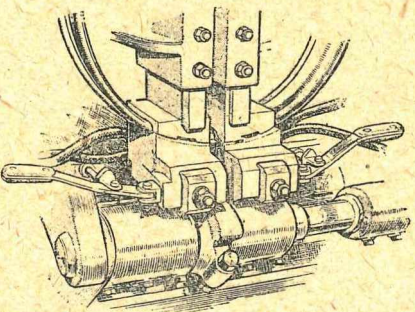
il ressort une sorte de bobine qui a environ 6 à 7 tours qui représentent chacun une jante de diamètre réglementaire. Ces bobines sont alors présentées à une machine qui les coupe en anneaux séparés qui représentent une roue. Disons de suite que ces machines auraient besoin de silencieux. Elles font un bruit épouvantable qui écorche les oreilles. On se demande comment les hommes qui en surveillent la marche peuvent résister à un pareil tapage.

Une fois coupés, ces anneaux vont à la soudure. C'est là une des opérations les plus intéressantes de la fabrication. Elle est entièrement automatique et l'homme ne joue ici qu'un rôle tout à fait secondaire. Il se borne tout simplement à placer entre des mâchoires spéciales les deux extrémités de la jante. Il appuie alors sur un levier. Les mâchoires se referment et rapprochent les deux extrémités de la jante. A ce moment un arc électrique se produit et pendant quelques secondes ce n'est qu'une cascade d'étincelles bondissantes. Au bout d'un instant la soudure est faite, l'arc vol-

Comment est faite une roue métallique

taïque s'éteint, les mâchoires s'ouvrent et l'homme n'a plus qu'à rejeter de côté une jante parfaitement circulaire. Bien entendu tout est automatique, même le temps de fonctionnement de la soudure.

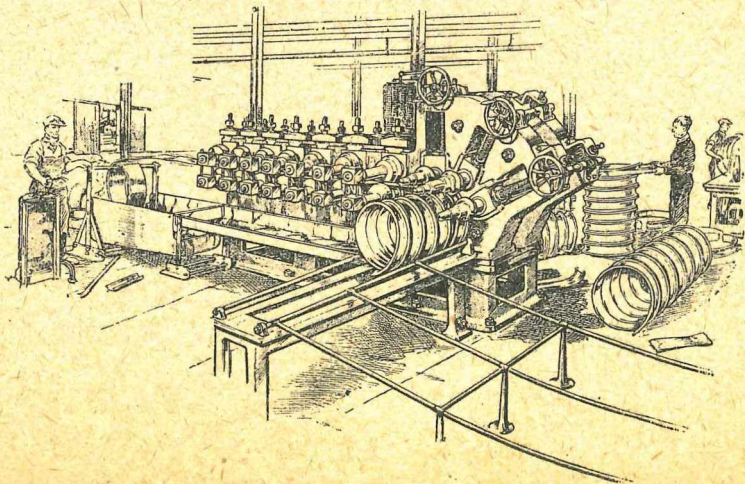
Les jantes sont soumises alors à un autre travail. L'outil qui va les saisir ressemble à un cabestan. C'est une sorte de machine à étirer et elle consiste en une table sur laquelle est monté un certain nombre de blocs d'acier reliés ensemble autour d'un large cône dont le sommet est connecté à une presse hydraulique. La jante est posée sur la table, encerclant le cône qui est alors tiré vers le bas par le béliet hydraulique et obligeant ainsi les blocs arrondis de se presser contre la partie intérieure de



Détails des presses qui donnent au ruban métallique la forme et la courbure définitive de la jante.

la circonférence de la roue, corrigeant ainsi toutes les ovalisations éventuelles de la jante. Des meules effacent ensuite les traces de la soudure. Par la même occasion les parties rouillées sont également enlevées. Chaque machine à polir forme un tout complet, les axes faisant mouvoir les écrans dans le dépolisseur. De cette façon le personnel chargé de ces machines peut effectuer son travail dans le milieu de l'atelier et n'est plus relégué dans les coins.

Les jantes brutes sont alors amenées à des machines à rouler sur lesquelles on



La machine à fabriquer les jantes. On distingue à gauche, le rouleau de ruban métallique qui ressemble à un gigantesque ressort de montre. À droite, les jantes sont terminées. Il ne reste plus qu'à les couper et à les souder.

les fait tourner pour les vérifier. Ensuite on procède à la vérification de l'alignement. Pour cela, on les couche sur un marbre. Les plus petites différences sont corrigées par un homme muni d'un crochet et d'un marteau. Il tape doucement à petits coups et arrive ainsi à amener la jante à son alignement réel. Des jeunes filles prennent alors possession de la jante terminée. Avec des presses légères, elles font à l'intérieur de la jante des dépressions où seront creusés les trous par où passeront les rayons. Ensuite elles arrivent à une perceuse qui fait les trous, qui sont ainsi forés exactement avec le même angle. Signalons en passant que ces perceuses travaillent avec une précision d'un dixième de degré.

Voici la jante terminée. Nous avons vu également plus haut comment le moyeu était fabriqué. Il s'agit maintenant de réunir ces deux parties ensemble. Ce travail est effectué d'une façon incroyablement rapide par des jeunes gens. Le travail est fait de telle manière que le rang intérieur des rayons est très tendu alors que la rangée extérieure est plutôt lâche. La tension est alors renversée et les vis des rayons intérieurs sont alors serrées suffisamment pour que la jante soit tenue d'une façon rigide dans la position exacte qu'elle occupera vis-à-vis du moyeu.

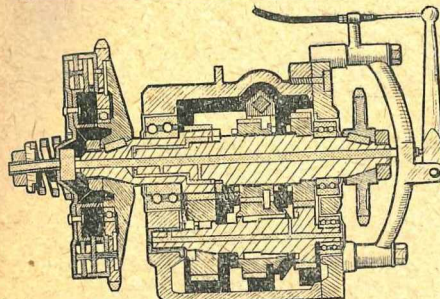
C'est ensuite toute la série des essais. Les roues ainsi montées sont enfilées sur des moyeux. Des jeunes filles les font tourner pour en vérifier l'équilibre. Elles prennent soin de l'alignement. Et grâce à leurs clefs elle équilibre la roue, serrant un rayon ici, en en desserrant un autre là. Mais elles vont très rapidement. Et pour vérifier une roue avec une approximation de moins de 1 m/m, elles ne demandent que 3 minutes. Cette marge de 1 m/m est acceptée pour des roues d'automobiles. Mais pour la moto, il faut des limites beaucoup plus strictes. Dans la pratique les roues de nos machines quittent l'atelier d'essais, lorsqu'elles roulent avec presque la précision d'un volant de moteur.

Une fois ce travail terminé, un inspecteur examine soigneusement chaque roue et en vérifie les côtés avec les tolérances. Les roues acceptées à la suite de ce dernier examen sont prêtes pour l'émaillage. Dans le local spécial pour cette opération les roues sont trempées dans des bacs contenant l'émail. Elles sont ensuite suspendues à une sorte de transbordeur sans fin qui les transporte à travers un four très long. Chaque roue reste environ deux heures dans cette atmosphère surchauffée ce transbordeur se déplace très lentement. Elles ressortent à l'autre extrémité du four brillantes et complètement terminées prêtes à être emballées.

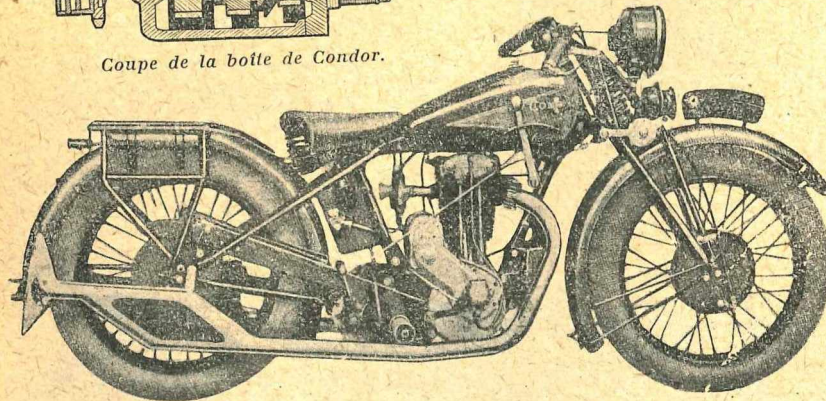
Et bientôt elles commenceront leur vie trépidante et tourbillonnante comme des météores dus à l'ingéniosité des hommes.

CAMO.

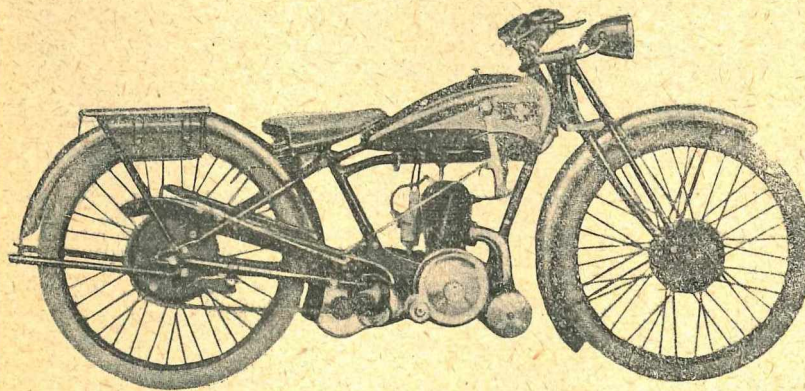
Connaissez-vous la moto Condor ? Sans doute avez-vous déjà entendu parler de ce vorace habitant des airs ; mais vous n'auriez jamais cru qu'il puisse en être trouvé dans les Alpes, car le condor est un rapace que l'on trouve plutôt dans les montagnes que la Cordillère des Andes. C'est pourtant ce « volatile » qui a été donné comme marque par une des plus



Coupe de la boîte de Condor.



Le modèle Grand-sport est muni d'un moteur M.A.G. à soupapes en tête.



La Condorette, nom frais et pimpant désigne une machine légère munie de moteurs à 2 temps de faible cylindrée.

importantes fabriques de motocyclettes suisses ; c'est une marque qui est malheureusement peu répandue en France. Les usines de Courfert se sont spécialisées dans la fabrication de la machine robuste ; elles sont arrivées à des résultats appréciables et les motocyclettes Condor sont de remarquables produits de l'industrie motocycliste helvétique.

Le prix de vente très élevé est le seul obstacle qui s'oppose à la diffusion de ces machines, en France tout au moins.

Semblable à la marque française Monet-Goyon, les dirigeants des Etablissements Condor ont porté leur choix sur 2 moteurs qui donnent satisfaction à leurs clients ; ce sont pour les deux cas le fameux moteur Villiers qui équipe un modèle appelé Condorette et le moteur M.A.G. que l'on trouve sur tous les autres modèles de la marque. Rien à dire de particulier sur ces engins que tout le monde connaît. Nous insistons particulièrement sur les boîtes de vitesses : c'est là une réalisation de la firme Condor.

Depuis plus d'un an de gros efforts ont

La technique suisse CONDOR

La marque Condor est en Suisse ce que la maison Monet-Goyon est en France. Il nous semble intéressant de donner un court aperçu de cette fabrication.

été faits pour améliorer cette partie de la moto qui fournit sans contredit un travail très dur. Les axes considérablement renforcés ont leur poulie-support très rapprochée. Tous les organes en acier ou nickel et en nickelome, d'où une très grande robustesse et une très grande résistance à l'usure.

L'embrayage est à disque multiple et fonctionnent à sec. Toutefois pour des ma-



chines aussi puissantes que celles présentées par la maison Condor, il nous semble qu'un plus grand nombre de disques donnerait un rendement meilleur.

Voici encore quelques détails intéressants : tous les modèles un peu robustes, tels les super-sport, les grand-sport sont montés avec des moyeux à roulement à galets coniques. Sur ce point la technique suisse se rapproche de celle en vigueur en Belgique : F. N. nous a déjà pris ses roulements genre Timken.

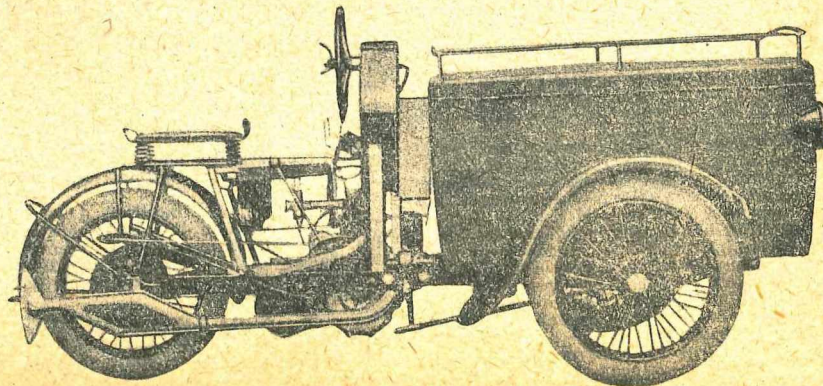
Signalons en passant que les joues des moyeux sont établies de telle façon qu'on puisse faire le remplacement des rayons sans un démontage laborieux, l'entrée découpée facilite cette opération qui devient très aisée. Les freins sont du type normal à tambour ; la seule chose à noter est le dispositif de réglage qui permet une mise au point très rapide. Le réservoir de série est attrayant, des panneaux en pointe viennent l'égayer, sa capacité est très généreuse ; il contient près de 14 litres d'essence d'où facilité de se ravitailler par 10 litres, ce qui est un avantage très appréciable.

Nous allons passer rapidement en revue les différents modèles présentés. On voit tout de suite que la firme de Courfert présente une très vaste étendue. Huit modèles sont offerts à la clientèle ; or chacun d'eux se divise en 3 ou 4 séries ; ajoutez à ceux-ci la Condorette, moto légère au nom pimpant, munie d'un moteur Villiers à 2 temps. Ouvrez un catalogue Condor : tout d'abord, une surprise : les prix. On vous offre la superbe 500 cmc super-sport pour 1.900 francs ou un side-car grand-sport complet avec moto, side-car, éclairage électrique, montre et compteur pour 3.085 fr. Mon Dieu que ces chiffres sont agréables à lire. Oui, mais, car il y a un mais... et de grande taille, ce sont des francs suisses ; cette monnaie représente 5 fois la nôtre, de sorte que la superbe 500 nous est vendue 9.500 francs et le side-car 15.425 francs, ce qui change beaucoup et qui fait de la motocyclette Condor une des plus chères sur le marché.

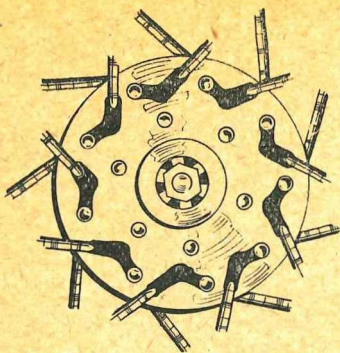
Dans le type Condorette : 4 modèles dont 3 sont munis d'un moteur de 147 cmc et le quatrième dit type « sport » d'un moteur de 196 cmc.

Une série spéciale dite exportation présente deux modèles munis du moteur M.A.G. à soupapes opposées. L'un de ces modèles se fait en 350, l'autre en 250.

Nous abordons maintenant la série popu-



Le tri a moteur de Condor possède une direction type voiture.



Remarquer la disposition spéciale des joues des moyeux permettant un démontage rapide des rayons.

laire qui est assez rare en Suisse. C'est toujours le même moteur à soupapes opposées et qui se fait en 3 cycles, 250, 350 et 500 cmc.

Nous avons maintenant la série Super-sport. Le premier est un modèle 500 cmc à soupapes opposées, celle d'admission étant commandée par un culbuteur à bain d'huile. La marque présente également dans le même cycle une machine bicylindrique. Pour terminer avec cette série, il y a également un modèle muni d'un moteur 750 cmc à 2 cylindres qui fournit cette machine, un modèle très robuste pour la traction d'un side-car; enfin la série grand-sport se fait également en 3 cylindres, 250, 250 et 500. Les motos sont munies de moteurs M. A. G. avec soupapes en tête commandées par culbuteur.

Nous terminerons en signalant les trois side-car qui sont présentés par la marque Courfert.

Dans la série populaire 2 cylindres, l'une en 500, l'autre en 600. Dans celle grand-sport un 750 et un 1.000 cmc, toutes deux à deux cylindres.

Nous ne voulons pas terminer cet article sans attirer l'attention sur le tri à moteur qui est réalisé d'après des directives qui s'apparentent à celles qui ont présidé à la fabrication du tri-moteur Galland. Le châssis est en acier profilé et la direction se fait par un volant genre voiture.

Voici terminé ce court exposé sur la fabrication Condor. Wheeler.

LA COTE

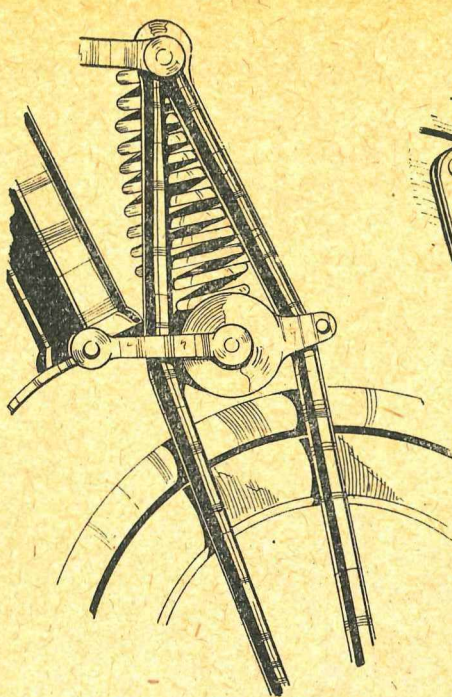
La côte s'allonge tout droit, sans un pli, appuyée sur un horizon bleu, elle semble gigantesque tremplin, vouloir gravir le ciel. Au sommet, de petits flocons blancs, indécis, flottent à la recherche du zéphir. Calme plat. Nappes de soleil mettant de la poussière en un atmosphère lourd.

Perdu dans un arbre, un oiseau s'est tu, étouffé de chaleur. Un moissonneur, d'un geste large, courbe les épis d'or; un grillon invisible, par saccades, sa chanson grelottante.

Au bas de la côte, la prolongeant, la route continue et se perd plus loin, derrière les peupliers. Dans ce lointain, un chant s'est élevé, grave et sourd. Il grandit. Un point noir surgit, informe tout d'abord, puis distinct. Un point noir? Ils sont deux... Projectiles vivants d'une fronde invisible, deux motocyclistes passent... sont passés. Auréolés de fumée bleue, ils attaquent la côte en un coude à coude farouche. Echappements rageurs.

Impassable, la côte se dresse, hautaine et dédaigneuse. Les motos s'y accrochent et grimpent. Elles deviennent toute petites et semblent deux fourmis escaladant un tableau noir. La route, là-haut, se fait de plus en plus étroite, et là-dedans deux hommes luttent, nerfs tendus, pour un idéal à eux. Peu à peu, cependant, un des points noirs semble dépasser l'autre. C'est fait. Soudain, happé par la descente, il disparaît. Le second, à quelques débris de seconde, le suit.

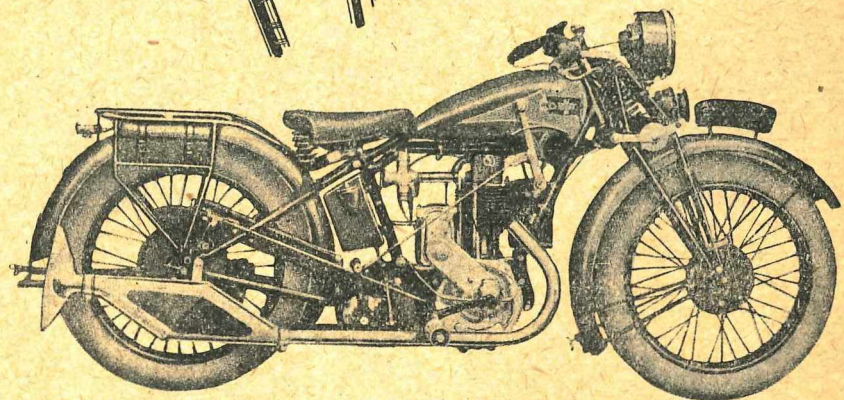
La côte a franchi le diffèrent. Le silence à nouveau, coupé seulement, par instants, du choc des cymbales minuscules du grillon.



En haut. — Détails de la commande de frein et de sa tige réglable.

A gauche. — La fourche avant de la Condor.

En dessous. — La machine sport est munie d'un moteur M.A.G. à soupapes opposées. La ligne de la machine est des plus agréables.



De tout, un peu...

Au sommet de la côte, les petits flocons blancs, ayant trouvé leur voie, s'en vont, tout doucement, vers un Midi lointain...

UN BAPTEME MOTOCYCLISTE

Nous avons déjà eu l'occasion de signaler des mariages motocyclistes, mais à notre connaissance, c'est la première fois que se célébrera la cérémonie corollaire du mariage, c'est-à-dire le baptême.

Nous devons ceci à Gruyère, le sympathique coureur de Château-Thierry qui, le dimanche 21 septembre baptisera sa jeune fille Pierrette, la plus jeune sidecariste du monde; elle est en effet âgée de trois mois; tous les coureurs et motoristes sont invités à cette petite fête qui aura vraiment une tournure sportive: après le déjeuner aura lieu un gymkhana; quelques jeux seront réservés aux dames, ce qui prouve que la plus franche gaieté et cordialité en seront.

Ajoutons que le baptême aura lieu à 10 h. 30, et à midi le déjeuner réunira les participants; dans l'après-midi les invités auront à disputer les différentes épreuves du gymkhana qui sera doté de nombreux prix.

SERA-T-IL APPLIQUE ?

L'ordonnance prise par le Préfet de Police à la date du 1^{er} mars 1928, et connue sous le nom de Code du Piéton, est depuis quelque temps entrée dans la période active de son application; celle des

recommandations et des avertissements bénévoles des agents est révolue. Aujourd'hui les contraventions pour circulation pleuvent, à la lettre. Dernièrement 150 piétons ont été condamnés par le Tribunal de simple police; quelques jours après, ce fut une soixantaine.

Les piétons doivent donc, enfin, observer eux aussi les règles de la circulation. Pas trop tôt!

UN PEU AVANT...

15 Août 1900

Une petite caravane automobile partait en grand secret, dimanche matin, de Paris pour Orléans. Il s'agissait d'aller battre les records de 50 et de 100 kilomètres pour motocycles et voiturettes sur la route classique d'Orléans à Salbris. Il s'agissait également de ne pas donner l'éveil aux autorités municipales qui eussent mis, non des bâtons dans les roues, au moins des agents sur les routes. Plusieurs tentatives ont eu lieu. Seuls, Marcellin et Rigal ont réussi. Rigal, à motocycle, a battu le record des 50 kilomètres qu'il a couvert en 36 minutes. Quant à Marcellin, qui était à voiturette, il est parvenu à abaisser le record de Cottureau, faisant 1 heure 42 m.

19 Août 1900

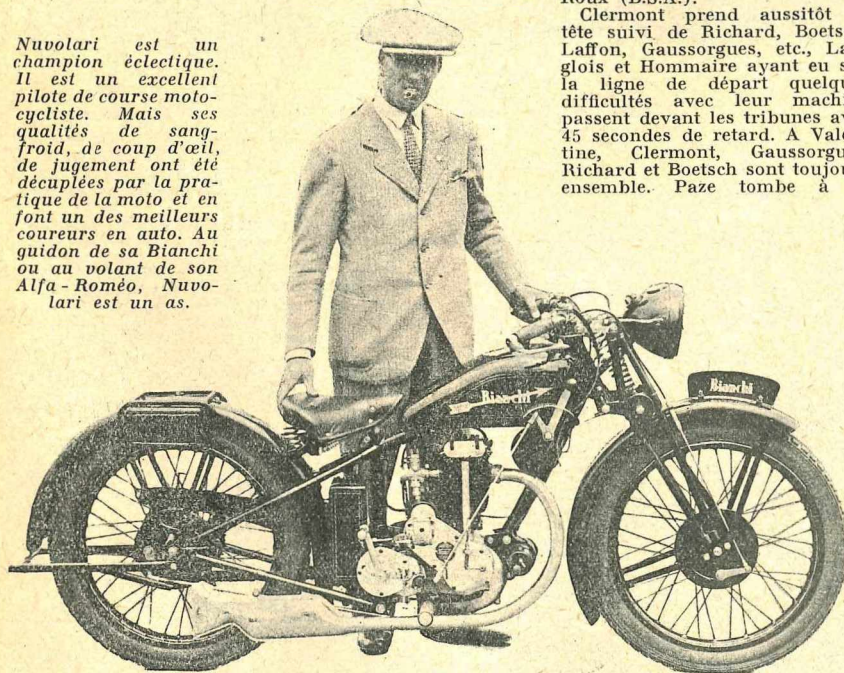
La Locomotion Automobile annonce qu'il est question de créer au Moto Club de France une section médicale composée de médecins faisant partie du club. Ceux-ci se mettraient en rapport avec leurs confrères de province, qui font déjà de l'automobile et se tiendraient à la disposition de ceux qui désirent en faire pour leur donner les renseignements qui pourraient leur être utiles.

GRAND PRIX DE COMMINGES

Les semaines se suivent et se ressemblent pour Monet-Goyon, qui semble vouloir nous étonner par sa continuité dans le succès cette saison. A peine les fastes de sa quadruple victoire dans le Circuit du Dauphiné avec ces deux grands champions que sont Hommaire et Gaussorgues, s'étaient-elles éteintes que le Grand Prix de vitesse du Comminges, hier, s'offrit à point nommé pour nous montrer que ni les deux brillants pilotes déjà nommés, ni les célèbres constructeurs de Maçon n'ont perdu de leurs vives qualités.

On verra plus loin le détail des performances accomplies par Monet-Goyon; elles se résument tout entières dans le double fait qu'Hommaire a gagné la catégorie 175 cmc, sans avoir été inquiété, faisant montre de sa virtuosité coutumière, et que Gaussorgues, courant en 350 cmc, se paie le luxe de battre les 500 cmc, et d'enlever avec la plus grande régularité la première place du classement général, non sans avoir,

Nuvolari est un champion éclectique. Il est un excellent pilote de course motocycliste. Mais ses qualités de sang-froid, de coup d'œil, de jugement ont été décuplées par la pratique de la moto et en font un des meilleurs coureurs en auto. Au guidon de sa Bianchi ou au volant de son Alfa-Roméo, Nuvolari est un as.



bien entendu, battu aisément tous les records de sa catégorie.

Tout comme pour le Dauphiné, nous devons, une fois encore, tirer notre chapeau devant les splendides performances de Monet-Goyon. Ne nous laissons pas de répéter que les constructeurs maconnais reçoivent, ici, la récompense de leur ténacité à disputer toutes les courses de vitesse qui en fait de redoutables adversaires.

Machines de grande classe et équipe imbattable, car Sourdout triomphe de son côté et Debaisieux enlève la course de côte des Justices à Vichy et voilà de beaux espoirs de victoires françaises dans le Grand Prix de l'U.M.F., à Pau, le 4 septembre.

Une autre belle performance est à souligner, celle d'Andreino, toujours grand champion, qui mène sa 250 cmc Clément-Gladior en tête de sa catégorie sans aucun mal ayant témoigné tout au long du parcours d'une perfection absolue. Mais ce n'est pas la première fois, n'est-ce pas, que la Clément-Gladior à suspension arrière s'affirme comme imbattable. Voici une confirmation de plus à ajouter à bien d'autres.

Enfin en 500 cmc, Dethy, sur Norton, prend la première place après une lutte sévère, avec Genest (Sunbeam). Tous deux ont marché superbement.

Ce que fut la course

Le départ du Grand Prix des Motos a été donné à 8 h. 45, à 28 concurrents devant une foule très dense et par un temps ma-

LE SPORT

gnifique. Les partants furent les suivants: 175 cmc. — Soubié (Monet-Goyon), Laborie (Monet-Goyon), Sigalas (Dollar), Hommaire (Monet-Goyon), Robert (X...).

250 cmc. — Andreino (Clément-Gladior), Terrance (New-Map), Dubois (Dollar), Carsalade (Terrot).

350 cmc. — Paze (Rhony'x), Gaussorgues (Monet-Goyon), Naudon (Vélocette), Breslan (A.J.S.), Lestrade (Magnat-Debon), Lemasson (Alcyon).

500 cmc. — Langlois (Gnome-Rhône), Marche (Gnome-Rhône), Richard (New-Map), Boetsch (Magnat-Debon), Rouquairol (Motoconfort), Suberville (Saroléa), Genest (Sunbeam), Laffon (Radior), Degy (Monet-Goyon), Dethy (Norton), Clermont (Gnome-Rhône), Blazy (Norton), Roux (B.S.A.).

Clermont prend aussitôt la tête suivi de Richard, Boetsch, Laffon, Gaussorgues, etc., Langlois et Hommaire ayant eu sur la ligne de départ quelques difficultés avec leur machine passent devant les tribunes avec 45 secondes de retard. A Valentine, Clermont, Gaussorgues, Richard et Boetsch sont toujours ensemble. Paze tombe à la

sortie du village, casse une roue et abandonne.

Au premier tour, Richard passe à 8 h. 28, Gaussorgues à 8 h. 58 m. 40 s., Genest à 9 h. 30 s., Laffon à 9 h. 31 m., Lemasson à 9 h. 2 m., Degy à 9 h. 3 m., Suberville à 9 h. 3 m. 30 s., Boetsch à 9 h. 4 m. Clermont à 9 h. 4 m. 40 s.

Marche prend le virage des tribunes trop à l'extérieur, monte sur le rebord de la route et après avoir vainement essayé de se redresser tombe sans grand dommage. Aux applaudissements du public il se relève et repart.

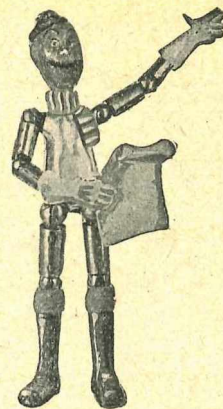
Le deuxième tour

Au deuxième tour passe en tête Richard, 9 h. 12 m. 10 s., puis Genest 9 h. 15 m. 55 s.; Desly 9 h. 17 m. 58 s.; Boetsch 9 h. 16 m. 48 s.; Lemasson 9 h. 17 m.; Andreino 8 h. 50 s.; Clermont 9 h. 18 m.; Degy 9 h. 18 m. 30 s.; Langlois 9 h. 18 m. 45 s.; Suberville 9 h. 19 m.; Laffon 9 h. 20 m. 10 s.

Marche abandonne à Valentine. Hommaire, premier des 175 cmc passe à 8 h. 21 m. 49 s.; Terrance 9 h. 22 m. 35 secondes; Dubois et Roux ensemble à 9 h. 23 m. 40 s.; Carsalade 9 h. 24 m.; Laborie 9 h. 24 m. 50 s.; Sigalas 9 h. 25 m. 7 secondes.

Au troisième tour, Richard a accompli le meilleur tour en 13 m. 12 s., moyenne 119 km. 545. Au quatrième tour, il se ravitaille et repart; il passe devant les tribunes à 9 h. 41 m., Roux passe avec un tour de retard à 9 h. 42 m. 1 s.; Gaussorgues accomplit son quatrième tour à 9 h. 42 m. 52 s.; Genest à 9 h. 43 m.

Au dangereux virage de Valentine, Blazy dérape et s'écrase contre un mur. On le transporte dans le coma à la clinique du Dr. Ollé qui constate une fracture du crâne.



La majesté des sommets neigeux est troublée parfois par d'ardents motocyclistes, que les longues pentes caillouteuses n'ont pas rebutés.