

Le rodage des Soupapes

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et
Motocyclisme
Automobilisme

18^e ANNÉE — N° 387

9 Août 1930



TÉLÉPHONE :
CENTRAL : 03 81
— 08-24
C/C. POSTAL 29.737

MOTO-REVUE
BUREAUX :
51, Rue Vivienne, PARIS
C/C. POSTAL 29.737

Pourquoi redouter les beaux sites escarpés de la montagne? Le récent **PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS** n'est-il pas là pour vous prouver combien la Moto est apte à pénétrer, à se faufiler sur la rocaïlle du sentier muletier et à atteindre aux sommets admirables qu'aucune voiture n'a pu, jusqu'à ce jour, conquérir!

RHONY'X

-- A --

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

REMPORTE

LA COUPE DES PYRÉNÉES - LA COUPE SAINT-JEAN-DE-LUZ
AVEC

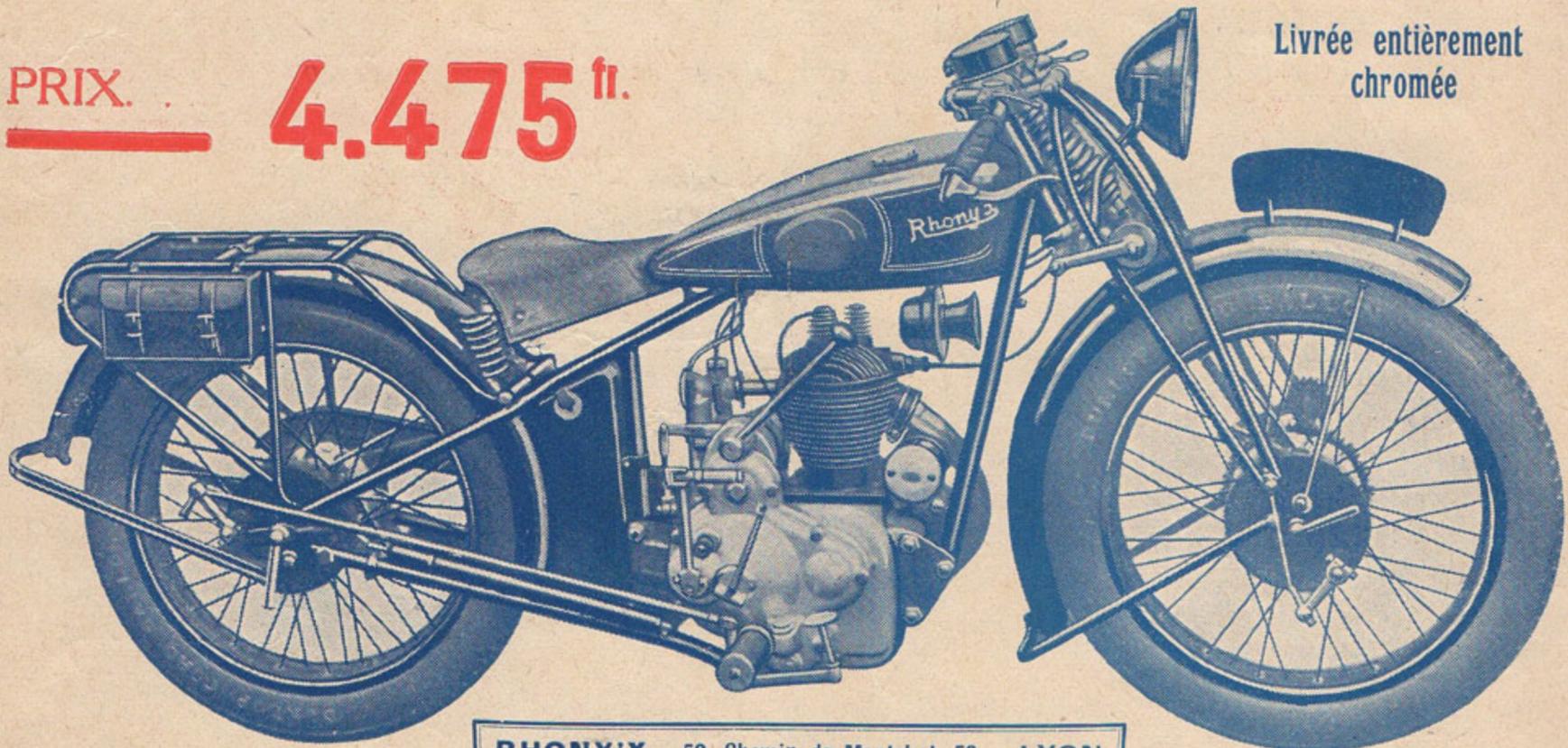
4 MACHINES AU DÉPART — 4 MACHINES A L'ARRIVÉE

FRANIER, THORAL, MOUROT, RENAUD, tous avec Bloc-Moteur
de Série, Type ST 35

STAINLESS

PRIX. **4.475^{fr.}**

Livrée entièrement
chromée



Les
4 RHONY'X
étaient équipées
de
- PNEUS -

RHONY'X - 50, Chemin de Montchat, 50 - LYON
Veillez m'adresser votre Catalogue illustré gratis.

Mr _____
Rue _____
Ville _____
Département _____

DISTRIBUTEUR POUR LA
RÉGION PARISIENNE :
GARAGE RENOUVIER
4, Rue Charles-Renouvier
PARIS

WOLBER

Le Palmarès

PURFINA

DE PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

COUPES

Les Automobiles GARDNER (avec Robert's et de Carrizosa)
remportent :

LA COUPE DU CHAMPIONNAT DES MONTAGNES - LA
COUPE DES PYRÉNÉES (Groupe rouge) - LA COUPE DU
S. I. DE SAINT-JEAN-DE-LUZ - LA COUPE DU CASINO
DE LA PERGOLA

Médailles d'Or

MAISONNEUVE, sur VÉLOCETTE 350 cmc. - LHUISSIER, sur F.N.
350 cmc. - FLAHAUT, sur CALTHORPE 350 cmc. - LERÉFAIT,
sur GNOME et RHONE 500 cmc. - ROBERT'S ET CARRIZOSA,
sur GARDNER 5 litres.

Médaille de Vermeil

JAQUE, sur AMILCAR 1.100 cmc.

Médailles d'Argent

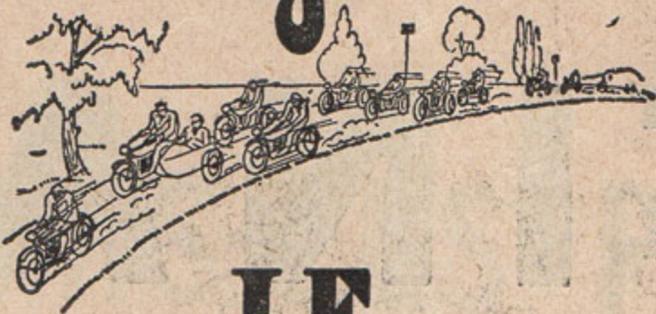
MOLARD, sur SAROLÉA 500 cmc. - LEJEUNE, sur CITROËN C-6
BÉVIA, sur DE SOTO 3 litres.

Tous avec huile et essence

PURFINA

Utilisées également sur les 2.600 km. du parcours par toutes les voitures officielles

Motocyclistes!



LE PALAIS de la NOUVEAUTÉ

vous offre
toutes les grandes marques
de
motocyclettes

à crédit
très réellement
aux mêmes prix
qu'au comptant
sans intérêts,
sans combinaisons ni surprises

**visitez
ses stands**

les plus importants
d'Europe
24 rue de Clignancourt Paris

400 MOTOS en STOCK 400

permanent et l'organisation spéciale
de CRÉDIT permettent des
livraisons extrêmement rapides.

**MISE AU POINT et POSE GRATUITE
des ACCESSOIRES dans nos ATELIERS**
Livraison Gratuite dans la Région Parisienne



LE LION MANIFESTE

une fois de plus ses
Qualités splendides dans

PARIS-LES PYRÉNÉES - PARIS

Il vous enverra gratuitement ses Catalogues et ses
Conditions de vente à Crédit, sur demande à

L'AGENCE

Peugeot

DOUBLET 128, Rue Jean-Jaurès, 128
L'VALLOIS (Tél. : Péreire 24-09)

TYPES	Désignation	Versement à la Commande: 1/4 environ
MOTOCYCLETTES :		
P. 109. - 2 CV., 175 cmc.	.. .. .	819 fr.
P. 110. - 3 CV., 220 cmc.	.. .. .	913 fr.
P. 108. - 3 CV., 250 cmc.	.. .. .	1.096 fr.
P. 107 S. - 4 CV., 350 cmc., luxe.	.. .. .	1.234 fr.
P. 105 S. - 4 CV., 350 cmc., sport luxe.	.. .. .	1.450 fr.
VOITURES :		
5 CV. - 190 S, torpédo tarifé	14.200 fr.	3.250 fr.
6 CV. - 201, torpédo tarifé	19.800 fr.	4.950 fr.

CRÉDIT - REPRISE toutes Motos et Cyclecars

**CE
CATALOGUE
EST
ENVOYÉ
GRATUITEMENT**



**PLUS DE 1400
AGENTS
DES MILLIERS
DE MOTOCYCLISTES
SONT NOS CLIENTS
FIDÈLES PARCE
QU'ILS TROUVENT
CHEZ NOUS.**

**UN CHOIX
COMPLET
D'ARTICLES
IRRÉPROCHABLES
AUX
MEILLEURS PRIX**

**Boîtes BURMAN - Pompes BEST
Carburateurs BOWDEN
Pièces pour MOTEURS J. A. P.**

..... BON A DÉCOUPER

à toute personne qui en fera la demande en nous adressant ce BON dûment
rempli. Etablissements L. DEKTEREFF & Co, 88, Avenue des Ternes, Paris.

Nom _____
Adresse _____
Département _____

12 Juillet 1930

GNOME RHONE

LES SIX JOURS MOTOCYCLISTES INTERNATIONAUX

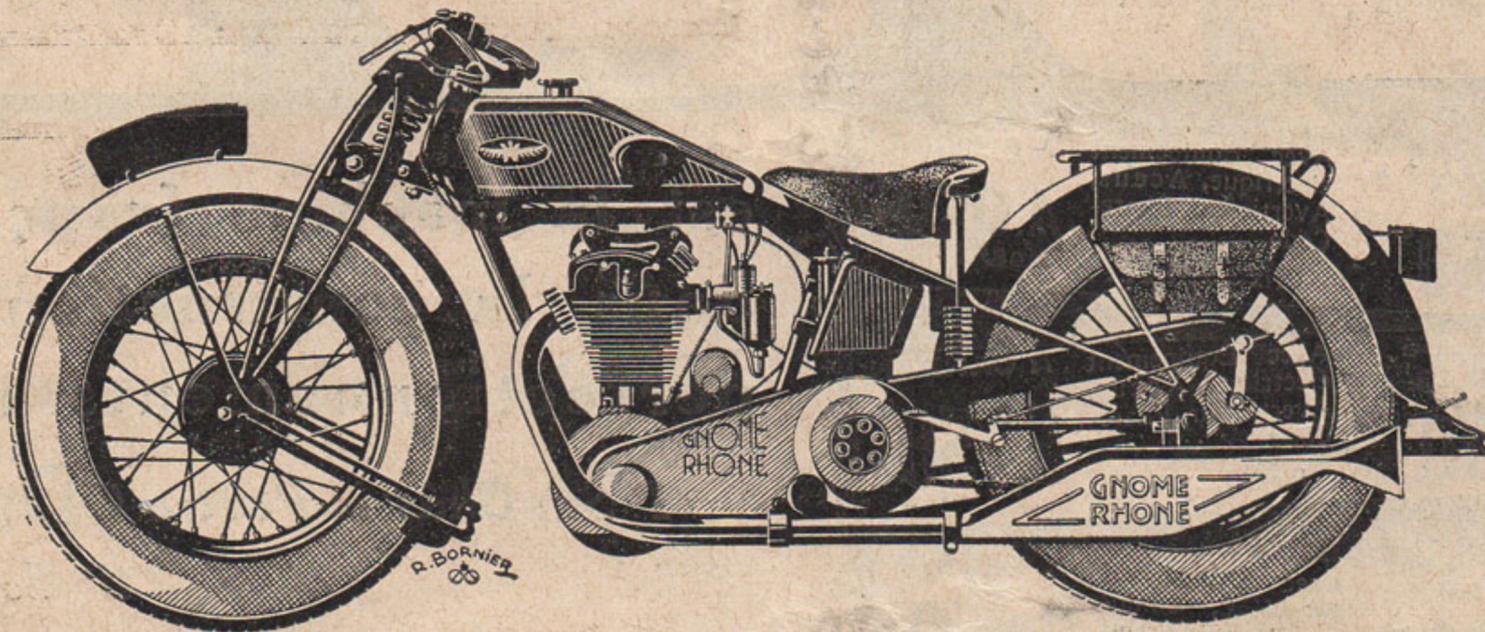
(CATÉGORIE 500 cmc.)

2 GNOME & RHONE au DÉPART; **2** à l'ARRIVÉE;
(SANS PÉNALISATION)

NAAS - BERNARD

MÉDAILLE D'OR DE LA F.I.C.M., LA PLUS GRANDE RÉCOMPENSE

Sur 82 Partants, 27 seulement Sans Pénalisation dont les 2 Champions de GNOME & RHONE

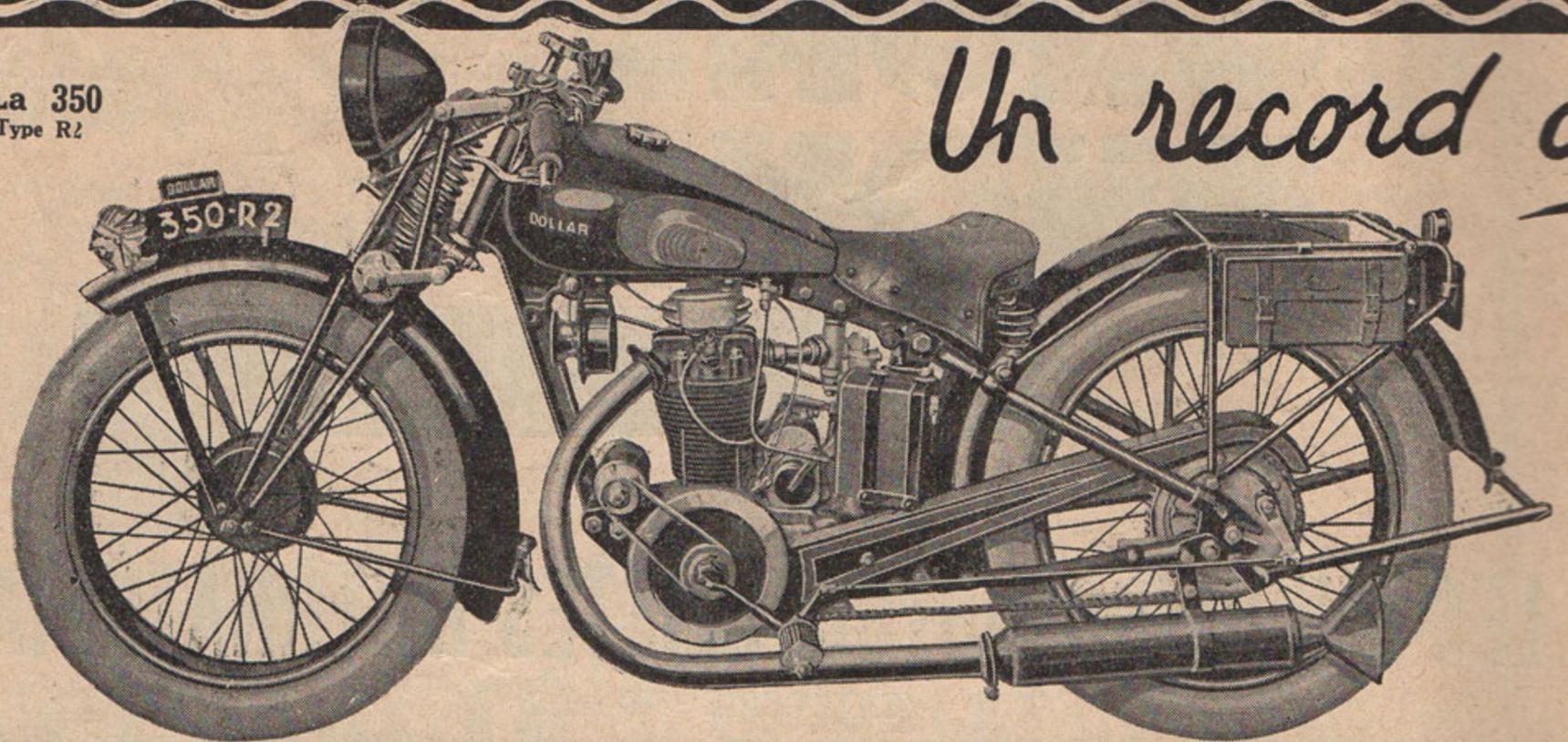


SIÈGE SOCIAL: 34. RUE DE LISBONNE. PARIS
MAGASINS DE VENTE: 49. AV. DE LA GRANDE ARMÉE. PARIS
SUCCURSALES: LILLE · LYON · TOULOUSE · MARSEILLE

**GNOME
RHONE**

R. BORNIER 

La 350
Type R2



Un record de

DOLLAR

Type R. 2. 350 cmc.	Avec Équipement électrique, Accus, Avertisseur, Phare- Code Prix	A CHAINE 4.950 fr.
----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------

Type R. 2. 350 cmc.	Avec Équipement électrique, Accus, Avertisseur, Phare- Code Prix	A CARDAN 5.750 fr.
----------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------

Type S. 2. 500 cmc.	Avec Équipement MARCHAL , Comp- teur, Montre, Freins conjugués, Avertis- seur électrique . . .	A CHAINE 7.050 fr.
----------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------

Type S. 2. 500 cmc.	Avec Équipement MARCHAL , Comp- teur, Montre, Freins conjugués, Avertis- seur électrique . . .	A CARDAN 7.700 fr.
----------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------

est la machine française qui
dans la construction motocy
perfectionnements indispens

- 1° Son Châssis-Poutre «Dollar» en
- 2° Sa nouvelle tra
- 3° Son bloc-mot

La plus belle gamme
de motos pour tous
les goûts, présentées avec
les plus beaux accessoires.

30
AGE

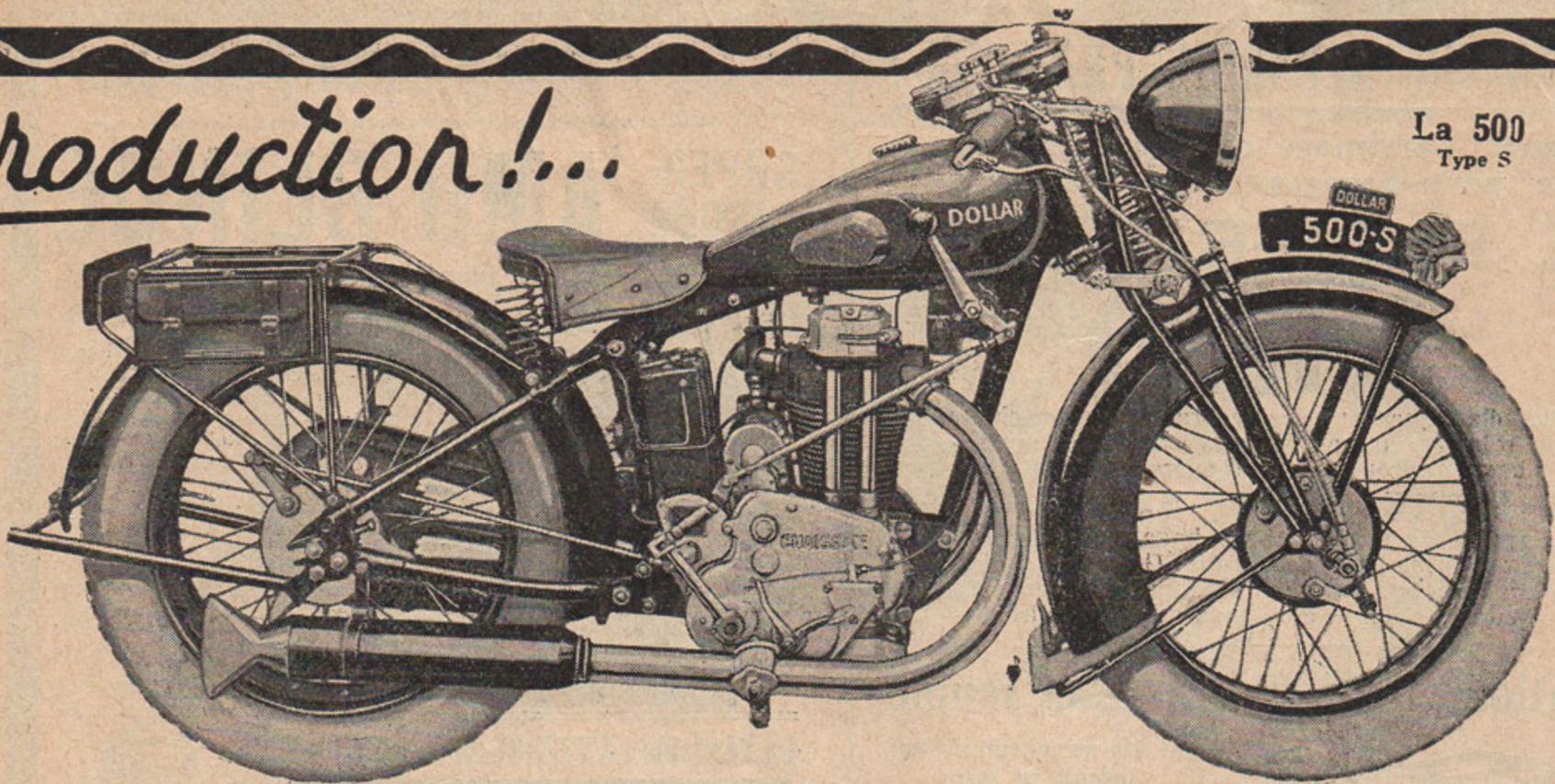
**DOLLAR - 19 P, Quai de la Marne
JOINVILLE-LE-PONT (Seine)**

*Veuillez m'adresser gratuitement votre Catalogue illustré
ainsi que vos Conditions de vente à crédit.*

M _____
Rue _____
Ville _____ Dépt _____

Demandez notre catalogue

production!...



La 500
Type S

DOLLAR

réalise le plus gros progrès
cliste et présente les trois
ables à une moto moderne.

acier forgé et traité qui est indéformable;
mission à cardan ;
eur à culbuteurs.



**12 MOIS DE CRÉDIT
SANS
MAJORATION**

Visitez nos usines →

Type P. 2. 250 ^{cmc.}	Avec Équipement électrique, Phare- Code. Prix	A CHAINE 4.400 ^{fr.}
Type P. 2. 250 ^{cmc.}	Avec Équipement électrique, Phare- Code. Prix	A CARDAN 5.350 ^{fr.}
Type U. 350 ^{cmc.} J A P	Avec Équipement MARCHAL, Comp- teur, Montre, Freins conjugués, Avertis- seur électrique ...	CULBUTEURS 2 ECHAPPEM. 6.900 ^{fr.}
Type V. 500 ^{cmc.} J A P	Avec Équipement MARCHAL, Comp- teur, Montre, Freins conjugués, Avertis- seur électrique ...	CULBUTEURS 2 ECHAPPEM. 7.900 ^{fr.}

**DOLLAR - 19 P, Quai de la Marne
JOINVILLE-LE-PONT (Seine)**

*Veillez me faire savoir le jour et l'heure où je pourrai
visiter votre Usine.*

M _____
Rue _____
Ville _____ Dépt _____

ENFIN UN APPAREIL PRATIQUE !

pour l'arrimage des bagages sur
le porte-bagages ou le tan-sad.

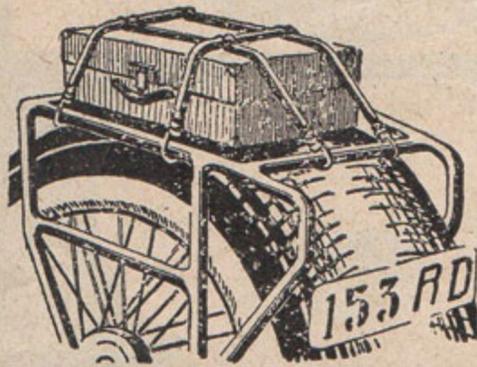
LE BLOC-BAGAGES AMO

Filet élastique composé de branches caoutchouc
très robustes, munies à leurs extrémités de cro-
chets appropriés; fixe énergiquement et

EN QUELQUES SECONDES

à l'arrière de la moto, tout bagage, quelles que
soient sa forme et sa dimension. Grâce à son élas-
ticité, le même Appareil s'adapte au plus petit
paquet comme à la plus grande valise.

Fixation rapide, puissante et souple



que rien ne pouvait réaliser
jusqu'à ce jour.

Modèle 3 branches :

28 FR.

Modèle 4 branches :

36 FR.

ÉTS AMO Fabricants - 23, rue Descombes
PARIS (17^e)

5 coureurs : Messieurs Duverdier, Molard, Legall
Gathet et Triureau, ont eu **LA VIE SAUVE**
grâce au...

SUPER- CASQUE AMO BLINDÉ

qui équipait plus de 50 coureurs de

PARIS-LES PYRÉNÉES 1930



Sterny - Péan - Pahin - Chéret - Bila - Mourot
Daviet - Boor - Mercier - Orenga - R. Triau-
reau - M. Triureau - Benoit - Gruyère - Barré
Bolvin - Valentin - Raudoux - Lebreton - Luc
Barthélemy et passager - Robert et passager
Rouquayrol - Franier - Thorat - Flahaut -
Lhomme - Reisser - Dejardin - Jabely - Au-
gier - Russeleo - Lerefait - Mollard - Gilbert
Méaule - Legal - Simon - Lissmond - Bertin
Lavaine - Duverdier, etc...

Le Super-Casque **AMO**, conçu
spécialement pour le Tourisme,
est le plus **SOLIDE**, le plus
léger et le plus élégant.

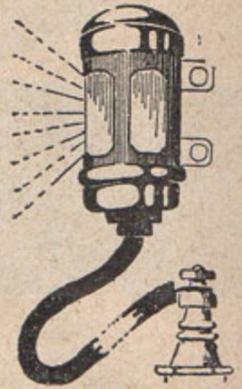
La Véritable LANTERNE au NÉON AMO

Lumière parfaite

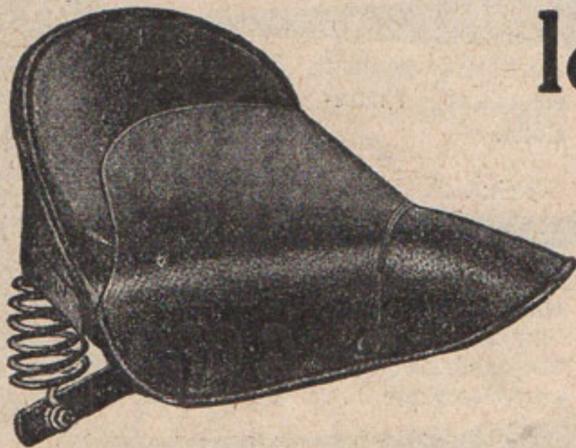
Sans ennui, sans consommation,
par simple branchement sur la bougie

FONCTIONNEMENT GARANTI

Complète avec 1 m. 25 de fil. . . . **32 fr.**



PLANOR... vous offre le "Confort"

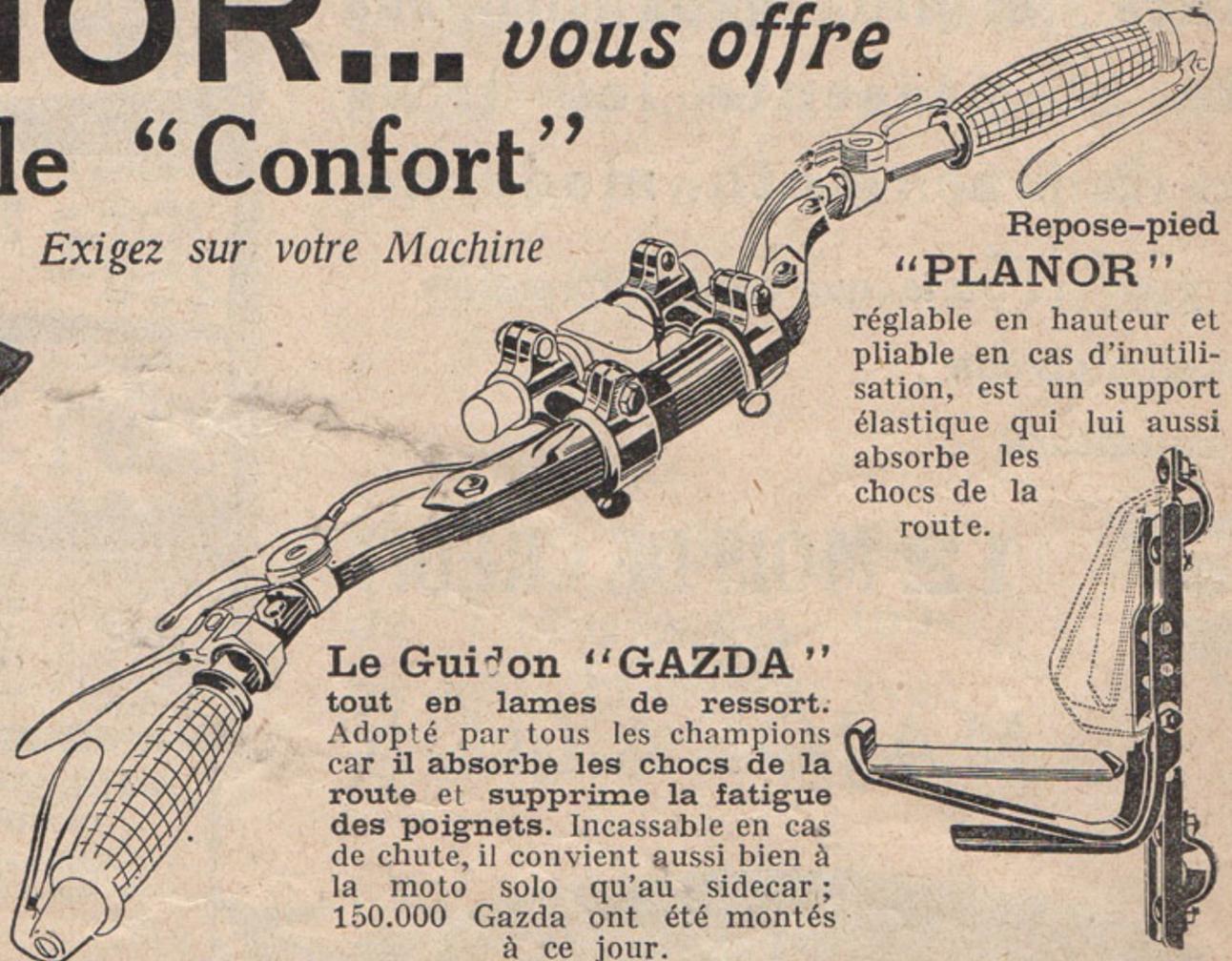


La Selle "PLANOR"

Type 6500

composée de lames d'acier ac-
crochées au bec par des ressorts
à boudin et formant à l'arrière
un dossier souple procurant
au cavalier une assiette
remarquable.

Exigez sur votre Machine



Repose-pied "PLANOR"

réglable en hauteur et
pliable en cas d'inutili-
sation, est un support
élastique qui lui aussi
absorbe les
chocs de la
route.

Le Guidon "GAZDA"

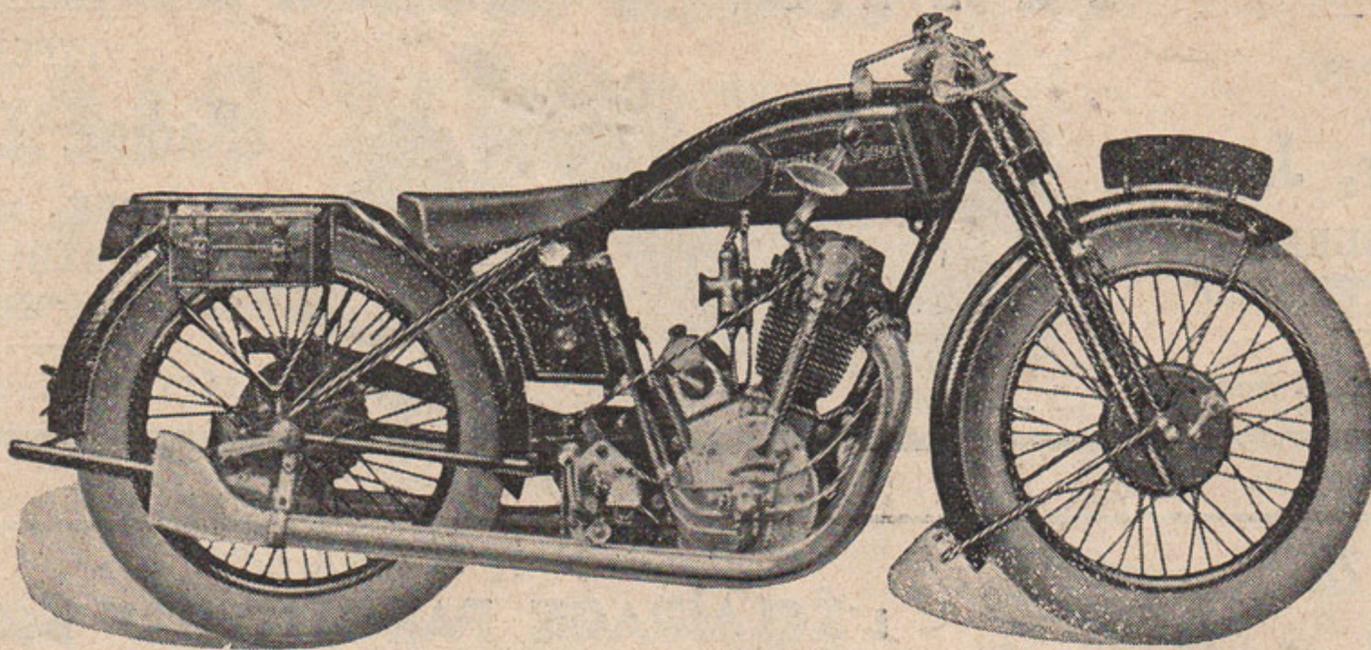
tout en lames de ressort.
Adopté par tous les champions
car il absorbe les chocs de la
route et supprime la fatigue
des poignets. Incassable en cas
de chute, il convient aussi bien à
la moto solo qu'au sidecar;
150.000 Gazda ont été montés
à ce jour.

Catalogue sur demande aux

Anc. Etab^{ts} **MORTAGNE**, 25, Rue de Bellevue - Boulogne-s/Seine R. C. Seine
157.376

De 1910 à 1930

20 Ans d'Avance et d'Expérience!



KOEHLER ESCOFFIER

livre les plus BELLES MOTOS
2 CV, 3 CV, 4 CV, 5 CV et 9 CV.

depuis la 2 CV au fameux moteur VILLIERS, machine de travail,
jusqu'à la prestigieuse 1.000 cmc. EDDOURA, à arbre à cames en tête

177, Rue Rambuteau - MACON (S.-&-L.). — Catalogue franco.

MOTOCYCLISTES...

qu'il peut désirer de son système d'éclairage. ni me s
bée. La transmission par chaîne donne satisfac- les a
sur- tion à tous points de vue... ...pourvu que... Le
e, du cycle avant réflé- caboc
s de cycle avant réflé- Le
réflé- LA CHAÎNE SOIT UNE devier
iré- RENOLD "MARK 10" guère
Nous avons déjà eu l'occasion d'entretenir soms. En e
souve

RENOLD CHAINS LTD
14, R. Danton. Levallois-Perret (Seine)
TÉL. WAGRAM 75-97

PUB. G. SWEERTS

MOTOCYCLETTES
DE PRECISION

TYPES

Rador, Jap

BOITE "BURMAN"
CHAINES "RENOLD"

Pneus Hutchinson

RADIOR

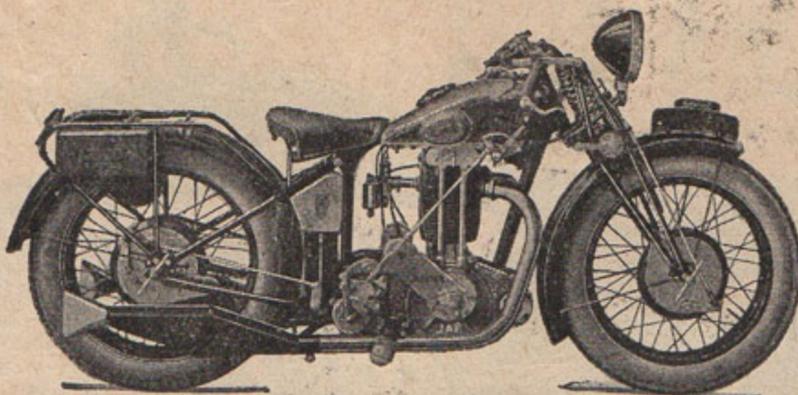
J. CHAPOLARD
— BOURG (Ain) —

TYPES

Rador, Chaise

CADRE ACIER
MATRICÉ
CHAINES "RENOLD"

CATALOGUE FRANCO



La
**Meilleure
Magnéto France**
Fabrication

NICE-PARIS
CONCOURS
D'ÉCLAIRAGE
Catégorie
AU DESSOUS DE 500^{fr}
ALTERNO-FRANCE
SEUL PREMIER

USINES ET BUREAUX
93 route d'Heyrieux
LYON (7^e)

RÉALISE
L'ÉCLAIRAGE PARFAIT DES MOTOS
AVEC SES ÉQUIPEMENTS

ALTERNO

PLUS PUISSANTS ET MOINS CHERS (A MODÈLE CORRESPONDANT)
que tous les autres appareils actuellement sur le marché

	Type T	Type U
Pour moto à volant extérieur	375 Frs.	325 Frs.
Pour moto sans volant extérieur	440 Frs.	390 Frs.

L'ÉQUIPEMENT COMPLET

PRÊT A POSER SUR MOTOS DE TOUTES MARQUES ET COMPRENANT:

UN PROJECTEUR DE 200 ou 160^{mm}
UN SUPPORT DE PROJECTEUR
UN COMMUTATEUR DONNANT LES
ÉCLAIRAGES ROUTE, CODE ET VILLE

UN ALTERNO AVEC SON COLLIER DE
FIXATION ET SON GALET D'ENTRAÎNEMENT
UNE COMMANDE D'ENTRAÎNEMENT
UNE LAMPE ARRIÈRE

PUBLICITÉ GIANOLI ET VALENTI



AUTOMOBILISTES, MOTOCYCLISTES!..

Rappelez-vous qu'une réparation provisoire ou faite avec un produit inférieur, coûte plus cher qu'une boîte de "LAS-STIK" le seul produit vulcanisant à froid et adhérent "à Mort".

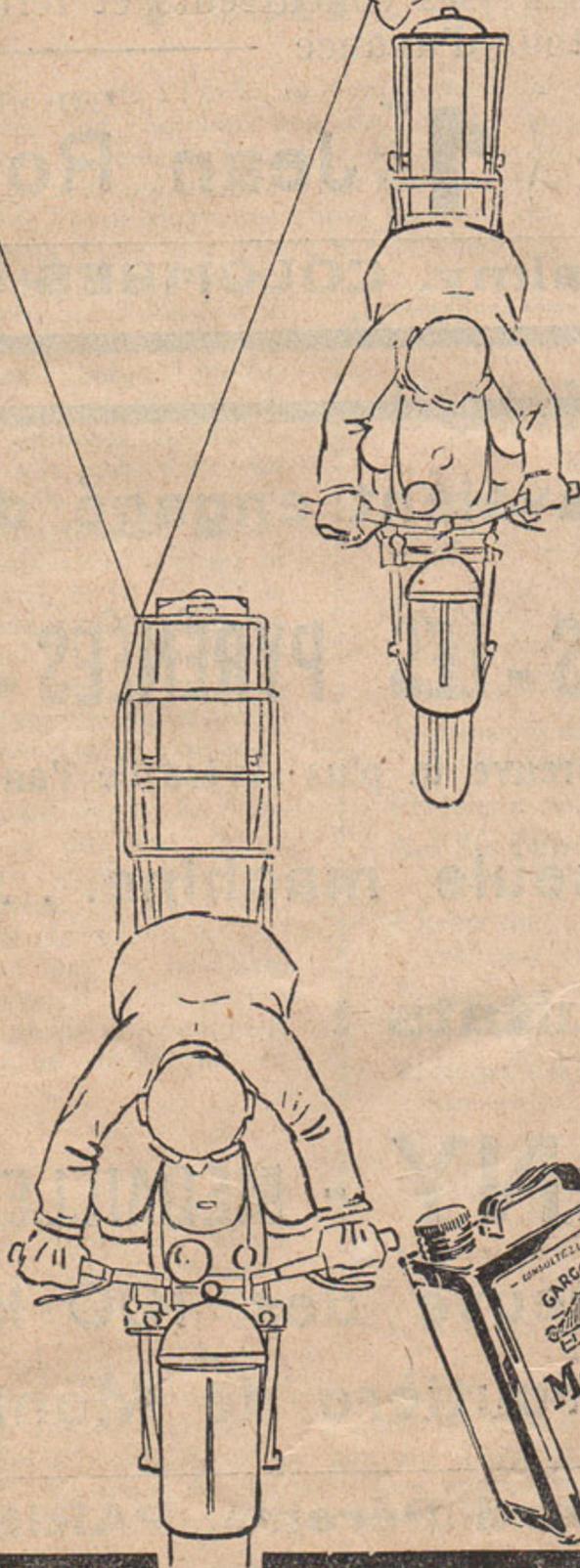
ÇA COLLE...
ÇA TIENT...
ÇA DURE!..

Las-Stik
PRODUIT SUPÉRIEUR
POUR
REPARER LES CHAMBRES À AIR

— DEMANDEZ LE NOUVEAU TARIF EN BAISSÉ AUX CONCESSIONNAIRES POUR L'EUROPE —

ÉTABL^{ts} L. DIÉTRICH, 3, rue de la Seine, BILLANCOURT

"GRATTEZ LES" MAIS NE LES "EMPESTEZ" PAS!



Motocyclistes qui graissez encore vos machines sport et super-sport au ricin, pourquoi empester ceux que vous dépassez? Leur humiliation ne vous suffit-elle donc pas? Mais il y a plus grave: le risque de gommer les segments.

Débarrassez-vous de ces deux ennuis, du premier par charité, du second par prudence en graissant votre moto avec **Mobiloil "Aéro D"**. Ce merveilleux lubrifiant possède toutes les qualités de l'huile de ricin sans aucun de ses inconvénients.

Mobiloil "Aéro D" n'a aucune odeur désagréable, elle supprime le gommage, réduit la calamine et accroît le rendement tout en diminuant la consommation. Essayez-la, vous n'en voudrez plus d'autre.



Mobiloil

LA GRANDE MARQUE DE RÉPUTATION MONDIALE

Dans PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

course d'endurance la plus dure de l'année

SAN-SOU-PAP

se taille
les succès
suivants :

2 machines
engagées
cat. 250 cmc.

1^{ers}
ex
æquo

Mouret

Baudart

2 MÉDAILLES D'OR

COUPE DU TOURMALET

MOURET accomplissant à l'arrivée à Montlhéry les 100 km. imposés à une moyenne prodigieuse, surclassant ses concurrents et terminant avec plus d'un tour d'avance

D'autre part, le même jour,
au CIRCUIT DE WARCQ-BELVAL
Catégorie 250 cmc.

1^{er} Jean Roland

Motos S. S. P., 114, B^d de Valmy, COLOMBES (Seine)

Les
Motos

ROVIN

n'avaient engagé dans

PARIS - LES PYRÉNÉES - PARIS

(l'épreuve la plus sévère de l'année)

qu'une seule machine. . . .

Résultats :

1
machine
engagée
cylindrée
175 cmc.

1^{er}
ex
æquo
1^{er}

STERNY - MÉDAILLE D'OR

de l'épreuve des 100 km.

sur piste routière de Montlhéry

Motos ROVIN, 169, Boulevard Péreire, PARIS-17^e

Fondée en 1913

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

RÉDACTION ADMINISTRATION
ET PUBLICITÉ :

51, Rue Vivienne, 51
PARIS (2^e Arrondissement)

TÉLÉPHONE :

CENTRAL 03-31
CENTRAL 08-24

C/C Postal 29.737

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

ABONNEMENTS

	UN AN 52 N ^{os}	6 MOIS 26 N ^{os}	3 MOIS 13 N ^{os}
France et Colonies.	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union postale.	66 fr.	34 fr.	20 fr.
Autres Pays.	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires.	25 fr.	12 fr.	8 fr.

Toutes communications
chèques et mandats
doivent être libellés

" MOTO REVUE "

51, Rue Vivienne, 51, PARIS (2^e)

SALLE DE COURS ET DE RÉUNIONS : 5, RUE SAINT-AUGUSTIN, 5 - PARIS (2^e)

Pierre le Chercheur

CE pauvre Pierre qui apporte à l'*Echo du Centre* une collaboration précieuse, doit chercher, non des pépites ou des diamants, mais seulement des idées. Et comme le Guetteur du Donjon ne voit rien poindre à son horizon intellectuel, comme Jehan le Povre Moyne ne trouve personne qui veuille lui faire l'aumône d'une idée, Pierre le Chercheur est toujours bredouille. Mais la moto n'est-elle pas un sujet d'actualité ? Ne faut-il pas qu'il fasse entendre sa voix de fausset dans le concert des motophobes ? Ne lui demandons pas d'originalité. Instabilité, bruit, ce sont les reproches habituels. Il reproche, de plus, à la moto d'être un danger social, puisqu'elle rend, paraît-il, stériles les femmes qui font du tansad. Si la France se dépeuple, n'en accusez ni l'épuisement de la race, ni la vie chère, ni l'égoïsme des individus, ni les maladies chroniques, ni l'alcool : La moto est la seule coupable. Elle tue les vivants, et empêche la naissance de jeunes êtres. C'est une goule, un vampire, une destructrice, une dévastatrice. Et le Chercheur de souhaiter la disparition de la moto et du cyclecar, engins de mort, fléaux de l'humanité. Mais quel malheur : il est obligé de constater l'augmentation constante du nombre de motos en circulation. Et n'est-ce pas la meilleure réponse à ses accusations ? Le succès de la moto ? N'est-il pas la preuve qu'elle répond à un besoin et qu'elle est un bienfait social ?

Et les Cabots !

UN de nos lecteurs nous écrit pour nous signaler le nombre de chiens errants qu'on rencontre à Puteaux, Suresnes et Courbevoie et dans toute la région parisienne.

Rien n'est plus dangereux, en effet, qu'un chien et nous nous souvenons encore d'une bûche maistrale que nous avons ramassée il y a quelques années du fait d'un gros Terre-Neuve. Nous ne pouvons d'ailleurs lire un compte rendu d'épreuve de régularité sans apprendre qu'un certain nombre de concurrents ont eu des accidents par la faute des chiens.

Généralement, quand on est victime d'un accident, la personne responsable doit vous indemniser. Mais en ce qui concerne les chiens, il est généralement impossible de savoir à qui ils

appartiennent. Un nombre énorme de chiens n'ont, en effet, pas de collier. Beaucoup sont déclarés comme chiens de garde, ce qui n'empêche pas leurs propriétaires de les lâcher dans la rue. Le résultat c'est, qu'en cas d'accident, il est impossible de découvrir le propriétaire de l'animal.

Il serait donc désirable que les prescriptions relatives aux chiens fussent appliquées sans faiblesse. Assurément, il répugne à notre sensibilité d'envoyer à la Fourrière les chiens errants. Nous pensons que l'ami de l'homme a droit à la vie, et nous ne pouvons supporter l'idée d'asphyxier les pauvres toutous. Mais quelle est l'existence de ces pauvres bêtes crevant de faim, dévorées par la vermine ? Ne nous faut-il pas aussi penser aux morts qu'elles peuvent causer ou même simplement aux accidents graves qu'elles risquent de provoquer.

La circulation, de plus en plus intense, exige qu'on prenne des mesures énergiques pour la sécurité des usagers de la rue ou de la route. Ces chiens errants ne transportent-ils pas la rage ? Il ne faut pas aller trop loin par amour des bêtes.

Sur la Route et dans les Villes

TEL est le titre d'un article paru dans *L'Avenir du Plateau Central*. Nous ne pouvons le reproduire *in extenso*.

Il constate tout d'abord que malgré les articles ronflants de la grande presse, les accidents d'automobile et de moto sont loin de croître comme l'intensité de la circulation et il attribue une partie de cet heureux résultat à la police de la route. Il considère que le meilleur moyen d'assurer la sécurité des usagers de la route, à quelque catégorie qu'ils appartiennent, c'est de réaliser une police routière efficace. La surveillance des croisements

est certainement la partie la moins utile de cette tâche et il faudrait une police mobile. Aux croisements, l'automobiliste averti dépiste assez vite le gendarme pour freiner avant le carrefour et il prend une petite allure innocente. C'est en fait, un véritable concours de freinage et il suggère ironiquement de le doter de prix. Il est consolant de penser qu'à côté des stupidités que trop souvent on peut relever dans la presse profane, il y a des journaux qui défendent un point de vue parfaitement sensé. Nos remerciements à *L'Avenir du Plateau Central*.

SOMMAIRE

N^o 307

Samedi 9 Août 1930

La Moto criminelle, par Max End.....	866
Par-ci, par-là.....	867
Impressions des P. P. P., par G. de Lavalette.....	868
Photo et moto, par X. Y. Z.	869
Les Six Jours Internationaux.....	871
Chaîne ou cardan : les engrenages, par Regairaz..	873
Rodage des soupapes, par J. Mellier.....	879
Entretien des appareils d'alumage, par Demol.....	884
Médecine motocycliste....	887
L'Eclairage électrique (fin), par H. P. Borestroke....	889
La L. N. M.....	895

la moto criminelle

HORRIBLES DÉTAILS



J'AI pensé qu'il était peut-être utile de venir en aide aux journaliers motophobes dont les méninges atrophiées n'arrivent plus à pondre de prose intéressante sur les accidents de motos.

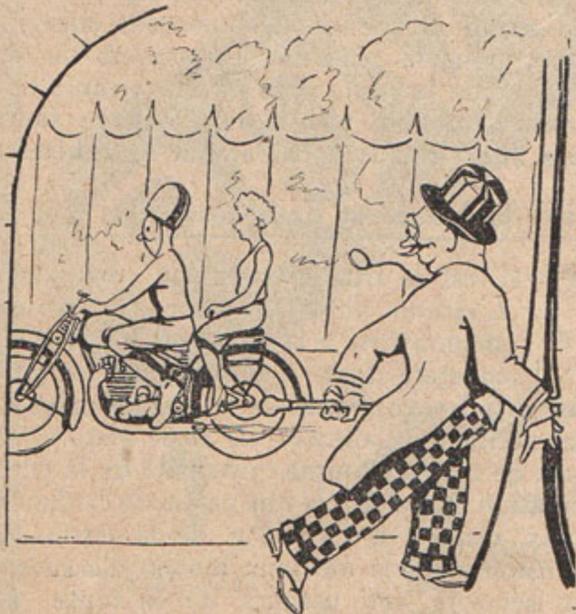
Voici donc, à leur usage, un parfait *vade-mecum*, pour-chroniqueur-de-faits-divers-au-cerveau-insuffisamment-fécond...

La moto homicide

ON a relaté, il y a quelques jours, l'horrible crime d'un jeune Espagnol qui assomma à coups de hache celle qui lui résistait. Ce que l'enquête n'a pas révélé immédiatement, vient d'être découvert, grâce à une minutieuse perquisition, et l'on ne s'étonne plus de ce crime odieux, maintenant que l'on sait que ce jeune bandit était un motocycliste endurci... il ne pouvait en être autrement...

Une moto tue une brave ménagère

UNE motocyclette chevauchée par un de ces écervelés, qu'il vaut mieux ne pas qualifier, traversait en vrombissant désagréablement la si populeuse cité de l'Astrolabe. Elle avait juste choisi le moment où Mme X..., une brave ménagère, lavait les vitres de sa fenêtre sise au 6^e de son petit logement du 140 de cette cité. Que se passa-t-il alors ? Toujours est-il qu'à ce moment précis, sans doute sous l'effet des vibrations de l'échap-



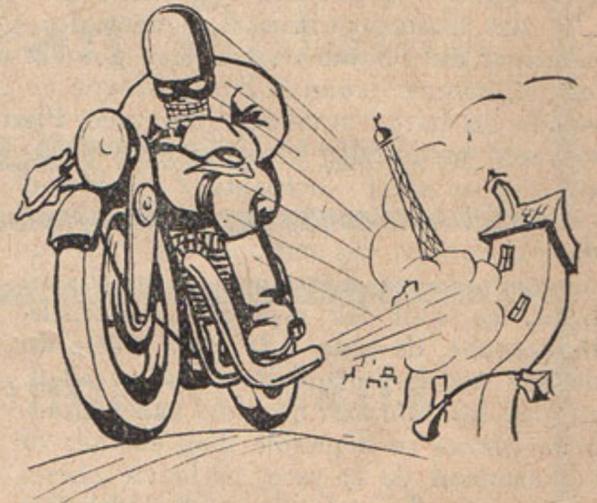
Son monocle, bâton de vieillesse...

Quant à l'auteur de cet affreux accident, il s'était empressé de déguerpir lâchement, comme tous les forbans de sa sorte.

Le tansad de la mort

NON satisfaits du danger qu'ils font courir à autrui quand ils ne sont qu'un sur leur motorcycle, deux fous chevauchant la même machine s'amusaient à épater la galerie en faisant semblant de se promener à une allure réduite en longeant le bord du trottoir de droite de la rue de Rivoli.

Comme le deuxième passager était du sexe féminin, il en profitait pour rehausser ce spectacle déjà peu recommandable d'une exhibition de jambe indécentement dévoilée. Un vieux monsieur du meilleur monde et correctement vêtu, qui, écoeuré de ce spectacle, s'appretait à détourner les yeux, laissa dans un mouvement de pudeur bien compréhensible, choir son monocle, ce bâton de vieillesse des yeux fatigués. Dans le geste qu'il fit pour le ramasser, il heurta de la tête, et dans son aveuglement, un bec de gaz de façon si violente que le lampadaire s'effondra. Des décombres, on retira quelques victimes pantelantes, cependant que les témoins justement indignés n'eurent pour ressource que la bien faible satisfaction de montrer le poing au couple coupable qui se faufilant parmi les voitures, disparut à l'horizon, sans plus

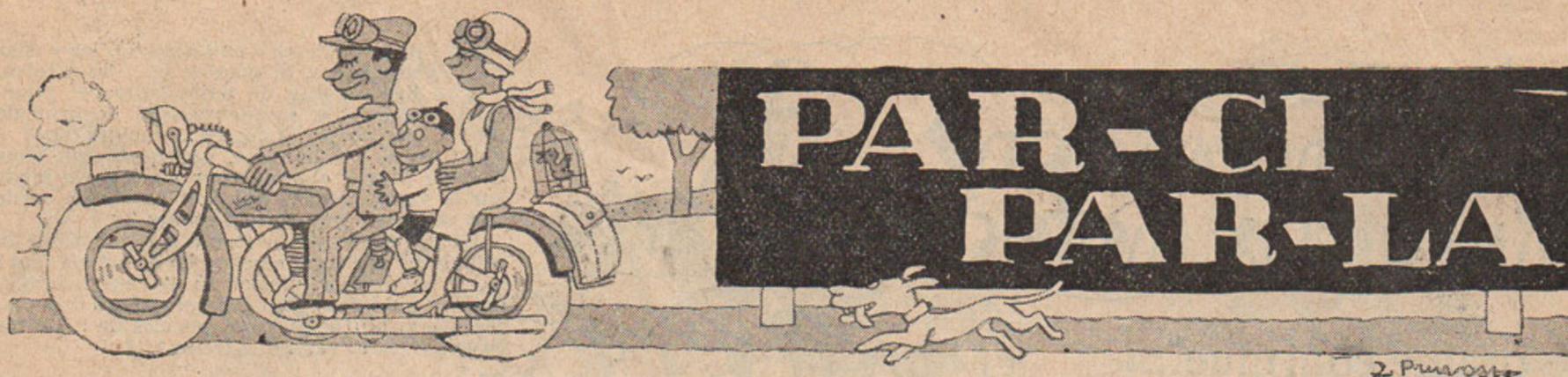


Les vibrations de l'échappement... s'occuper des ravages qu'il venait de commettre.

Un motocycliste est cause de la guerre mondiale... (à paraître en 19.....)

PROFITANT sans vergogne d'un passage à niveau ouvert, un motocycliste s'engageait criminellement sur la voie au moment du passage du rapide qui relie la capitale de Moldavie à celle de Mélurie. Le choc fut épouvantable, et quand le train put enfin s'arrêter, le motocycliste avait, comme toujours, disparu en laissant par-ci, par-là, quelques éclaboussures sanguinolentes pour qu'on s'apitoie sur son sort. Le chef de train perdit une heure à essayer de retrouver le motocycliste pour lui dresser le procès-verbal qu'il méritait, mais en vain. Ce dernier s'était comme volatilisé. Le rapide repartit donc et dans le louable désir de rattraper son retard, franchit en trombe le poste-frontière. Ce que voyant, les autorités de Mélurie furent alertées et, quand le train stoppa, il fut cerné par la force armée qui trouva dans un compartiment trois anarchistes. Ignorant le détail du motocycliste coupable, le consul de Moldavie fut sommé de faire des excuses pour l'entrée en fraude d'anarchistes non déclarés ; il s'y refusa, un ultimatum s'ensuivit et... l'on sait le reste... Le seul fait à retenir, petites causes, grands effets, est qu'une fois de plus c'est la moto qui cause toutes les calamités, tous les fléaux, tous les désastres...

(Tous droits de reproduction et d'adaptation cinématographique muette ou sonore réservés.)



Obligatoire...

M. P. Brunet, député de la Seine, vient de remettre au président du Conseil, M. Tardieu, un mémoire ayant pour but de rendre obligatoire l'assurance pour les autos et les motos. Il semble, à première vue, que ce projet soit magnifique, mais nous devons n'accorder qu'une expansion et un enthousiasme très mitigés à de telles propositions : dans quelles conditions cette assurance jouera-t-elle et l'obligation matérielle ne viendra-t-elle pas tuer la concurrence entre les diverses Compagnies d'assurances et un tarif standard, mais prohibitif n'est-il pas à craindre ?

Quatre soupapes par cylindre

LA Rudge victorieuse au T. T. a quatre soupapes par cylindre, mais cela n'est pas une nouveauté. N'oublions pas, en particulier, la Triumph Ricardo de 1922, l'Indian qui aurait dépassé le 210 à Daytona, et la Harley.

Arpajon-les-records

ARPAJON, Longjumeau, Monthléry jusqu'à ces dernières années évoquaient dans notre esprit le souvenir des postillons, des coucous, des cabriolets, des crinolines, des grisettes, de Paul de Kock, de toute cette charmante époque romantique. Maintenant cette image s'efface peu à peu et fait place à des visions de bolides, au tonnerre des échappements. La route d'Arpajon est maintenant illustre dans le monde entier comme le champ clos de la vitesse. Si nous n'allons pas y voir la toute nouvelle B. M. W. de 1.000 cmc. à compresseur, pilotée par Henné on y verra la Brough Superior, l'A. J. S. et l'O. E. C. que nous avons précédemment présentée à nos lecteurs. Hélas il n'y aura pas dans cette catégorie de machine française capable de leur donner la réplique. Quand ferons-nous un effort de ce côté ?

Pour s'établir...

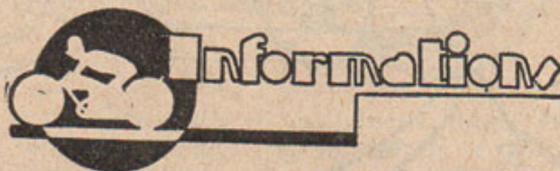
NOUS avons, sur une avenue parisienne, un commerce de motos à reprendre, transformable en autre commerce si nécessaire : vastes locaux, matériel et installation, marchandises et gros bail jusqu'en 1937 : le tout net, 150.000 francs. Ecrire seulement à M. A. Moto Revue.

L'Assomption en Belgique

BEAUCOUP d'entre nous vont aller en Belgique pour les fêtes du 15 août : très bien ! Vous savez que les facilités d'entrée sont grandes maintenant : mais comme toujours, il y a des gens qui abusent et l'administration des Douanes nous prie d'aviser les motocyclistes qu'en conséquence et provisoirement le passeport ou le certificat d'identité officielle est rétabli : donc la photo du permis de conduire n'est pas suffisante.

Curtiss est mort

NOUS nous rappelons Curtiss pour l'avoir vu à un meeting d'aviation où sur un appareil dérivé du Wright il couvrit quelque chose comme 72 kilomètres dans l'heure. On sait quelle importance a prise depuis la Compagnie Curtiss. Nous ne devons pas oublier que Curtiss fut d'abord un motocycliste et qu'il construisit une formidable moto à huit cylindres en Vo qui était, disait-on, la plus rapide de son temps. Curtiss n'était âgé que de 52 ans. Triste sort pour un sportsman. Il est mort dans son lit comme le grand Wilburg Wright qui mourut à 41 ans de la fièvre typhoïde.



Il va mieux.

TRIAUREAU Maurice nous écrit :
Ca va ! pas d'infection, plus de danger ! J'ai été admirablement soigné chez le D^r Denoy, de Narbonne. Ce n'est pas la clavicle que j'ai eu de cassée, mais la rotule gauche avec plaie profonde au talon gauche. Ce n'est pas mon frère qui m'a transporté, mais un indépendant de PPP 1929 et qui vient me tenir compagnie : un frère quand même ! Remerciez Grivel et Chéret qui se sont arrêtés longuement pour me porter secours. — Un indépendant naufragé. Clinique du D^r DENOY, Narbonne.

Un mariage

MARCEL Perrin fait comme tout le monde : il se marie... le 9 août, aujourd'hui à Athis-Mons, avec Mlle Charlotte Guillot. Nul doute que les motocyclistes de passage à Athis-Mons cet après-midi à 14 heures, ne fassent un arrêt à Charenton Saint-Maurice, à l'église Saint-André pour féliciter les nouveaux époux.

Un deuil

LE M. C. de Gisors vient de perdre son vice-président, Robert Meunier, décédé accidentellement le 27 juillet, à quarante-huit ans. Moto Revue et l'Actualité Automobile adressent leurs sympathies émues à Mme Meunier et à son fils Lucien. Les obsèques ont eu lieu à Beauvais, le 31 juillet.

Un autre deuil

NOTRE confrère rédacteur en chef de L'Echo des Sports, M. Breyer Victor, vient d'être cruellement éprouvé dans la personne de Mme Vve Hendry sa belle-mère, décédée le 30 juillet. Nos vives condoléances à Mme et M. Breyer.

DANS CE NUMÉRO

Nos lecteurs de la Belgique, du Luxembourg, trouveront un encart gratuit, numéroté de 878 A à 878 G.

M. Coudy distingué

ON annonce la nomination officielle au grade de Commandeur de la Légion d'honneur de M. Coudy, codirecteur-adjoint de notre confrère Le Petit Parisien : M. Coudy

DANS CE NUMÉRO

Nos lecteurs du Maroc, de l'Algérie, de la Tunisie, trouveront un encart gratuit numéroté 878 I et la suite...

a droit à notre souvenir sportif pour l'aide entière qu'il apporte à toutes nos organisations et plus particulièrement à Paris-Les-Pyrénées-Paris. Nos vives félicitations.

Homologation

LE neuvième Grand Prix des Petites Motos 1930 a été homologué le 2 août.

Ça va barder !

LA préfecture nous prie d'aviser les motocyclistes que la patience des pouvoirs est « enfin » arrivée à la limite et que ça va barder pour le matricule des motards. Silence ! voilà la consigne : et malgré nos avis, nombre de motocyclistes continuent à « bruiteur » et déjà les contraventions pleuvent. Le Concours du Silencieux, hélas ! traîne en longueur, car les techniciens qui s'occupent de la question rencontrent actuellement des difficultés imprévues. Donc, pour la dernière fois, jeunes gens, lisez ces lignes au moins une fois attentivement : une contravention pour bruit est bel et bien valable. Incriminer le Service des Mines ? Vous perdez votre temps : ce service est chargé d'assurer aux machines un appareil d'échappement de sorte que les gaz ne soient pas nocifs. Se rejeter sur le constructeur ? Peine perdue encore : celui-ci vous livre une machine conforme aux règlements des Mines : le reste l'indiffère puissamment. Vous seul êtes et serez le coupable. Et puis savez-vous qu'à la récidive, ça peut aller jusqu'à la mise en fourrière...

Après les 7 kilomètres

ON se rappelle qu'aux derniers 7 kilomètres de Saint-Quentin le M. C. de l'Aisne, malgré une organisation merveilleuse avait été victime d'un accident.

Le coureur Serauly ayant franchi à l'issue d'arrivée avait été victime du shimmy imprévisible, sa machine flottant pendant 50 mètres et débarquant le coureur sur le bas côté. Dans la trajectoire, Serauly franchit la barrière et vint se jeter sur l'un des spectateurs.

Le tribunal correctionnel de Saint-Quentin saisi par la victime rend son jugement, duquel il ressort qu'aucune fausse manœuvre n'a pu être relevée, ayant été victime d'une fatalité imprévisible et, en conséquence, l'a acquitté. Ce jugement est à retenir.

Mot de la fin

POUR une route qui grimpe, c'est une route qui grimpe... ! » disait philosophiquement Naas en considérant le Tourmalet.

— Tout le monde n'est pas de ton avis, de répliquer Debaisieux : il y a des types en haut qui sont d'une autre opinion, m'a-t-on dit !... — Naas n'en est pas revenu !

Distinction

EN dernière minute, nous apprenons avec un vif plaisir la nomination dans la Légion d'Honneur, au titre de Ministère de l'Air, de M. L. Chambray, directeur des établissements L. Vannod et collaborateur de M. Vannod lui-même. Nos félicitations.

Le transport à trois

NOUS avons maintes fois dit ce que nous pensions du transport à trois à moto : le Préfet de la Seine a déjà réglé cette question récemment en exigeant, censément, une garantie de sécurité et interdisant le portage sur le guidon, en quoi, il a bien agi.

Actuellement, le Préfet de la Marne a édicté l'interdiction du transport de plus de deux sur une moto : nous savons qu'il y a quelques cas locaux et que cet arrêté fera crier plusieurs usagers : toutefois qu'on nous permette de dire que le Préfet de la Marne a agi raisonnablement à ce sujet et si cet arrêté a été pris, c'est à nous à faire *mea culpa* de n'avoir pas pris au sérieux nos multiples avertissements. Quelques fous nous ont fait du mal : et la question du silencieux aussi...

Enfin, attention au département de la Marne !

Impressions d'un vieux motocycliste

Le drame continue...

(Suite)

APRÈS PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

Ça crachine !

La pluie crachine en rafales et cingle durement depuis le matin; les imperméables se laissent... envahir; le froid, gagne; le moral fléchit! Mais le but est là et dit-on, la route qui mène au sommet du Puy-de-Dôme est parfaite.

Oui-da! Vous allez voir: une banderole des drapeaux qui claquent, un péage que l'on brûle (pure image), et l'on attaque la côte dans un brouillard intense mêlé de pluie et... de tempête! L'on est tout d'abord



à l'abri du vent, mais, comme la route en spirale monte régulièrement à 12 % disent les bornes, et contourne le pic, l'on est tout à coup en plein ouragan, le moteur cliquette, le pilote s'inquiète, tangué, s'accroche à la



« première », s'arc-boute, fait la sole, et rame ensuite sans plus rien entendre que la tempête furieuse qui lui arrache les lunettes et des larmes! Un vent de 100 kilomètres à l'heure charrie... là-haut un nuage!

QUICONQUE s'arrête ne repartira pas! Mercier est jeté par la rafale sur la muraille en rocher et il s'en faut de peu qu'il échoue à 300 mètres du haut.

Trois pilotes qui ont poussé leur machine arrivent exténués, l'un d'eux s'évanouit.

Mme Dona La Caze surgit à l'ultime seconde, mais reste ensuite sur place comme pétrifiée après un effort.

Le « vieux » Benoît est parmi les retardataires, et il est tellement éventé qu'il reste incompréhensif quelques secondes et incrédule ensuite devant son retard.

Les pilotes s'abritent et se réconfortent avec des cafés-rhum à... 7 fr. 50 (à cause de l'altitude, paraît-il); la tempête en profite pour coucher, par paquets de six, les motos abandonnées sur béquille et l'on doit, pour qu'elles tiennent debout, les orienter en girouette, dans la direction du vent!

Ce ne sont plus des officiels ni des coureurs motocyclistes qui peuplent le Puy-de-Dôme, mais des naufragés, et personne ne répond à l'invitation du « Pingouin » qui propose d'aller prendre l'air à la table d'orientation du sommet... pour voir la brume de plus près!

Ponts et... chaussées et... piste

ENCORE 80 kilomètres atroces sur Riom-Montluçon en un décor souvent grandiose et le « machin-lastic » nous jettera dans le dernier piège: Montlhéry!

Ah! pitié pour les « culbuteurs », les « chappelles », les freins, la gonnie et... les pilotes. Ah! ligne droite de Saint-Eutrope, pourquoi n'es-tu pas soigneusement horizontale plutôt que bossée et plaies... quelquefois?

Et vous, « 4 bornes », pourquoi usez-vous un peu plus à chaque tour nos repose-pieds sur le vallonement qui doit servir de corde aux sauteurs que nous sommes?

Et ce virage de la ferme (la g.a. dirait le pingouin) qui commence si bien et finit mal!

Et ce dernier violet (à 20 exemplaires) du Fay qu'on aimerait tant prendre à rebours, plein gaz, plutôt qu'avec des airs de mauvais cavalier porté sur les... freins!

ET cette « ligne opposée » où le vent de travers vous jette vers la pelouse! Et ce grand virage où se répercute la mécanique qui s'affole avec le vent favorable!

Enfin, ces tribunes squelettiques qui grandissent se rapprochent et où l'on touche enfin la victoire... au vingtième passage!

Rideau

Les pavés, les resquilleurs, les tansadistes aventureux, solubles heureusement dans la pluie qui les fait disparaître, le « Bois » la Porte Maillot, le dernier « Parc » Ah! brave mécanique malmenée, c'est fini!

Oh! le bon bouquet et le bon baiser de cette Reine de la moto que j'adore... la moto! En cette époque où les sensations aiguës sont si rares (et chères!), gloire donc à la moto qui en permet de si profondes et simples, merci quand même aux organisateurs de la plus dure épreuve motocycliste, dans les limites du sport normal.

Et maintenant, filons à Grenoble: mais ceci est une autre histoire qui me fait remettre à huitaine (au moins)! quelques critiques et des « Appréciations sur la limite du raisonnable en matières d'épreuves motocyclistes routières ».

G. DE LAVALLETTE.

N. D. L. R. Pensait-il si bien conclure ?



Réflexions hardies : un diptyque antico moderne

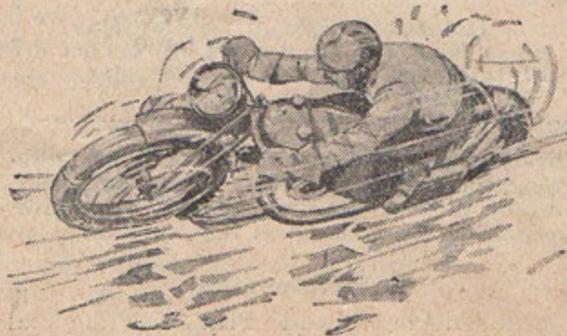
Pourquoi ne pas avoir un peu de tolérance ?

Ce que dit un quotidien vespéral de Paris

Au Tour de France Cycliste :

Il y a eu d'autres bûches, notamment Cardona, qui a été renversé par un motocycliste. Les coureurs ont pris une décision de solidarité qui consiste à ne tolérer maintenant qu'aucun motocycliste ne passe les voitures suiveuses officielles. Les accidents qui se sont déjà produits au cours du Tour sont suffisamment probants pour prouver que nous avons été trop faibles pour laisser passer les motos, ces engins où l'on voit perchés sur la même machine jusqu'à trois personnes et qui, en dépit de tous les règlements du code de la route, viennent naviguer tantôt à droite, tantôt à gauche de la route, et doublent souvent le peloton au risque de renverser de nombreux coureurs. C'est ainsi qu'hier un motocycliste est venu plonger dans un peloton de coureurs dans lequel se trouvaient Berlon et Cardona, les renversant tous deux. Berlon souffre de blessures au genou et au coude. Ce sont là des blessures qui handicapent sérieuse-

ment les coureurs et qui, en tout cas, leur occasionnent des souffrances dont ils se passeraient fort bien dans une lutte aussi pénible que celle qu'ils mènent pendant leur course. — Jean ANTOINE et Alex VIROT.

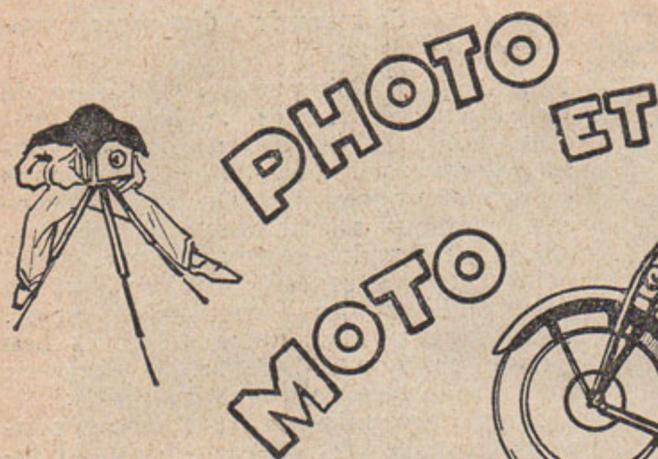


Lisez, jugez et comparez : le vélo est un bel instrument social, la moto en est un autre plus beau encore : Pourquoi cette appellation dédaigneuse « d'engin où l'on est perché » : il nous semble que l'on y est moins haut... mais, chut! la paix! la courtoisie...

Ce que dit « Moto Revue » aux : Paris - Les Pyrénées Motocyclistes

Il y a eu d'autres bûches, notamment Hommaire, Gaussorgues qui ont été renversés par un cycliste. Les coureurs ont pris une décision de solidarité qui consiste à ne tolérer maintenant qu'aucun cycliste ne passe les voitures suiveuses officielles. Les accidents qui se sont déjà produits au cours d'épreuves prouvent que nous sommes des bons gars, pour laisser se mêler nos ardents cyclistes, futurs motocyclistes, que nous aimons bien et qui, heureux comme des princes, pédalent à bout de forces, naviguant quelquefois à droite, plus souvent à gauche risquent l'accident stupide qui fait perdre à nos coureurs leurs atouts.

Bons petits gars, pensez au mal que vous faites aux coureurs; pensez que vous serez bientôt motocyclistes et que vous ne voudrez pas qu'on vous fit de pareilles incartades. — Max End et M. ADAM.



La rapidité de la motocyclette ne doit pas nous engager à réaliser de folles moyennes et des étapes interminables. Nous sommes souvent condamnés à effectuer, dans un temps trop bref, de longs parcours, mais c'est bien contre notre gré. Nous aimons au contraire nous arrêter dans des coins pittoresques, gazer quand la route est monotone, mais flâner quand le paysage est séduisant. La bonne chose que de s'en aller doucement, accompagnés du léger ronronnement du moteur. La vitesse a son charme, mais la promenade aussi. Dégustons, pour ainsi dire, les plaisirs de la route. Nous croyons qu'à cet égard la photographie peut nous obliger à observer, et nous aider à conserver un souvenir précieux de nos voyages.

Quel appareil choisir? Nous proscribons, bien entendu, les appareils de grand format et certains types d'appareils trop lourds, trop encombrants et trop fragiles comme les réflex. Il nous faut en effet un appareil léger, compact et robuste.

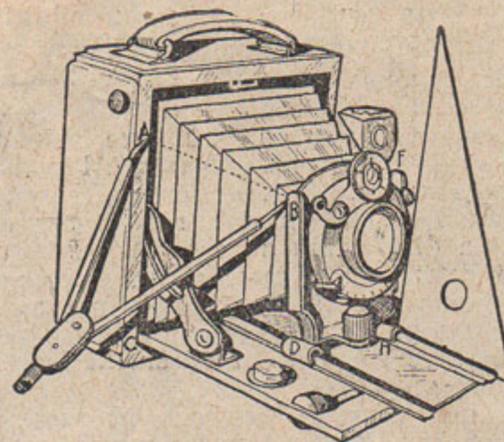
Un format comme le $6 \frac{1}{2} \times 9$ est déjà lisible, et permet de bons agrandissements. Nous aurions une préférence pour les klopks. Les foldings sont également pratiques et, fermés protègent tout le mécanisme. Pourtant il faut se méfier des foldings à bon marché. Nous en avons rencontré de bien défectueux qui ne réalisaient pas, en particulier, la condition essentielle, c'est-à-dire le parfait parallélisme du porte-objectif et du cadre arrière. Or, un objectif ouvert à f-6', et plus encore à f-4,5, ne peut, dans ces conditions, que donner des résultats déplorables car ils sont sensibles à une légère erreur de mise au point. Si une partie des photos est nette et une autre floue, c'est à peu près certainement le parallélisme défectueux qu'il faut accuser; avec un compas ou mieux un pied à coulisse, vous aurez à vérifier le parallélisme, en examinant si, aux quatre coins du porte-objectif, la distance entre le porte-objectif, et le cadre arrière est la même. Ce défaut de parallélisme peut avoir plusieurs causes. Dans le sens vertical, le porte-objectif peut mal reposer sur ses rails, ou l'abattant être faussé. Vous pourrez le vérifier avec une équerre. Ces défauts ne sont pas irréparables dans la plupart des cas. On peut, par exemple, dans certains cas, retoucher les gorges du porte-objectif avec des limes d'horloger et on peut également redresser un abattant. Mais ce sont là des travaux très minutieux. Dans le sens horizontal, le manque de parallélisme vient presque toujours du jeu qui existe entre les glissières du porte-objectif et les rails. On fera très attention à tirer le porte-objectif bien d'aplomb. Ce jeu pourrait être rattrapé au moyen d'un peu de soudure introduite dans une des gorges, et limée ensuite de la quantité voulue.

Un autre défaut également assez fréquent, c'est que le plan de la plaque dans le châssis et celui du verre dépoli ne concordent pas. On aura alors des plaques assez peu nettes, alors que la mise au point sur le dépoli semblait parfaite. Il faut alors faire une série de plaques d'un mouvement, à l'infini, avec divers tirages et en prenant bien soin, au développement, de gratter sur la gélatine un numéro. Partant d'un tirage donné, on saura que la plaque 2 a été prise avec un tirage plus long d'un millimètre, etc. On aura, en examinant les plaques à la loupe, la possibilité de déterminer le tirage donnant la meilleure netteté, et on modifiera en conséquence l'échelle de mise au point. Bien entendu, la mise au point en verre dépoli, pour les objets rapprochés, ne sera utile que si on corrige en modifiant le tirage d'après le décalage du verre dépoli et de la plaque.

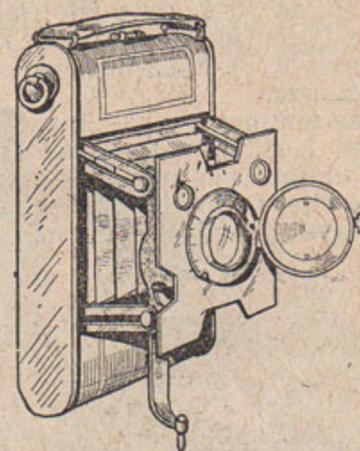
On a une tendance à employer des objectifs à très grande ouverture, 1:4,5, 1:3,5 et même plus. C'est à notre avis une erreur, car ces objectifs n'ont qu'une profondeur insuffisante. Il est certain qu'avec les plaques et les pellicules actuelles on peut utiliser des ouvertures plus réduites, 1:6 par exemple. Sa rapidité est largement suffisante pour les besoins courants. Si vous avez un objectif à grande ouverture, vous diaphragmerez à 1:6 ou 8 pour les cas courants, à 1:10 ou même plus pour les clichés pris au bord de la mer ou par un éclairage intense.

PLAQUES ou pellicules? Les pellicules (ou les films packs), ont l'avantage du poids. Ils sont incassables, permettent le chargement en plein jour, sont orthochromatiques et anti-halo. Leur rapidité est moindre en général que celle des plaques à grande sensibilité. Le prix en est beaucoup plus élevé. La planéité est souvent défectueuse, et la plupart des amateurs confient le développement à des professionnels.

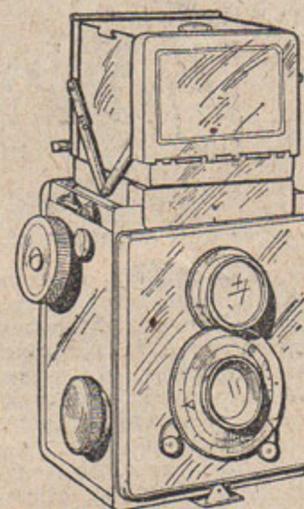
Comme tous les clichés n'ont pas été pris dans les mêmes conditions, il en résulte que le développement d'une bande ne peut être qu'un compromis. On peut, il est vrai, après avoir amorcé le développement, couper les films et les développer séparément, mais c'est une complication. Toutefois si vous avez calculé à peu près juste le temps de pose, ce développement en série peut se défendre. Bref, tout en reconnaissant les défauts des films, nous croyons qu'ils conviennent mieux que les plaques au motocycliste. Mais nous ne saurions trop conseiller l'usage d'un actinomètre qui permet de se rendre compte de l'activité de la lumière et de déterminer ainsi le temps de pose. Plus simples d'emploi et en pratique d'une exactitude suffisante sont les



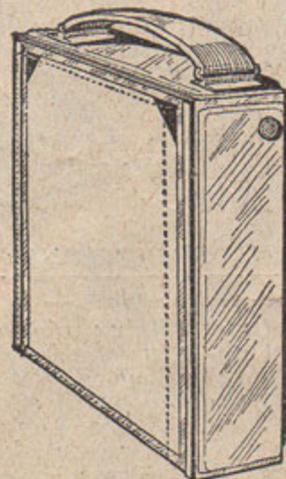
Il arrive souvent que le plan de la plaque ne correspond pas à celui du verre dépoli; d'autres fois, les ouvertures du dépliant sont au petit bonheur; avec un compas vérifiez: $AB = CD = BR = DH$ seront à égale distance; l'équerre nous fixera sur le jeu possible des rails du chariot.



Appareil à pellicules genre Kodak.



L'appareil du type roléflex est très pratique, et très précis.



Si la plaque ne se trouve pas sur le plan du verre dépoli, une mise au point préalable s'impose.

posemètres ou les tableaux additifs qu'on trouve dans n'importe quel manuel.

Nous avons autrefois essayé, avec des succès variés, toutes sortes de développements pour en définitive acheter des révélateurs tout préparés à l'hydroquinone-métol. Nous préférons les révélateurs en solution aux révélateurs en sels, la dissolution de ces derniers pouvant s'effectuer de manière incomplète et provoquer des taches. Développez avec le minimum de lumière car il n'y a pas de lumière rouge rigoureusement inactinique.

Quand vous utilisez des plaques, il vaut mieux charger dans l'obscurité complète et pendant le développement, couvrir la cuvette avec un carton. Plus l'émulsion est rapide et plus il faut pousser le développement. Les détails des parties éclairées doivent apparaître au dos de la plaque. Mais l'expérience vaudra mieux ici que tous les conseils. La plaque s'éclaircira au fixage (solution d'hypo-sulfite à 20 ou 30 % avec addition d'une trentaine de centimètres cubes de bisulfite de soude par litre). Ayez plusieurs cuvettes pour le fixage.

Nous ne sommes pas partisans du développement lent, dans un révélateur très dilué. Il ne faut pas non plus chercher à aller trop vite. On obtiendra les meilleurs résultats avec des révélateurs assez dilués



Un pavé aux grincheux...

Moto Revue, n'en déplaise à quelques grincheux qui ignorent volontiers nos difficultés de réalisation de chacun de nos numéros, aime la grammaire : à la rédaction, il y a d'excellents philologues et souvent, nous regrettons de ne pouvoir réagir plus vigoureusement contre les tendances de nombre de nos confrères qui ont un langage de plus en plus américano-bizarro. Mais tout a une fin... à moto ! Voulez-vous, chers lecteurs, nous aider. Pour les uns, ceux qu'une naissance heureuse a dotés d'une instruction éten-due, nos efforts leur apporteront une satisfaction légitime et une fierté de bon aloi, de sentir leur revue favorite à l'égal des magazines « de bon ton ». Pour les autres, ceux que la vie entraînera trop tôt dans le tourbillon du travail quotidien, sans pouvoir parfaire leur instruction ébauchée sur les bancs de la primaire, ces efforts qu'ils sentiront, même confusément, leur permettront de compléter leur bagage littéraire par l'adoption de termes précis et racés sans avoir recours à la lexicographie sportivo-étrangère. Que chacun nous aide donc :

AUJOURD'HUI RACONTONS :

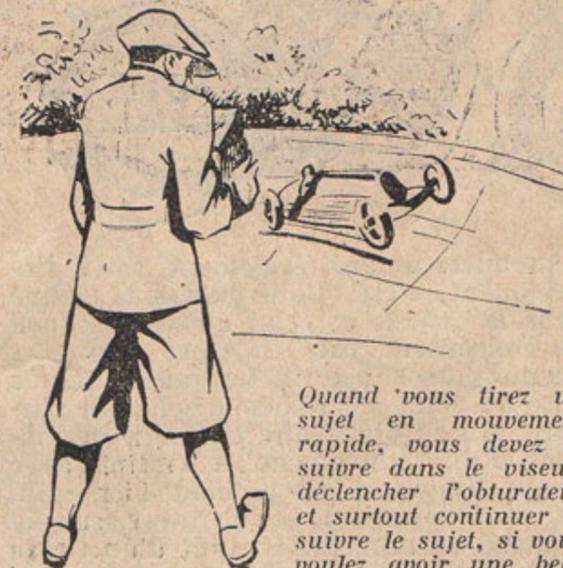
— Abandon. —

L'abandon, quel affreux mot en sport ! Un concurrent qui abandonne, c'est quelque chose comme un chien galeux, pelé et tondu... dans l'esprit des lecteurs ou des admirateurs : un « abandon » a droit à tous les anathèmes de ses amis, à plus forte raison à la moquerie des adversaires. Est-ce juste ?

Oui, si l'abandon est injustifié, dû à la faiblesse, au manque de cran du coureur, à une préparation insouciante, etc...

Mais lorsque l'abandon est dû à des cir-

constances fortuites, crevaisons multiples, accrochage par un tiers maladroit... ne croyez-vous pas que cela sonne mal, faux et la presse sportive qui, jusqu'à ce jour, a exagérément abusé de ce mot passe-partout n'a-t-elle pas un acte de contrition à faire sur les désastres qu'une telle appellation a pu causer ?...



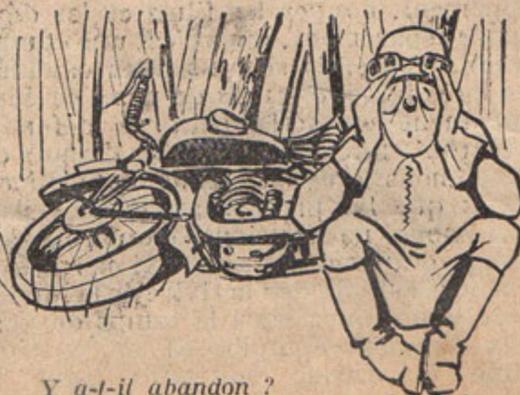
impression de vitesse : le premier plan sera très net, les autres plans en fondu !

Voyez au Bol d'Or : nous-mêmes, dans le tableau horaire nous avons décapité chacun des concurrents qui avait dû « laisser ça là » au moyen du terme usuel : *abandon*. Or par suite d'un incident typographique minime, Boutillier fut le seul à qui le mot ne fut pas appliqué : et chacun des autres concurrents de critiquer (et avec justice !) cette prétendue partialité. Aussi avons-nous décidé, à partir d'aujourd'hui de donner au mot *Abandon*, son sens exact avec le « péjoratif » qu'il comporte...

Nous avons donc entamé cette lutte philologique avec la grande épreuve de Paris-Pyrénées-Paris : aucun concurrent, aucune marque ne fût affligé du mot *Abandon*, si son forfait de l'épreuve fût dû à la fatalité, à un de ces imprévisibles qui ne laisse aucun doute sur la valeur de la construction ou sur le cran du conducteur ; il est inadmissible, par exemple, qu'une magnéto douteuse, mal montée, et dont on ne peut connaître la défektivité, entraîne un constructeur de renom et de qualité, tel San Sou Pap, tel Peugeot ou autres, dans la débâcle, alors que ce même type de magnéto monté par un ouvrier consciencieux aura permis aux autres concurrents de gagner triomphalement.

Donc *Abandon*, est dorénavant la décision appliquée dans nos colonnes soit à la machine, soit au conducteur, dont la préparation, le sérieux auront nettement été insuffisants, soit même lorsqu'il y a incident normal de route, mais nous éviterons scrupuleusement de ternir la gloire d'une firme sérieuse que le hasard aura injustement frappée. Et d'un !

Quels autres mots, chers lecteurs, qui vous choquent ?



Y a-t-il abandon ?

plus simple de recourir à des cuves verticales.

Le tirage des épreuves s'effectuera de préférence sur des papiers au bromure-contraste. Il faut en principe exposer le moins possible et développer dans un révélateur énergique. Quand on a beaucoup d'épreuves à tirer, une tireuse électrique est des plus pratiques. On en trouvera pour une centaine de francs et on peut d'ailleurs en construire soi-même. Il ne faut utiliser que des lampes peu puissantes, 5 ou 10 bougies, et interposer un verre bleuté en avant du cliché.

Pour l'agrandissement, nous ne pouvons conseiller les cônes utilisant la lumière solaire, beaucoup trop variable. Les agrandisseurs verticaux permettent de tirer très rapidement les agrandissements.

Le plus robuste des appareils photographiques est encore délicat. Enveloppez-le dans un carré de soie avant de le mettre dans le sac et portez-le sur vous.

Enfin, n'oubliez pas que nous avons en France d'excellents appareils, de merveilleux objectifs et que n'avez nul besoin d'acheter des appareils étrangers. Alors que certains pays opposent à nos produits des barrières douanières infranchissables, nous avons le devoir de ne pas encourager leur industrie.

X. Y. Z.

Après l'épreuve des P. P. P.

En moto, nous avons Gachet sur Royal Enfield : un seul bras, mais cela ne l'a pas empêché d'avoir à son palmarès de nombreuses performances. Lorsqu'il passa son permis en 1927, l'examineur ne put rien lui trouver de douteux : machine adaptée à son cas, conduite parfaite... et il l'accepta. C'est normal !

PAS un écrou, voui ! voui !! voui !!! c'est ainsi que Pingouin, alias Andrieux, nous dit adieu, s'éloignant les deux bras ballants comme les pans d'un macfarlane gigantesque ou comme les ailes protectrices du pingouin boréal. Et l'on nous assure que ce furent, avec Bernard, les deux concurrents qui « roulerent » le plus régulièrement ; c'est un beau compliment. Il est vrai qu'un ressort de soupape qui casse, ça ne compte plus : n'est-ce pas, pingouin ! et être arrivé à Paris sans avoir ouvert votre trousse à outils, même avec ce ressort rébarbatif est une belle référence.

AUGIER a 19 ans et demi : c'est le benjamin des arrivants d'abord ; ensuite, dans les nombreux indépendants du groupe rouge, il reste seul avec Russoléo à l'arrivée et se classe premier des indépendants : il nous dit que cela ne fut pas aisé : chaîne cassée, rayons cassés, crevaisons... et il nous prétend que sa 500 cmc. ne lui a occasionné aucune difficulté de conduite dans les cols. Augier est à suivre, il a marqué un point que beaucoup de professionnels lui envieraient.

Parmi les cinq rescapés médaille d'or en 500 cmc., il est juste de rappeler Lerefait, agent de Gnome, dans l'Eure. D'un calme imperturbable, bon pilote et bon mécanicien, Lerefait, ancien pilote d'avion de la guerre, trois fois blessé et médaillé militaire, fut encore blessé gravement l'an passé par une voiture hippomobile, et n'avait pas recouru depuis. Mal remis de cet accident qui lui a laissé d'ailleurs une infirmité permanente, il partit donc handicapé très sérieusement au point de vue physique pour la dure étape des 800 kilomètres. Sa machine ? une simple D4, tout ce qu'il y a de plus série et client qui roule depuis trois ans bientôt et qui a gagné successivement le Circuit de la Seine-Inférieure 28, les Six-Jours d'Hiver 29, le Circuit d'Endurance de Haute-Normandie et enfin : les Pyrénées 30. Course régulière, sans incidents, ni accidents, course sans histoire, belle référence.



D. F. Povey, sur « Rudge » au contrôle de Vallorcine et Mrs Newton sur « Royal Enfield ».

CLASSEMENT GÉNÉRAL

Médaille d'Or

Concurrents ayant terminé sans pénalisation. — L. A. Welleff (Royal-Enfield, 350 cmc.); D. F. Povey (Rudge, 500 cmc.); W. L. Tiffen (Vélocette, 350 cmc.); P. B. Cranmore (B. S. A., sidecar 600 cmc.); F. E. Thacker (Ariel, 500 cmc.); C. W. Ramstedt (Cotton, 250 cmc.); F. W. Clarck (New-Imperial, 350 cmc.); L. Crisp (Triumph, 500 cmc.); Maurice Greenwood (New-Imperial, 350 cmc.); A. E. Perrigo (B. S. A., 500 cmc.); Miss M. Newton (Royal-Enfield, 350 cmc.); Marjorie Cottle (B.S.A., 250 cmc.); Miss B. Lermite (Rugde, 500 cmc.); J. Williams (Rudge, 500 cmc.); G. Bakker-Schut (Rudge-Whitworth, 500 cmc.); Silvestri Nunzio (Mas, 175 cmc.); Boutillier (Saroléa, 500 cmc.); Patchett (F. N., 500 cmc.); Bernard (Gnome-Rhône, 500 cmc.); Marcel Jolly (Alcyon 350 cmc.); Paul Boetsch (Magnat-Debon, 350 cmc.); Fernand Fraichard (Terrot, 350 cmc.); Paul Debaisieux (Monet-Goyon, 350 cmc.); Norbert Coulon (Terrot, 350 cmc.); Henri Naas (Gnome-Rhône, 500 cmc.).

Médaille d'argent

Concurrents ayant au maximum 10 points de pénalisation. — Gilera Luigi (Gilera, sidecar 600 cmc.), 1 point; Préjoux (Peugeot, 350 cmc.), 2 points; V. C. King (Douglas, 750 cmc.), 4 points; L. H. Davenport (A. J. S., 350 cmc.), 6 points; J. W. Douglas (Douglas, 750 cmc.), 6 points; Grana Rosolino (Gilera, 500 cmc.), 7 points; Maffei Miro (Gilera, 500 cmc.), 7 points.

Médaille de bronze

Concurrents ayant au maximum 25 points de pénalisation. — Bonatti Lino (Mas, 175 cmc.), 12 points; Sourdot (Monet-Goyon, 175 cmc.), 14 points; Mrs L. Mac-Lean Douglas, 350 cmc.), 15 p.; De Ridder (Ariel, 500 cmc.), 17 p.; E. H. Littledale (Ariel, 500 cmc.), 20 p.; C. Exwise (A. J. S., 350 cmc.), 22 p.

Souvenir offert aux concurrents ayant terminé avec au maximum 50 points de pénalisation. — Boneschi Natale (Mas, 175 cmc.), 26 p.; Fijma (Ariel, 500 cmc.), 32 p.; J.-J. Boyd Harvey (Matchless-Silver-Arrow, 500 cmc.), 33 p.; Van Hamersveld (Rudge-Whitworth, 500 cmc.), 34 p.; S. M. Williams (A. J. S., 350 cmc.), 34 p.; Peggy Shillabeer (Matchless, sidecar 600 cmc.), 44 p.; J. Melzer (B. M. W., 750 cmc.), 45 p.; M. Piret (Saroléa, sidecar 600 cmc.), 45 p.

Concurrents ayant terminé avec plus de 50 points de pénalisation. — Den Engelsen (D. K. W.), 51 p.; Miss C. Herbert (Calthorpe, 350 cmc.), 60 p.

Pourcentage des médailles d'or obtenues par pays, en proportion des participants. — France : 53, 84 %; Grande-Bretagne : 36, 36 %; Belgique : 33, 33 %; Hollande : 12, 50 %; Italie : 11, 11 %; Allemagne : 0; Tchécoslovaquie : 0.

Trophée International : Equipe d'Italie, Grana, Rosolino, Gilera, Luigi, Maffei Mipo, sur Gilera, 15 p. 2^o, Grande-Bretagne : H. S. Perrey, L. A. Welch, C. F. Povey 400 p.; 3^o, France : Bourguin, Bernard, Marcel Jolly, 420 p.; 4^o, Belgique : Lovinfosse, Saive, Piret, 745 p.

International Silver vase : France : Coulon, Debaisieux, 14 points.

2^o, Italie, Silvestri Nunzio-Boneschi Natale et Bonatti Lino, 38 p.; 3^o, Hollande, Fijma, de Ridder, Sybrandy, 349 p.; 4^o, Grande-Bretagne, Mac Lean, Miss E. Foley, Miss B. Lermite, 415 p.; 5^o, Grande-Bretagne : Kershaw, A. E. Perrigo, H. G. Uzzel 500 p.; 6^o, Hollande, Bakker Schut, P. J. Nortier, Van Hamersveld, 634 p.; 7^o, Italie, Vallati Silvio, Martelli Bruno, Fieschi Virginio, 722 p.; 8^o, Belgique, Lovinfosse, Saive, Piret, 847 p.; 9^o, France, G. de Lavalette, Gaussorgues, Naas, 1.000 points.

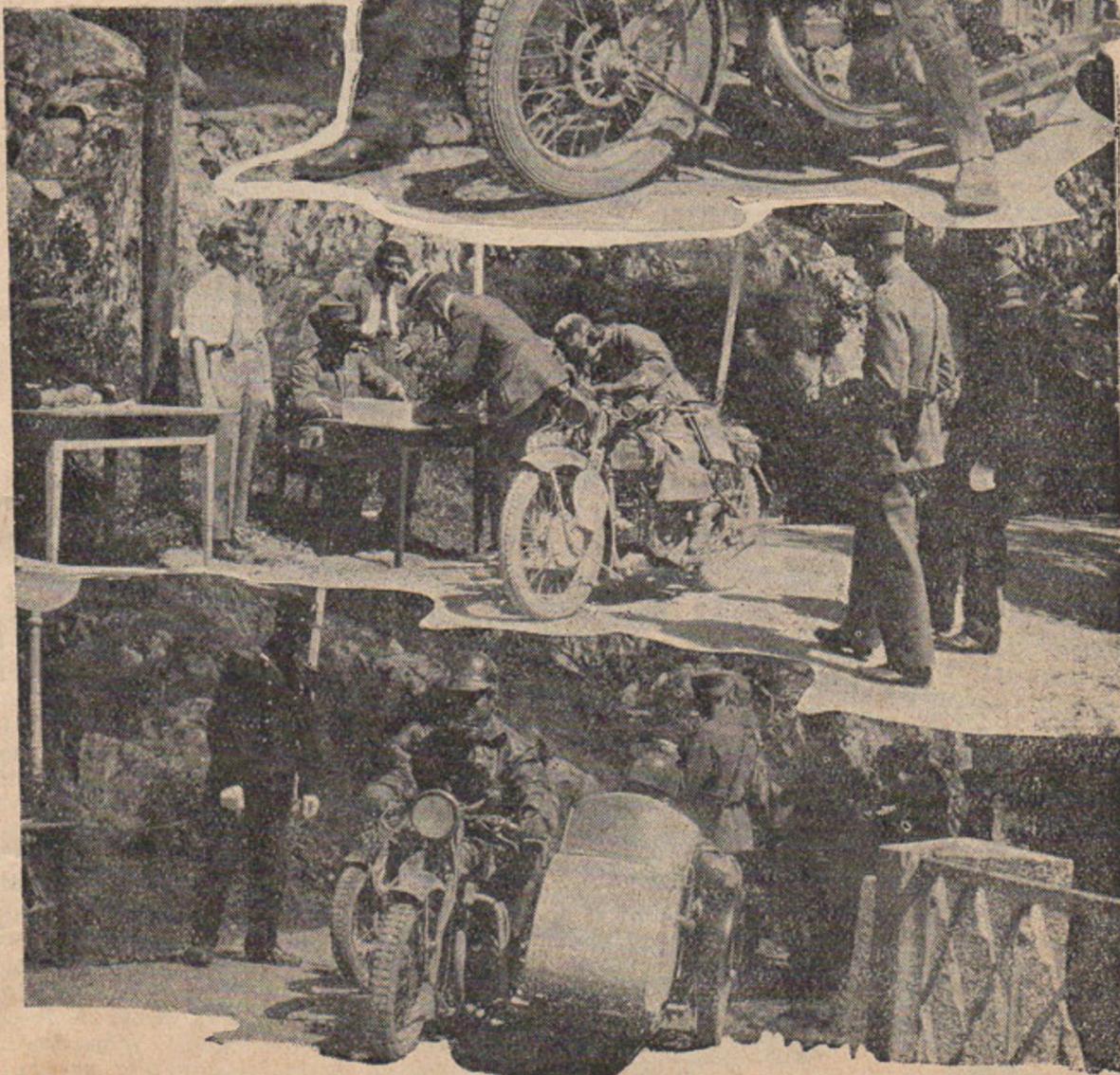
Aucune grande médaille d'or n'a pu être attribuée, toutes les équipes de constructeurs étant pénalisées.

Après l'épreuve

LE concours international des Six-Jours est constitué, cette année par une

épreuve de régularité comportant deux parcours d'une journée avec départs et arrivées à Grenoble, un parcours de deux jours traversant une partie de l'Italie et de la Suisse et deux autres épreuves d'une journée avec départs et arrivées à Grenoble.

A la douane suisse ; en haut, notre Bernard national sur « Gnome et Rhône » ; au centre, Martelli sur « Ardéa » et en bas, le belge Piret sur « Saroléa » avec sidecar « Belgian »



Le concours se termine par une épreuve de vitesse près de Grenoble.

L'Union Motocycliste de France organise l'épreuve avec la collaboration du Moto Club de l'Italie et de l'Union Motocycliste Suisse.

L'organisation du concours est placée sous la direction du sportsman parisien bien connu M. G. Printamp et la surveillance d'un comité international dont les commissaires sont : M. A. Pérouse, France, M. A. V. Ebbelwhite, Grande-Bretagne, Le cavalier A. Ferrario, Italie.

Les moyennes que les concurrents ont à tenir quelle que soit leur cylindrée (une 175 cmc ou une 1.000 cmc. ont les mêmes) varient suivant les difficultés du parcours, entre 30 kilomètres (exceptionnellement !) et 45 kilomètres à l'heure.

Les contrôles horaires sont assez rapprochés et la distance les séparant varie entre 35 et 59 kilomètres.

Pour éviter la reproduction des incidents qui marquèrent la première journée du concours de l'an dernier, il a été décidé de supprimer les contrôles secrets.

Et, bien que les concurrents soient encore pénalisés pour avance à un contrôle, on les prévient gentiment de la proximité du contrôle par un drapeau bleu, dit d'attente. Le drapeau jaune désignant le contrôle lui-même où on ne doit se faire pointer qu'à son heure de passage.

Le pesage eut lieu dimanche et lundi au gymnase municipal. Aucune décoration de drapeaux, de guirlandes, ne venait cacher la laideur de ce piteux édifice. On ne semble guère s'être mis en frais pour souligner le caractère solennel de cette grande épreuve internationale.

Cela change désagréablement le journaliste habitué d'épreuves semblables à l'étranger où l'on s'efforce de donner un air de fête populaire à de semblables événements.

Quoi qu'il en soit, reconnaissons que l'organisation fut efficace dans sa sécheresse toute administrative.

Voici le chiffre des partants rangés par nations :

43 concurrents anglais, dont six dames !
8 concurrents hollandais.
10 concurrents italiens.

1 concurrent allemand (Von Krohn).
3 concurrents tchécoslovaques.
1 concurrent suisse.
6 concurrents belges, ou déclarés tels, pour l'occasion, comme Boutillier !
13 concurrents français.

Les cadres et autres pièces ont été marqués comme dans Paris-Les Pyrénées-Paris, par des traits de couleurs « secrètes » suivant la méthode introduite depuis deux ans par l'A. D. A. C.

PARMI les machines intéressantes présentées au pesage. Signalons la Matchless Flèche Argent à suspension arrière.

La nouvelle « D. K. W. » 300 cmc. type bloc-moteur que pilote le hollandais Den Engelsen.

Et la nouvelle création de la Société des Automobiles « Praga » Tchéco-Slovaquie. Une très belle motocyclette « Praga B. D. » une 500 cmc. à bloc-moteur à culbuteurs.

Beaucoup de motocyclettes anglaises étaient munies de tuyaux d'échappements relevés au-dessus de l'axe arrière, en prévision des gués que traversait généralement ce genre d'épreuve en Angleterre.

Mais il n'y en aura point, cette année, aux six-jours organisés par les Français.

Notre sport motocycliste n'aime pas... l'hydrothérapie !

Les trois « Ardea » 250 cmc., italiennes, sont également de fort intéressantes nouvelles venues avec leur bloc-moteur à cylindre horizontal à la « Guzzi ».

LE vaste hall du Grand Palace Hôtel Majestic, avec sa frise de briques vernies représentant les sports, des automobiles et même des motocyclettes : bravo ! est le quartier général de l'épreuve.

On se « mélange » assez peu entre concurrents de nationalité différente. Chacune fait bande à part, et c'est bien regrettable pour le côté pittoresque et social des six-jours.

Un des propriétaires de journaux motocyclistes et automobilistes descend de sa somptueuse « Rolls Royce »... Journaux anglais naturellement !

Rencontré le sympathique et polyglotte capitaine Kolhaas Reevers de notre confrère hollandais « Motovrijwiel », d'Harlem.

ON a remplacé les dossards ou brassards des concurrents par des plaquettes en celluloid portant leurs numéros, et qui s'accrochent à la boutonnière : solution élégante.

Les équipes anglaises, belges, françaises, italiennes, désignées pour le Trophée International portent seules de superbes brassards brodés aux couleurs nationales ! C'est décoratif !!

La Première Journée

LA première journée est particulièrement pénible. A leur retour au parc, les concurrents sont fort pessimistes. Tous s'accordent à se plaindre des grandes difficultés qu'ils eurent à maintenir les moyennes imposées.

C'est une véritable course de vitesse en montagne sur routes étroites et non gardées, et tout près d'abîmes...

Il leur faut prendre tous les virages à la corde, qu'ils soient à gauche ou à droite. Au petit bonheur, en espérant qu'il ne s'y trouvera pas une voiture venant en sens inverse !

Mais c'est ce qui arrive à G. de Lavalette qui entre en collision dans un virage avec une auto.

Dégâts matériels seulement, heureusement ! mais qui le forcent à abandonner.

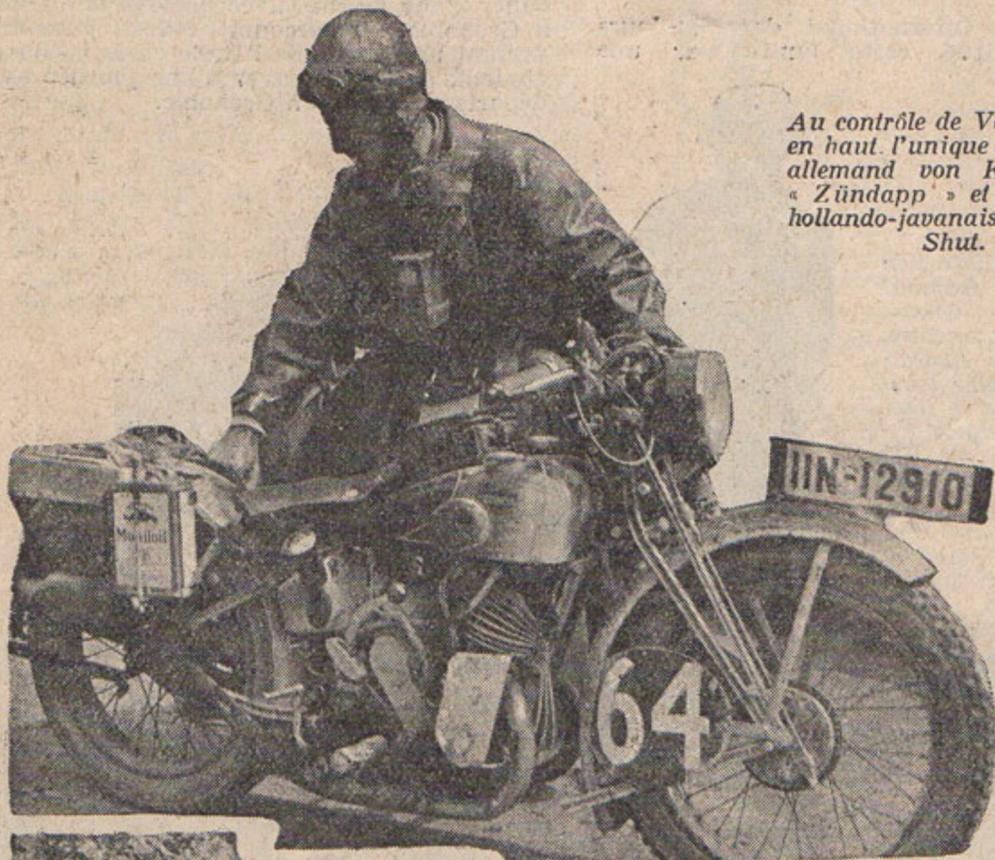
Les chûtes, les crevaisons se succèdent. Ychodil sur la nouvelle « Praga » doit laisser ça là, ainsi que Caviglia, qui se blesse.. Mais, hélas, dans la descente d'un col, voilà le premier accident grave.

F. Dickson, sur « Brough Superior », est précipité contre la paroi rocheuse. Il est relevé avec une fracture compliquée de la jambe droite.

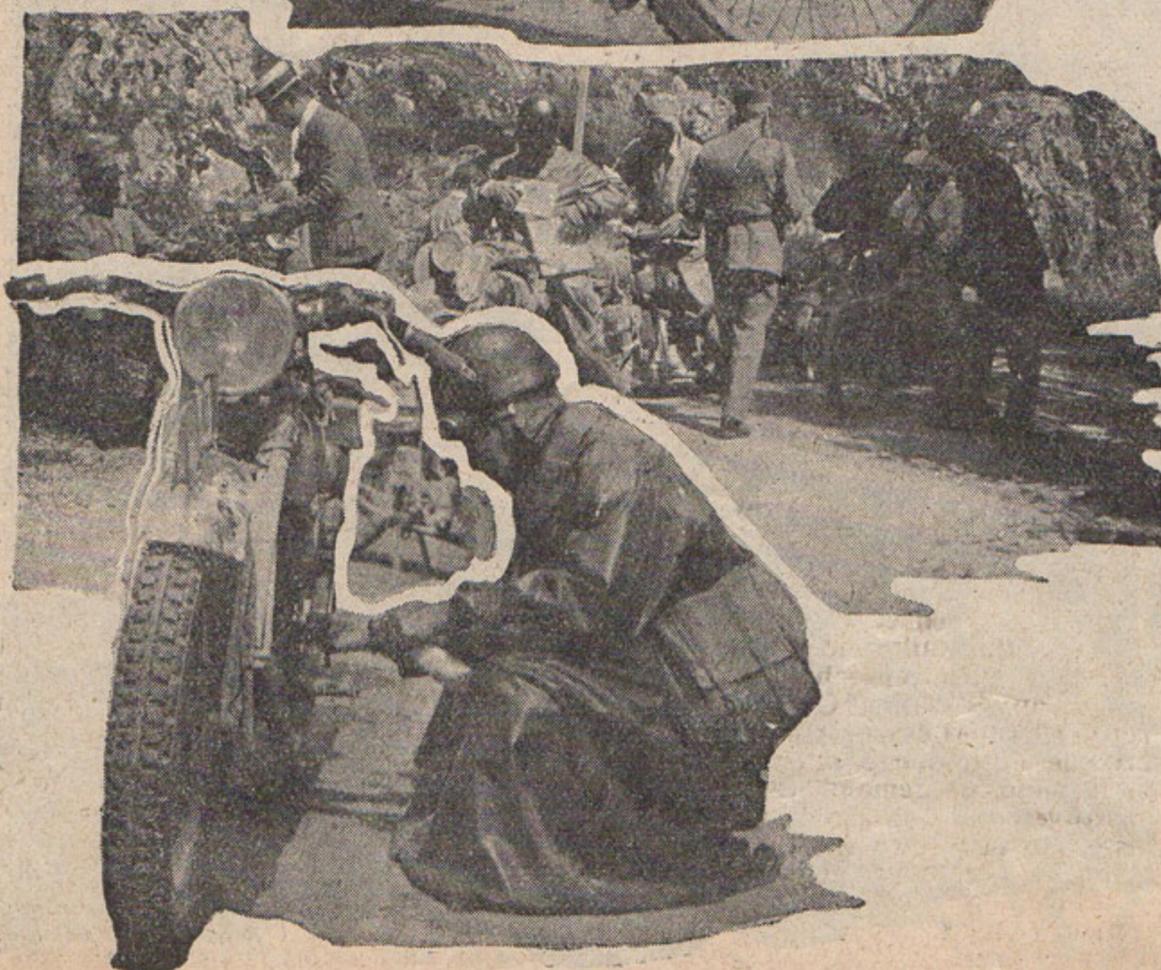
Les deux co-équipiers Eddy Meyer et Geo Brough, abandonnent en signe de deuil.

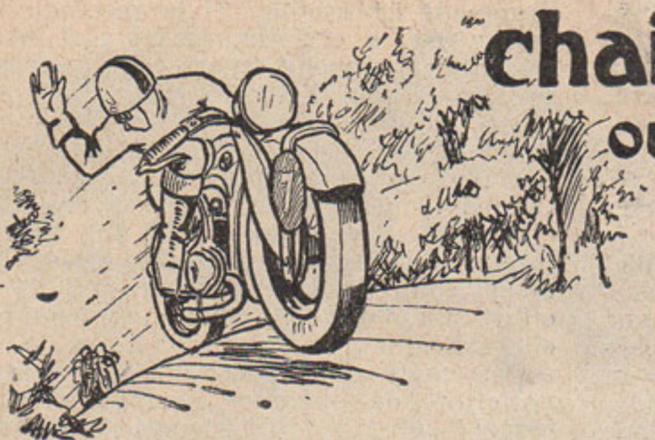
(A suivre).

LE FLANEUR



Au contrôle de Vallorcine : en haut l'unique concurrent allemand von Krohn sur « Zündapp » et l'amateur hollando-javanais Bakker Shut.



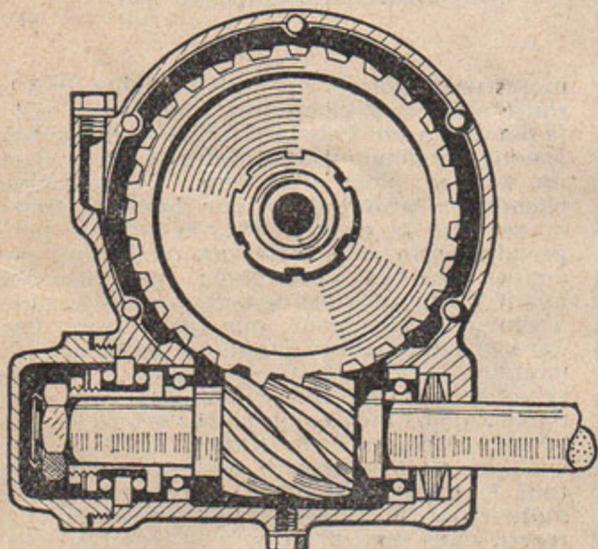


chaîne ou cardan...?

III

Pour la transmission par engrenages

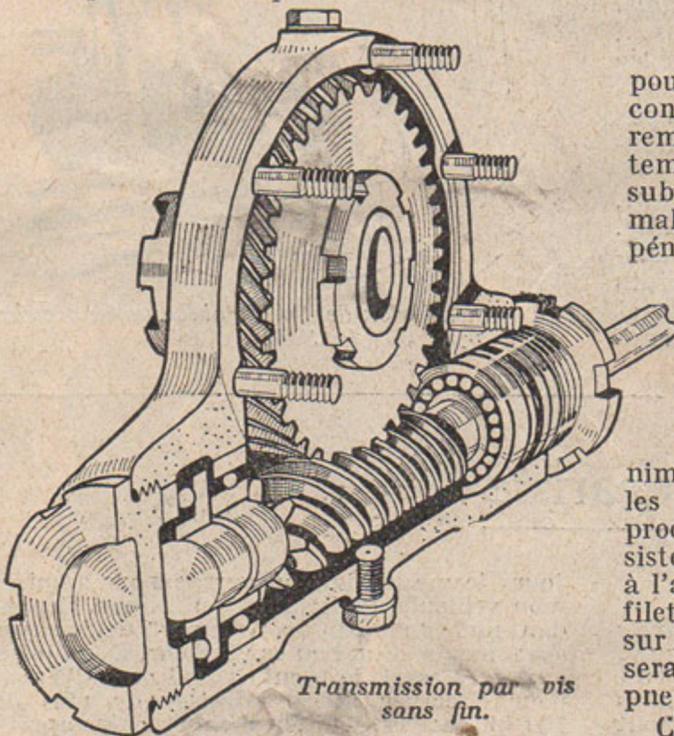
LA chaîne a fait récemment l'objet d'une apologie très ingénieuse. Assurément la partie est belle. La chaîne est une excellente transmission. Son rendement, au moins quand elle est propre, est très élevé, elle est peu bruyante elle est très sûre ; une rupture de chaîne est aisément réparable. Elle s'accommode des faibles erreurs d'alignement qui sont inévitables dans un cadre. Elle est simple et peu coûteuse. On ne peut dire que la transmission par engrenages se soit imposée. L'exemple le plus illustre en est la B. M. W. qui, elle, circule à un nombre respectable d'exemplaires, mais on fait remarquer que la B. M. W. est une deux-cylindres et qu'elle est d'un prix élevé. On tend donc à considérer que la transmission par engrenages ne peut s'accommoder que des moteurs polycylindriques et qu'elle est d'une réalisation coûteuse. Certes, nous croyons, pour notre part, à l'avenir du polycylindre, et on nous permettra d'invoquer sur ce point l'autorité de deux motocyclistes dont la renommée est universelle, nous voulons parler d'Alec Bennett et d'Herbert Le Vack. Et nous ne pensons pas que l'adoption du polycylindre doive se traduire par une hausse de prix (à moins, bien entendu, que les conditions économiques provoquent un nouvel avilissement du franc). Une automobile monocylindrique serait aussi coûteuse à produire qu'une quatre-cylindres et serait vendue, par conséquent, un prix aussi élevé. Nous avons, par exemple, en Angleterre, une voiture, la Jewett, à deux



Transmission par pas hélicoïdal, même principe que celui de la vis.

cylindres opposés. Son prix est supérieur à celui d'une Austin. D'ailleurs, signalons qu'une certaine moto à quatre cylindres, qui fut présentée au dernier Salon, a donné aux essais toute satisfaction et qu'elle sera mise sur le marché à un prix

qui ne dépassera pas celui d'une mono de même cylindrée et de même classe. Il est évident que si le polycylindre s'impose, il entraînera l'adoption de la transmission par engrenages. Nous reconnaissons que le polycylindre mettra le constructeur en présence de certaines difficultés dont la plus redoutable est le fléchissement latéral du cadre. Il faudra des cadres très larges et bien triangulés. Mais nous sommes persuadés que le polycylindre est le moteur de l'avenir, et qu'avec lui, la transmission par engrenages connaîtra le triomphe définitif. Mais ce n'est pas de l'avenir dont nous avons à discuter, mais du présent. Pourquoi, à notre avis, même avec le monocylindre, la transmission par engrenages nous paraît-elle supérieure à la chaîne ?



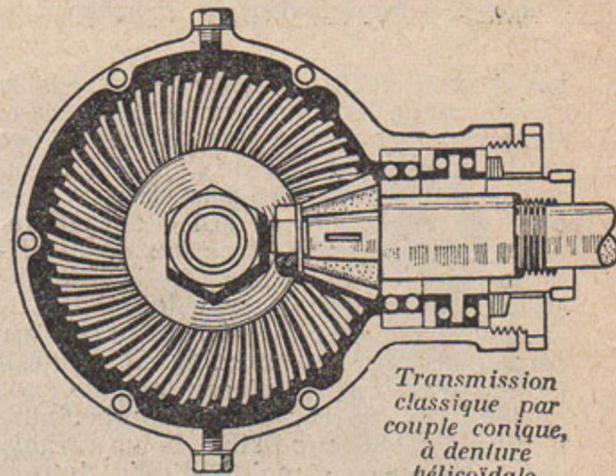
Transmission par vis sans fin.

Ce que nous reprochons à la chaîne

COMME nous le disions au début, la chaîne constitue un excellent mode de transmission et la preuve, c'est qu'elle est, sous diverses formes, fréquemment utilisée dans les machines, que sur les camions elle est encore employée. On nous dira également qu'une chaîne dure 10 ou 15.000 kilomètres et qu'ainsi elle est très économique. Nous ne méconnaissons enfin nullement la facilité de réparation. Que reprochons-nous donc à cette pauvre chaîne ? C'est son entretien. Ce n'est pas une perspective réjouissante que d'être obligé, quand on a roulé sous la pluie, de démonter la chaîne, de la nettoyer et de la passer au bain de graisse. On nous dira que le reste de la machine a besoin également d'un nettoyage énergique, mais il ne faut pas chercher à excuser un défaut en constatant la présence d'autres imperfections. On peut affirmer que la moto de l'avenir

sera, sous tous les rapports, d'un entretien beaucoup plus facile que la moto actuelle et que tous ses organes seront protégés contre les intempéries. Mais si nous pouvons, dès à présent, nous délivrer de cet entretien en ce qui concerne la transmission, pourquoi ne pas le faire ?

Une chaîne, comme tout organe mécanique, ne fonctionne dans de bonnes conditions et n'a un bon rendement que si elle est graissée de manière adéquate. Nous connaissons un jeune enthousiaste qui a construit un « hors bord » dont l'hélice est entraînée par une chaîne fonctionnant dans l'eau. Cela marche, mais il faut, à chaque séance, enlever la chaîne, la mettre dans un four pour la sécher, puis la passer au bain de graisse. Sur nos machines, la situation est meilleure, mais cependant, par temps sec, la



Transmission classique par couple conique, à denture hélicoïdale.

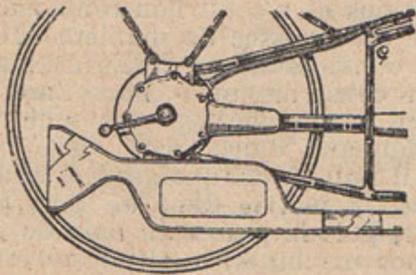
poussière s'agglomère à la graisse pour constituer un cambouis qui pourrait remplacer la meilleure pâte à roder. Par temps de pluie, c'est bien pis. La chaîne subit un redoutable bain de boue. Celle-ci, malgré la force centrifuge, finit par pénétrer. A partir de ce moment-là, le rendement diminue et l'usure devient beaucoup plus rapide.

Graisser une chaîne non protégée n'est qu'un remède très relatif. Il faut des flots d'huile pour qu'il en reste un peu sur la chaîne et que, par l'onctuosité, une minime partie de cette huile atteigne les articulations intérieures. C'est un procédé aussi primitif que celui qui consisterait à faire travailler la tête de bielle à l'air libre et à laisser couler sur elle un filet d'huile. Faut-il insister également sur la saleté qui en résulte. Cette huile sera en majeure partie projetée sur les pneus, sur nos vêtements.

Cette objection tomberait au moins pour la chaîne secondaire si on la protégeait. Il nous semble bien difficile, en effet, de défendre la chaîne primaire qui, de l'avis même des fabricants, fonctionne dans des conditions désastreuses. Les articulations de la chaîne primaire doivent fléchir de manière exagérée sur un pignon moteur trop petit, et par suite de la vitesse, la force centrifuge rend le graissage interne très difficile, même si la chaîne fonctionne dans un bain d'huile. Nous ne pouvons considérer la boîte séparée comme une solution satisfaisante et, malgré les difficultés de construction du bloc-moteur, nous préférons ce dernier.

La chaîne secondaire tourne sur des pignons de diamètre assez grand et sa vitesse de déplacement est normale. Aussi donnerait-elle des résultats bien plus satisfaisants si, au lieu de travailler à l'air libre, elle fonctionnait dans un bain d'huile. Et il est étrange que les défenseurs de la chaîne ne s'efforcent pas de créer un carter pratique. Nous avons

eu, pour notre part, des machines à carter de chaîne, et il est certain que la longévité des chaînes s'en trouvait de beaucoup prolongée, au moins de trois fois. Mais, par contre, ces carters sont fragiles, peuvent être aisément faussés dans un choc. Ils sont difficilement démontables, et calculés trop justes, ils ne permettent

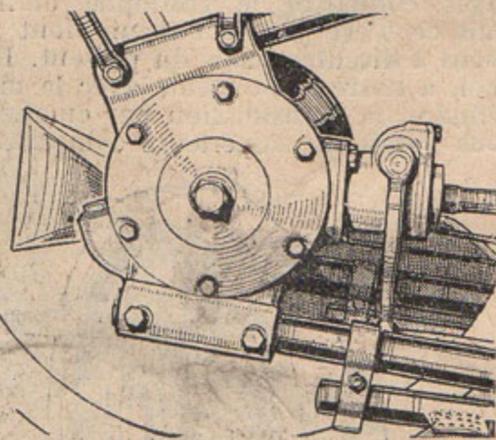


L'Olcara italienne est une des firmes qui a adopté la transmission par engrenages.

pas d'avoir de jeu dans le réglage de la chaîne, sinon ils sont heurtés par celle-ci et ferrailent. Nous croyons que, si on voulait faire un carter de grandes dimensions, il faudrait, non pas essayer avec plus ou moins d'ingéniosité de monter une carcasse en fer-blanc ou en aluminium sur un des tubes de la fourche arrière, mais remplacer celui-ci par le carter même qui posséderait alors un couvercle latéral détachable. Il y aurait lieu, il est vrai, de placer le pignon de chaîne à l'extérieur de la fourche, mais il n'y a rien là d'impossible. Nous aurions, certes, beaucoup moins d'objections à élever contre une chaîne ainsi protégée et correctement lubrifiée. En effet, dans ce cas, la force centrifuge n'empêcherait pas l'huile de s'insinuer entre les articulations.

Nous ne considérons pas, cependant, cette solution comme entièrement idéale. Tout d'abord, la chaîne s'allonge inégalement en sorte, qu'après un certain temps, elle flotte en certains endroits et vient heurter le carter. De plus, les rup-

tures de chaînes ne sont pas exceptionnelles et dans le cas d'un carter, la chaîne brisée viendra se coincer entre un pignon et le carter et provoquera un arrêt brusque qui pourra être fatal à la transmission et au moteur et qui sera la cause d'une belle chute pour le motocycliste. Enfin, il ne fait pas de doute qu'un carter augmente de manière très sensible le prix d'une machine, autant probablement qu'une transmission par engrenages. S'il était impossible, pour une raison ou pour une autre, de réaliser une transmission satisfaisante, au moyen de vis ou d'engrenages, nous considérerions que la chaîne, mais la chaîne sous carter, serait la solution la plus recommandable. Il faudrait alors veiller à rendre la rupture de chaîne impossible. Le maillon de jonction qui est le point faible serait supprimé et on utiliserait des chaînes ininterrompues en prévoyant pour le dispositif de réglage un jeu suffisant pour permettre leur montage. Mais la chaîne fonctionnant sans protection est une solution de fortune qui ne survit que pour des raisons de simplicité et d'économie. Le fait qu'elle est employée sur les machines de course n'est pas un



La transmission de la Motobécane du dernier Salon.

argument irréfutable. Si la machine de course est, à certains égards, fort intéressante et permet d'amasser des données précieuses pour l'établissement des machines de tourisme, il ne faut pas en conclure que cette dernière doit être une réplique de la moto de course. Particulièrement, en ce qui concerne la chaîne, il est vrai que celle-ci doit transmettre un effort considérable, et jamais on n'a douté qu'elle puisse résister à cet effort quand elle est en bon état et quand elle travaille dans des conditions normales, mais autre chose est de fournir un effort de quelques heures pendant lequel il subsiste à l'intérieur des maillons une légère pellicule de graisse, pendant lequel l'huile est envoyée sur la chaîne par des graisseurs spéciaux, au grand détriment de l'économie et de la propreté, et de résister à des milliers de kilomètres d'usage en ne recevant que des soins intermittents. Que les chaînes actuelles résistent pendant 15.000 kilomètres à de telles conditions, c'est une preuve que les fabricants de chaînes, peut-être sous la menace encore lointaine des transmissions par engrenages, sont arrivés à des résultats vraiment remarquables, mais il n'en reste pas moins que le principe de la chaîne non protégée n'est pas satisfaisant. Nous avons à rouler par tous les temps et nous savons combien il est sinon pénible, du moins désagréable, de nettoyer et de graisser fréquemment une chaîne. Il est de plus horripilant de penser à cette malheureuse chaîne et à son triste sort. Si vous trouvez qu'elle est la solution définitive de la transmission motocycliste trouvez des carters qui la protègent. N'oublions pas, en effet, qu'il faut simplifier de plus en plus l'entretien de la motocyclette et que beaucoup de motocyclistes n'ont qu'une affection très relative pour le bricolage et le cambouis.

REGAIRAZ.

(A suivre.)

Fantaisie Cyclecariste

Un rêve ! Non, une réalité

DÉPASSÉ la soixantaine sans jamais avoir fait rouler un véhicule et se risquer, sans entraînement, sur la route, au volant d'un 3 roues genre sport, est bien osé. Mais que voulez-vous on fait des bêtises à tout âge ?

Hanté par le désir de posséder un engin de locomotion pratique pour la campagne d'un maniement mettant en application la théorie du moindre effort (quel fainéant je fais !) je m'exerçais sur une bicyclette, mais il fallait pédaler ; je montais sur une moto, mais je n'étais pas équilibriste (!) Enfin, comme je tenais à me faire rouler (au sens propre de l'expression), je fixais mes vus sur l'auto. Heureusement que les déboires que j'avais éprouvés dans mon apprentissage précédent ne se renouvelèrent pas — ce qui me fit abandonner ce moyen de locomotion, — je me remis entre les mains d'une excellente école d'auto, qui m'apprit à conduire. Je réussis à passer, avec succès, mon permis de conduire. Grisé par l'obtention de cette pièce, il me fallait alors pratiquement l'utiliser. Mais sur quelle voiture ? Limité dans mes moyens pécuniaires, je cherchais la voiture d'occasion. Les conseils des uns et des autres ne me manquèrent pas ; ils n'avaient que le défaut d'être contradictoires. Après avoir couru aux quatre coins de Paris, je me décidais sur un cyclecar d'Yrsan, mais neuf. J'en prenais livraison en le faisant conduire, moi comme passager, au garage. Tous les

jours je me rendais au garage pour admirer mon véhicule, mais je ne roulais pas. Cependant un beau matin je pris le parti de l'essayer accompagné d'un bon conducteur. Deux jours après cet essai, je montais seul mon d'Yrsan pour effectuer une randonnée de plus de 100 kilomètres. Au départ, une légère appréhension se faisait sentir bientôt dissipée par la facilité de conduite du cyclecar. Prudent et marchant à une allure lente, j'arrivais à Versailles où, en m'adressant à un gendarme à pied pour demander mon chemin, je fus reçu d'une façon cavalière : « Il y a des pancartes, vous n'avez qu'à les regarder ». Quel est ce gendarme, son matricule, sa brigade ? Après, je gagnais Saint-Cyr. Maître absolu de ma voiture, j'atteins Houdan. Passé Houdan, je m'égarai sur un chemin de traverse plus ou

Appel aux initiatives

Dans une revue comme la nôtre, il nous faut toujours trouver du nouveau, suivre l'évolution, vivre avec son temps.

Aussi, si vous avez des idées à nous suggérer, cela nous fera plaisir et vous rapportera. N'attendez pas.

La Direction.



moins praticable et qui finit par aboutir à la route d'Anet. 2 kilomètres avant cette ville, je me dirige sur Ivry-la-Bataille en m'égarant à nouveau pendant 100 mètres environ dans un sentier plein d'ornières. Je rebrousse chemin en faisant demi-tour dans une ferme et regagne la route d'Ivry-la-Bataille pour prendre enfin celle d'Evreux où je finis par arriver au but déterminé ; mais harassé, ayant fourni un effort de volonté considérable. J'avoue humblement que je n'avais pas, dans la circonstance, appliqué la théorie du moindre effort. J'avais parcouru, pour ma première sortie, 108 kilomètres sans une panne, ayant même poussé la voiture jusqu'à 60 kilomètres à l'heure (bigre, quel as !). Mon cyclecar s'est comporté admirablement sur tout le trajet. S'il m'est arrivé de caler le moteur dans certains ralentissements, j'ai réussi, dans bien des cas, à le remettre moi-même en route ; il est juste de dire qu'il part à peine au 1/4 de tour de manivelle ; dans d'autres cas, par suite de fatigue, j'ai dû faire appel au concours de tiers, notamment d'un motocycliste qui s'est très aimablement arrêté pour me rendre ce service.

Conclusion : Oh d'Yrsan ! que ne t'ai-je connu plus tôt.

E. RATEAU.

PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS
1930Le départ
de St-Jean-de-Luz pour Tarbes

Quelques interviews

IL y eut de remarquables resquilleurs pour goûter au traditionnel champagne... et le plus drôle, c'est qu'aucun, cette fois, ne put mettre cet exploit à son tableau de chasse. Mieux ! un concurrent malheureux fut même presque houspillé pour son insistance à vouloir pénétrer : il eut beau faire et beau dire, le cerbère en cuir placé à l'entrée, et qui n'était autre que notre secrétaire, ne voulut jamais le laisser pénétrer : et il en a conçu contre lui une vindicative hargne ! Allons, Triareau, Robert, 2^e primo, pourquoi vouloir exiger que la mémoire de ce brave secrétaire n'ait pas eu au moins une petite défaillance et n'ait pas, une fois par hasard, reconnu un des 500.000 motocyclistes de France. Robert Triareau, renforcez votre rancœur, sachez que votre vilain adversaire n'a pas plus connu que vous, et par devoir professionnel, la saveur de ce champagne si regretté et qu'enfin, il a conservé de vous un excellent souvenir et l'impression bien nette que, si le sort ne vous a pas favorisé aux Pyrénées, ce n'est pas par votre faute mais que vous restez pour nous tous un excellent coureur, peut-être même sans vous gonfler d'orgueil, un futur as : vous en avez l'étoffe.

L'EXPÉRIENCE en est-elle concluante ? N'était-ce pas des « dirt tracks » les pneus adoptés par Bernard pour l'épreuve ? En tout cas, nous croyons savoir qu'ils reviennent fort cher par leur nombre à l'expérimentateur et leur adoption, en tourisme, est encore lointaine.

LISMOND est un as : aucun concurrent n'eût été capable de tenir toute l'épreuve avec une machine telle qu'elle lui fut confiée, c'est-à-dire remontée au dernier moment à la hâte. Acrobat, il le fut : un beau bolide, sans doute, mais pas préparé, et l'élimination en arrivant à Monthléry fut tragique pour l'as belge.

LE Pingouin se fâche dans tous les restaurants où il déjeune ; partout il commande en double, et les garçons intrigués n'exécutent jamais ses ordres : est-ce de sa faute s'il a si gros appétit ?

PARTI de Besançon avec un Amilcar spécialement transformé, Lancianno eut des ennuis de joints de culasse, avant d'arriver à Paris, la veille du pesage. Il ne put donc atteindre le lieu de départ que 2 heures avant le signal et essaya jusqu'à

16 heures de trouver des joints en cuir pour tenter sa chance. Il était utile que *Moto Revue* expliquât le forfait de Lancianno, qui avait tout payé, même son assurance et ce forfait doit être classé comme un « hors course ». Il n'est donc pas de la caté-

gorie des gens qui s'inscrivent et ne partent pas.

BEVIA, celui qui n'a qu'un bras, se rappellera longtemps la montée entre Entraygues et Montalvy où sa voiture se trouva trop curieuse et les roues avant se campèrent au-dessus d'un joli ravin ; les roues arrière, heureusement moins indiscreètes, restèrent sur la route, bien agrippées.

UN incident idiot : la collision à 40 kilomètres de Saint-Jean-de-Luz : la fourche faussée, les freins brisés, réparer tant bien que mal, faire une erreur de parcours dans l'Auvergne et arriver tel quel à Monthléry pour rattraper cinq points sur le circuit de vitesse, c'est bien ! pour Fournival, le poulain de l'A. M. Dyonisienne.

MOLARD ! Tu peux filer... tu n'auras plus besoin de faire le bon sur la route... lui criait cet as avant le départ sur la piste d'



Dans le médaillon : l'officiel... et ses pendules enregistreuse en haut du Puymaurens.
A gauche : Sourdot réajuste son équipement avant la "lutte finale" et met une ceinture élastique.
Un parc fermé (ou tel) à Orléans.
Hommaire contrôle ses pneumatiques à Monthléry.



Sur les hauteurs dénudées de l'Aubisque... le temps de repos traditionnel...!

vitesse. En effet, Molard, bon gars, a montré trop souvent sa roue arrière à des vœux de l'épreuve, qui n'ont eu cesse de le critiquer, tout en l'excitant sur de prétendus défauts.

Blessé légèrement, mais douloureusement, il a tenu bon contre la douleur, perdant 70 kilomètres. En vitesse : sur la ligne d'arrivée, les nerfs prenant le dessus, il s'écroula évanoui, mais il avait terminé bravement sa première épreuve... Mais, au fait, ceux qui l'ont chiné, se sont-ils aussi bien comportés ?

DUVERDIER a été mis hors course, par suite d'une bûche qui a malmené sa magréto et ne lui a pas permis de rejoindre le contrôle.

ROBERT et son sidecar : c'est une histoire qui s'est terminée à Millau par une réception individuelle qui laissera à l'intéressé une impression excellente de la sportivité des Millavois ! « Eh ! mon bon ! on n'a pas l'occasion de se distraire ici et *Moto Revue* a vu que nous savons recevoir autant et mieux que les voisins ! »

DE 25 à 28 au kilomètre, tel est, d'après un commissaire officiel, le nombre de virages moyen de certaines portions de la cinquième étape. Ça chiffre !

VINATIER avait crevé son carter... mais par courtoisie, il est nécessaire de le proclamer :

En montant le Col d'Aubisque (qui devait être fermé aux voitures venant en sens contraire), et où il était en tête, une grosse voiture qui descendait l'a obligé à prendre brutalement la droite, et à s'engager dans le fossé. De ce fait son carter a tapé sur une grosse pierre qui se trouvait là, et a été crevé. Il a dû réparer provisoirement son fond de carter, ce qui l'a fait arriver 20 minutes après la fermeture du contrôle.

Après la belle performance de ce coureur de Paris à Saint-Jean-de-Luz, cet incident est vraiment regrettable, car d'aucuns en avaient conclu à tort sur l'excellence indiscutable de la S. I. M. A. Standard.

UN des malchanceux a eu, dix-sept rayons de brisés d'un seul coup dans un trou ; il dut faire huit kilomètres à pied pour trouver des rayons qu'il dut tarauder lui-même pour, d'ailleurs, arriver dix minutes après la fermeture du contrôle de Rodez. Hachel avait donc soif et quand il voulut payer : « Ah ! ça, camarade, au pays du veigne ! tu paierais ? ah non ! », de répliquer vexé son interlocuteur.

OBLIGÉ de la mettre dans un sac ! obligé de prendre sa jambe en détail, de la mettre dans sa musette, à la 3^e étape, et de rentrer à Paris par le train : voilà comment Gachet a dû lâcher l'épreuve. Derrière un autre concurrent, vers Luchon, tout allait bien quand ce premier se trompant de route s'arrêta et fit brutalement « machine arrière » sans s'apercevoir que Gachet était derrière

terminant sur son élan. La jambe (de bois) du sympathique mutilé vint se prendre dans le tube d'échappement du concurrent et se brisa en plusieurs morceaux ; ramasser les morceaux, les mettre dans une musette et revenir à Paris par le train ; telle fut la dernière ressource de Gachet.

Ils écrivent :

QUELLE déception pour Raudoux et moi, qui voulions boucler la boucle et nous nous trouvons éliminés à 160 kilomètres du départ. Raudoux, près de Vendôme, soupape brisée, piston défoncé, et moi, 3 kilomètres plus loin, bûche à 80 après une embardée dans un trou. Fourche en 8, naturellement, phare foudroyé, genoux abîmés, lunettes en mica écrasées sur le nez, un plat-ventre parfait, quoi ! Fini le beau rêve !... Faites donc un second départ pour les malchanceux et même un troisième si nécessaire (merci!!!) Parlons sérieusement... c'est le lest qui nous a handicapé. Au pesage, j'ai dû me coltiner ainsi que Raudoux, 12 kilos de plomb, car je n'avais pas mes affaires personnelles, ce qui n'a pas équilibré ma machine, vous le pensez, et moi, qui fais de la machine depuis quatre ans, tous les jours, même en plein hiver, du Paris-Bordeaux à moyenne accélérée dans la journée, avec le même modèle dont je connais les moindres réactions, j'ai pris la bûche ! Pourtant, nous nous adorons

tous les deux, et si elle m'a quitté si brusquement, c'est qu'elle ne s'est pas sûrement accordée avec ce farceur de poids mort. Pourquoi donc, le poids du pilote entre-t-il en ligne de compte en 1930 ? J'espère que nous nous alignerons l'année prochaine avec plus de chance. — **LEBRETON et RAUDOUX**

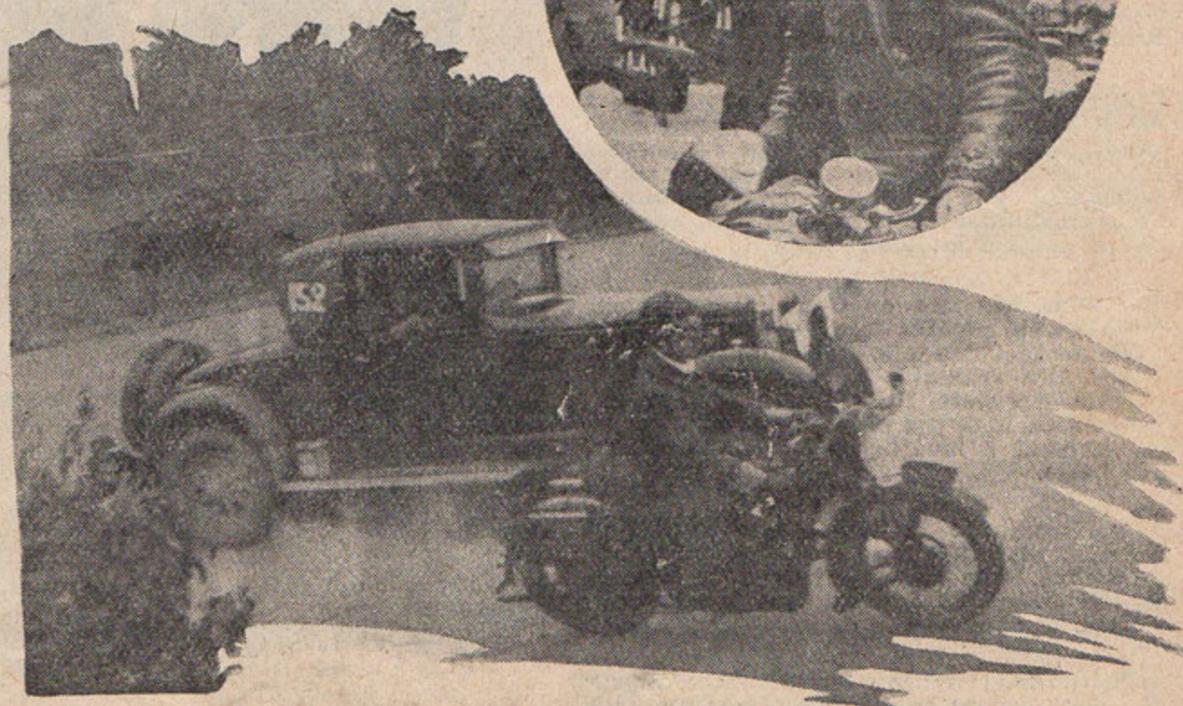
... et lui...

MON abandon ? D'abord votre épreuve était fameuse ! ça compte pour les machines et les pilotes ! Après Luchon, en plein virage, je suis nez à nez avec un autocar touristique : l'éviter eût été aisé, mais malheureusement le mince couloir libre était occupé par un concurrent en train de réparer : freins, dirt tracks, c'était le mieux ; ma roue arrière contre le car, étincelles, commotion, cadre faussé... j'ai dû laisser ça là ! le train le lit, et maintenant, c'est fini : on remettra ça l'an prochain. — **PEAR A ROYE**

TOUTE la famille, le ban, l'arrière et l'avant-ban sont là, à Narbonne : ça bouscule, on gesticule, ils veulent être au premier rang et l'agent chargé du service d'ordre, très conciliant : « Eh ! boudi, les gars ! c'est pour leur fiston Russoléo qu'ils se dérangent ceux-là... Allons ! de la place ! » et chacun respectueusement de s'écarter pour laisser la famille entière voir son fiston.

« **R**RUSSOLÉO ! » nom, plein de soleil, de gaité, de bon vin du Midi ! Mais, si Russoléo a le sourire perpétuel, il y a aussi une nuance de vague dans son regard. « Eh ! là ! Russoléo ! personne ne veut avaler mon nom ! c'est terrible ! Aussi, dorénavant je le lâche et reprend mon vrai nom ! Sol, plus court, « plus mieux ! ! » Sol, soleil du Midi, que d'espoirs vainqueurs pour l'an prochain !

ET le soir même de l'arrivée des Pyrénées Maisonneuve, encore tout enthousiaste de sa belle victoire, de sa médaille d'or, de sa place de premier, filait sur cette même Velo-cette, vers Préfailles en Loire-Inférieure, accomplissant une huitième étape de 500 kilomètres, non prévue au règlement... bravo !



Dans le médaillon : Leclère très surpris de l'indiscrétion inopportune des photographes, à l'arrivée à Maillot

En bas : Naas, sur le circuit routier de l'autodrome, se dédouble sur de Carrizosa

DANS LES USINES

J'ai vu la chute de Bila au Tour de France. Je n'ai pas vu de bûche aux Pyrénées... mais ce que j'ai vu, c'est la tête de nos sympathiques coureurs coiffée de casques à allure de serre-tête : j'ai vu tous ces Amo, dont l'allure nous libère de cette tradition discutable qui veut qu'un casque soit d'autant efficace qu'il est plus volumineux et garni de bourrelets ! Non ! une forme légère et élégante n'a jamais exclu la solidité : le succès d'Amo en est une preuve : tous les coureurs, tous nos clubs l'adoptent : argument irrésistible, n'est-ce pas ? Et puis pourquoi se laisser tenter par le prix seul ? Absurdité : il faut dans la confection d'un casque un minimum de matière première, il faut donc un minimum de prix : quant au maximum... Aussi, voulez-vous un casque : consultez votre agent de moto, homme pondéré, d'expérience et ayant le sens des responsabilités.

DRUZ et Pointel ont maudit le secrétaire de *Moto Revue* avant l'épreuve de Montlhéry. Ayant démonté leur Wilman pour le nettoyer avant que l'ordre de ne plus bricoler les machines ait été donné, ils se sont trouvés coincés par l'impossibilité subite de le remonter, car il ne fallait au coup de sifflet que toucher aux pneus.

Et ce motocycliste qui admirait le silence assez net de cet appareil ne s'est jamais douté que seul, à ce moment, la réflexion à 45° des gaz agissait : beau résultat. Qu'eût-il dit si l'appareil avait été complet ?

La Société Anonyme Magnéto-Lumière L. M. C. nous informe que pour le concours d'éclairage, le n° 76, Robert n'était pas qualifié pour s'engager, courant sur sa moto personnelle avec un Maglum Lux ancien modèle, phare Maglum B. R. C.

Nous ajoutons que les seules marques figurant aux résultats de notre concours d'éclairage étaient des Alternamoto (3 équipements, médaille d'or), des Novi (5 équipements, 5 médailles d'or), des Marchal (2 équipements, 2 médailles d'or), 1 Bosch, 1 Lucas, 1 Scintilla (1 médaille d'or chaque), et 13 Soubitz et 13 médailles d'or.

Je suis avec intérêt votre chronique sur les trois roués. Mais, pourquoi parlez-vous toujours des mêmes modèles ? Pourquoi ne pas parler du Villard et autres du même genre, où la répartition des poids semble plus facile ? Poids des passagers surtout. Il semble pourtant que la combinaison Villard permet de réaliser plus spacieux et que la formule de ce constructeur est plus utilitaire et plus économique... — MALÉ, à Vire.

ON n'a peut-être pas assez remarqué la brillante performance de l'équipe Fournival-Huet, de chez Ravat. Sans élabousser par des publicités criardes, Ravat s'impose par des faits indiscutables comme dans cette épreuve ; mais il ne faut pas omettre de signaler l'excellence de la boîte de vitesses qui concourt pour une part importante à



pareil labeur et avec succès, c'est la Sigmund Record, dont la moindre qualité est la résistance : et le plus curieux, ne serait-ce pas cette conversation surprise par nous à l'issue de la course, entre l'un des plus prestigieux as de l'épreuve et le directeur de Sigmund-Record en vue d'un contrat pour s'équiper de cette boîte qui l'a réellement captivé.

Petits potins

LE pharmacien de Millau qui se trouvait près du contrôle, sur la place, n'a jamais voulu accepter le remboursement des soins qu'il a dispensés à certains concurrents lors de leur passage : décidément Millau est à l'honneur !

CE malheureux point qui fit la dislocation d'une des plus belles équipes est-il la résultante de cette bougie récalcitrante dont certains ont parlé ? Un « meuchant » prétend que non !

LES Sionistes firent leur tour d'honneur à Montlhéry, sous la conduite de Boell ; ce fut un tour d'ailleurs rapide, car nos hôtes étaient d'excellents sportifs et c'est ainsi qu'à 75 l'un d'eux ramassa la « gaufre » inévitable que tout nouveau se doit d'encaisser la première fois qu'il roule en piste. Il y eut, d'ailleurs, plus de peur que de mal et cela permit de constater la célérité du service sanitaire de l'Autodrome.

UN des malheureux de l'épreuve vient, dès potron-minet, nous trouver à *Moto Revue* : « Allons, Messieurs, votre avis franc ; suis-je un tocquard, suis-je un as ! » Un tocquard, non mon cher ; un as, presque ; un déveinard, oh ! ça oui, oui, oui !

BONSOIR, Madame Dumoulin ! disait élégamment Robert Sexé, au Vin d'honneur, à Mme Andrieux ! Eh ! eh ! les organisateurs n'avaient-ils pas commandé trop de champagne ?

LE jeudi 24, l'Hirondelle M. C. a fêté ses participants à Paris-les Pyrénées-Paris en une fête intime à laquelle avait tenu à venir le docteur Jonghi.

Et terminons... Le maire de Bazas

... a compris l'intérêt que comportait Paris-les Pyrénées-Paris pour sa population et par voie d'affiches et de circulaires, il a su très sportivement attirer l'attention de tous. Merci.

Il y a Jonghi et Jonquet

NOUS avons annoncé que Jonghi avait offert des belles primes, à Millau, aux concurrents. Le téléphone a de ces fantaisies très excusables, il fallait entendre, M. Jonquet, gros industriel de Millau, fabricant de gants, qui avait offert aux concurrents 10 paires de gants de cuir, sortant de ses peausseries. Le geste, venu du docteur Jonghi, comme nous l'avions dit, était beau, mais venant d'un industriel président du M. C. Millavois, est superbe.

Bénéficiaires de la Prime Jonquet :

Groupe Bleu : Mouret, Baudard.
— Blanc : Janin, Fournival, Barthélemy, Gaussorgues.
— Rouge : Naas, Boutillier, Molard, Lismond.

La prime du malchanceux

UNE fut attribuée par le M. C. Berry à Augier : oh ! ce ne fut pas compliqué :

Une acrobatie courante ; toutefois, il y a lieu de constater la stabilité de cette 250 Terrot qui ne bronchera pas pendant tout son parcours aérien.

Le vieux motocycliste a connu les joies du bain à Saint-Jean-de-Luz, après 800 km. sans « desseller! ».



Augier se débattait pour arriver malgré tout, passant le dernier à Bourges ; le comité donateur l'arrêta et lui mit les 150 francs dans sa poche : cela lui donna encore un cran de plus pour terminer et finir premier des indépendants.

Miserere !

FURIEUX pourquoi, M. Laurent ? Parce que nous avons dit que nous aurions souhaité voir ailleurs quelques jeunes gens de votre club qui entreprenaient une sortie sur le même parcours que nos Pyrénéens ? Eh ! oui, et votre excuse est pauvre en nous disant que, « pour votre part personnel (sic) je n'ai vu aucun coureur, il y a juste une camionnette de votre épreuve qui m'a doublé... Ne connaissant le rédacteur... »

Eh ! très cher râleur, ce rédacteur contrôlait officiellement les coureurs à Châteaudun ; ce rédacteur voyant arriver votre groupe, s'est justement imaginé que c'étaient les Pyrénéens, et est venu pour les arrêter comme c'était son devoir, d'une part, son droit de l'autre : il avait l'autorisation du Ministère pour cela ! tandis qu'un « quelqu'un » de votre groupe, ne ralentissant pas, l'obligea à se replier brutalement sur la voiture de ravitaillement Purfina et à s'écorcher à son grand dam ! il vous a maudit, c'est son droit : il vous a suggéré d'éviter entre motocyclistes ces genres de frictions inutiles et exaspérantes : c'est son droit aussi : et puis, il ne vous punira pas pour cela et passera quand même, les communiqués de votre club : c'est sa vengeance !

Et la presse

De l'Auto :

FÉLICITONS l'U.M.F. d'avoir fait de P.P.P. une éliminatoire pour ses coupes du tourisme...

Domage qu'on n'ait pas voulu, place de la Concorde, aller jusqu'au bout de l'effort, car la fameuse éliminatoire pour la constitution des équipes des Six Jours Internationaux pouvait fort bien trouver place dans P.P.P.,

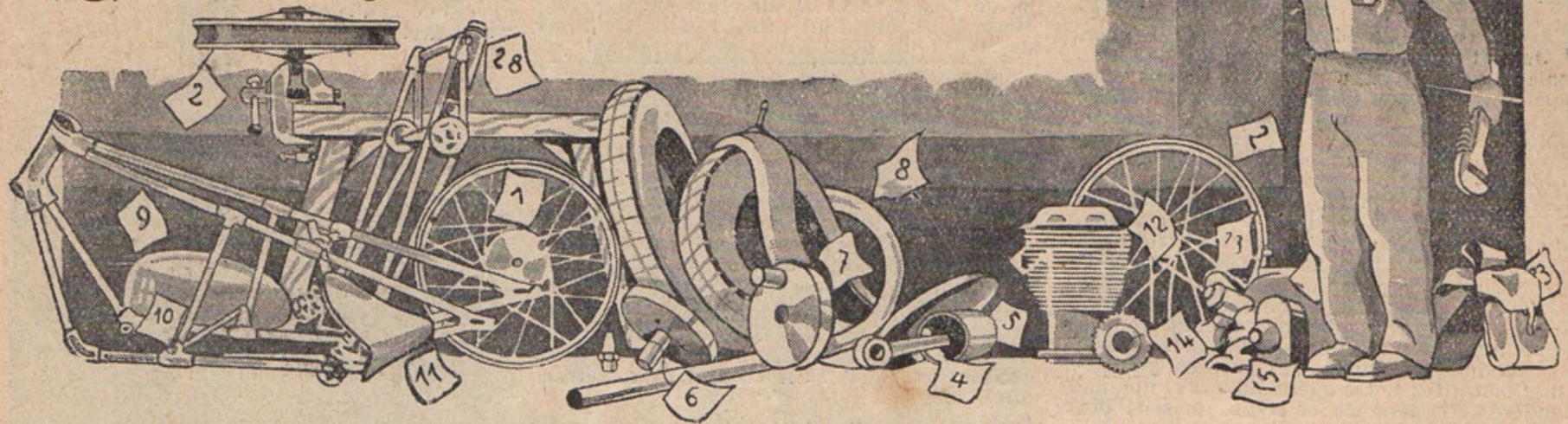
Et voilà pourquoi, peut-être, les Six Jours Internationaux n'intéressent guère le grand public...

L'Action Française :

PARIS-LES Pyrénées-Paris... une des épreuves les plus dures de l'année. Ni les sportifs, qui aiment la difficulté pour la joie de la vaincre, ni les adeptes de la moto qui utilisent les performances réalisées pour se faire une opinion sur le choix d'une machine ne s'en plaindront.

Et si on faisait plus dur encore ?

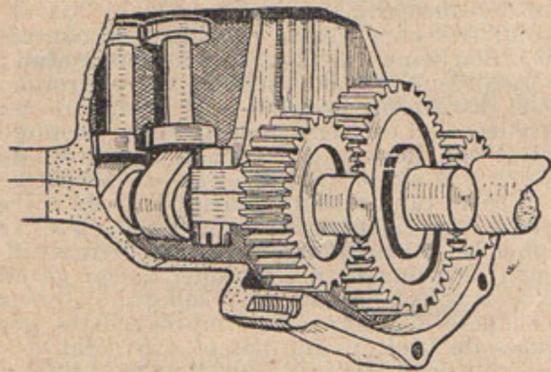
la page du débutant



III

Distribution du quatre cylindres

SUPPOSONS que les deux pistons extrêmes soient en haut de leur course et les deux pistons intermédiaires en bas. Numérotons, pour plus de commodité, les cylindres à partir de l'avant : 1, 2, 3, 4. Supposons que, dans le cylindre 1 le piston ait achevé le temps de compression; il est évident que dans le cylindre 4 le piston aura terminé le temps d'échappement, et que des deux pistons intermédiaires, l'un sera à la fin du temps d'admission, l'autre à la fin du temps moteur. Mais laissons-les de côté pour l'instant et faisons tourner le moteur. Le piston 1 descend, chassé par la force de l'explosion, le piston 4 aspire les gaz frais. Les deux pistons du milieu, l'un comprime les gaz frais,



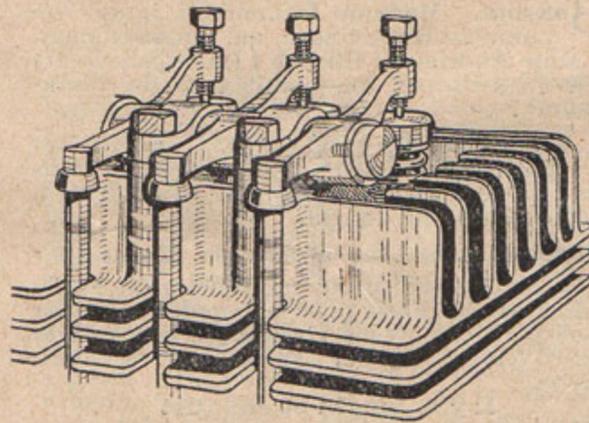
Commande d'arbre à came par engrenage.

l'autre expulse les gaz brûlés. A la fin de ce demi-tour, l'explosion devra donc se produire dans un des cylindres 2 ou 3. C'est le piston 4 qui sera en fin de compression, et, par conséquent, lui qui dès la prochaine course sera au temps de travail. Donc, si à un demi-tour, c'est un des pistons extrêmes qui est au temps moteur, à la course suivante ce sera un des pistons du milieu. Nous pouvons hésiter entre l'ordre 1, 2, 4, 3 et l'ordre 1, 3, 4, 2. C'est ce dernier qui est communément adopté. Nous aurons donc, pour les 4-cylindres :

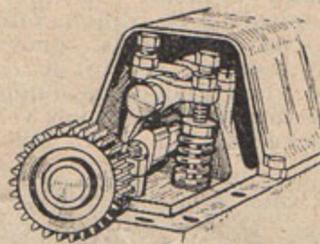
	Cyl. 1	Cyl. 2
1 ^{er} tour..	Travail	Echappement
—	Echappement	Admission
2 ^e tour ..	Admission	Compression
—	Compression	Travail
	Cyl. 3	Cyl. 4
1 ^{er} tour..	Compression	Admission
—	Travail	Compression
2 ^e tour ..	Echappement	Travail
—	Admission	Echappement

Nous trouvons sur les quatre-cylindres tous les modes de distribution en usage

sur les monocylindres et, par conséquent, nous n'y reviendrons pas. L'arbre à cames, pour les soupapes latérales ou les soupapes commandées par tige et culbuteur se trouve sur le côté. Il a une grande longueur et doit être très rigide. Fréquemment, on le soutient par des paliers intermédiaires. Généralement, les cames attaquent directement les poussoirs sans l'intermédiaire des linguets. Il est facile de concevoir qu'il suffit de

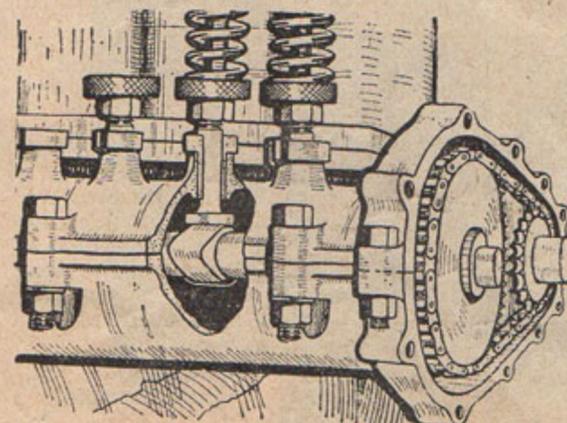


Commande de soupapes de 4 cylindres moto par culbuteurs.



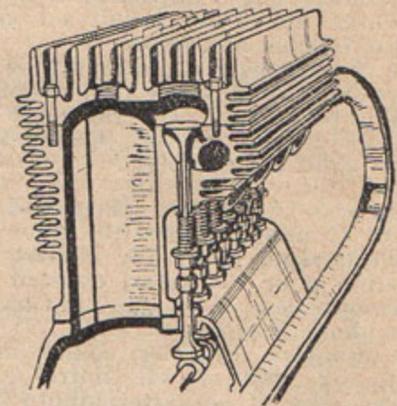
Arbre à came avec soupape en tête par engrenages.

régler la distribution d'un cylindre pour qu'automatiquement la distribution des autres cylindres soit, elle, aussi réglée; que



Commande d'arbre à came par chaîne.

si nous disposons l'arbre à came pour que la soupape d'admission du premier cylindre soit ouverte au moment voulu,



Commande de soupapes latérales de 4 cylindres moto par a. c. t.

les soupapes du cylindre 2 seront fermées (temps de compression), la soupape d'échappement du cylindre 3 sera ouverte, et les soupapes du cylindre 4 seront fermées (temps moteur). On voit donc qu'il n'y a aucune difficulté de réglage pour un quatre-cylindres. Quelques constructeurs ont d'ailleurs prévu sur les volants, des repères qu'il suffit d'amener en regard d'un repère correspondant sur le carter après avoir simplement enlevé le couvercle d'un regard spécialement prévu.

H. P. BORESTROKE.

Qui paie ses dettes...

QUAND vous payez vos contributions, ne vous semble-t-il pas qu'un poids considérable vous est enlevé de votre poche... et votre copain d'à côté s'exclame qu'en payant votre dette à l'Etat vous vous êtes enrichi. On dit qu'en motocyclisme, le président du M. C. Gisors serait une manière de receveur qui attend toujours les 400 francs qu'il a en crédit sur la caisse de D...t, à la suite de son engagement, remboursable, du fameux rallye nocturne; on dit qu'il n'est pas le seul; ça se complique! on dit tant de choses... ne serait-ce que la maladie opportune, l'huissier!?. Allons, monsieur l'huissier, laissez donc à ce motocycliste manqué, qui n'a réussi, chaque sortie, qu'à faire de la propagande à rebours à notre sport et à nos Firmes en se fichant chaque fois en l'air, laissez-lui donc, sinon sa dernière chemise, du moins sa dernière paire de lunettes sombres: il veut payer, a-t-il déclaré: il est revenu de Bordeaux... ou d'ailleurs, pour cela. Il est vrai que le Club de Gisors veut ses 400 balles? quand même et... il n'a pas tort.

rodage des soupapes



LE rodage des soupapes est la marotte de nombreux motocyclistes. Il est bien certain que même une fuite légère influe de manière très sensible sur le rendement d'un moteur et que, par surcroît, une soupape qui laisse passer une partie des gaz au moment de l'explosion est condamnée à être rapidement hors d'usage. Il faut donc roder ses soupapes de temps à autre.

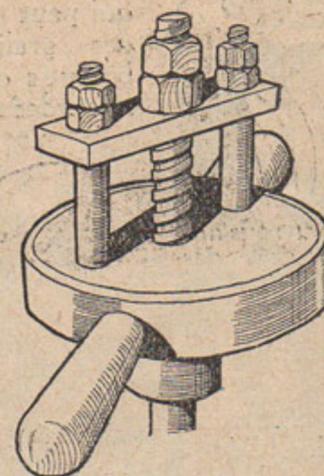
Pourtant cette opération n'est pas absolument dépourvue d'inconvénients. Tout d'abord, quelque précaution qu'on prenne, l'attaque du métal par la substance abrasive ne peut être parfaitement régulière, en sorte qu'on use le siège de la soupape irrégulièrement. Si on a avec la soupape ainsi rodée, un bon contact entre la soupape et le siège, il n'en sera plus de même quand on changera la soupape. Il faudra, pour que cette nouvelle soupape porte bien, un rodage profond ou bien une rectification qui augmentera le diamètre du siège. La soupape s'enfoncera davantage et le passage offert aux gaz, quand elle

lisser. C'est dire qu'il ne doit pas durer plus de quelques minutes et n'enlève qu'une quantité absolument insignifiante de métal. Si une soupape est nettement attaquée, elle doit être rectifiée.

Il y a, pour cela, des outils de prix en somme abordable. Les sièges de soupapes sont rectifiés avec des fraises. Pourtant, là encore, il ne faut pas enlever beaucoup de métal, car la soupape s'enfoncerait trop dans son logement. Une soupape vraiment attaquée doit être changée. Comme le siège est rarement atteint et que la nouvelle soupape est à un angle correct, le rodage ne demande que quelques instants.

Faute d'outils spéciaux, on peut, à la rigueur, utiliser une bande de toile émeri dans laquelle on enfile la soupape de telle façon qu'en enfonçant la soupape, le grain de la toile porte contre la soupape.

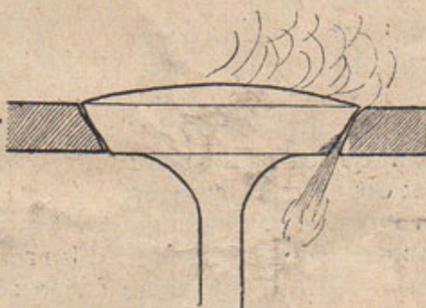
de la monter, ils constatent qu'elle n'est pas à la longueur voulue et que ce n'est pas une petite affaire que de diminuer à la lime la longueur d'une soupape. Certaines soupapes, en acier spécial, sont même inattaquables à la lime et ne peuvent être touchées qu'à la meule. Il est donc très important de n'emporter



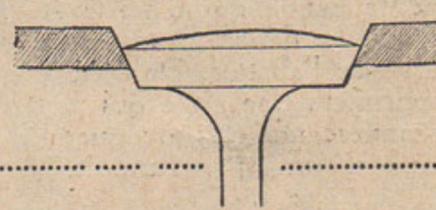
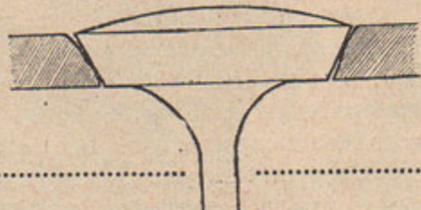
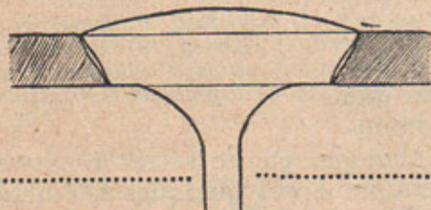
Un rectificateur des soupapes.

que des soupapes prêtes, à la longueur voulue et rodées. Le remplacement d'une soupape en tête est peu réjouissant, même si on a les outils nécessaires. On fera bien de gagner un village où on trouvera au moins un abri, un établi et peut-être quelques outils.

Cette soupape aura une bonne étanchéité bien que son siège ait été déformé par des rodages successifs et mal opérés, tandis que, en haut, par suite d'une mauvaise étanchéité, les gaz laminés dans un passage resserré viennent attaquer la soupape.



Au centre, en bas, une soupape neuve dont le rond est parfait et régulier ; mais elle porte mal sur son siège irrégulièrement rodé ; à droite, de nombreux rodages arrivent à enfoncer la soupape dans son siège : il faut la changer.



est ouverte, se trouvera d'autant réduit. Le rodage est donc une opération dont il faut bien se garder d'abuser.

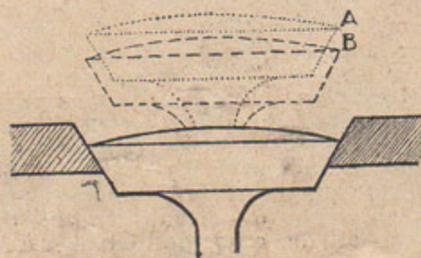
On rencontre encore, il est vrai, mais bien plutôt dans la construction automobile que dans la construction motocycliste, des moteurs qui brûlent les soupapes. Cela est dû en général à un mauvais dessin des tubulures d'échappement. Il n'y a, dans ce cas qu'une ressource c'est de substituer aux soupapes de série des soupapes en acier spécial au moins pour les soupapes qui lâchent le plus souvent. Ces soupapes sont malheureusement d'un prix élevé surtout au tarif auquel trop de constructeurs facturent les pièces de rechange.

On vous parle parfois de rodages poursuivis pendant un quart d'heure, une demi-heure au plus. Cela est inadmissible. Quand une soupape est piquée vous ne devez pas demander au rodage de faire disparaître la piqure. Le rodage est simplement destiné à abattre les traces superficielles d'outils et à rendre la surface plus

Naturellement, ce n'est qu'un procédé de fortune.

Si ces diverses dispositions sont prises et que les soupapes soient en contact avec toute la surface des sièges, une soupape, dans un moteur bien dessiné, n'a, pour ainsi dire, jamais besoin d'être rodée.

Il peut arriver que, sur la route, une soupape se brise. Quelques motocyclistes sont assez prévoyants pour avoir une soupape de rechange, mais, au moment



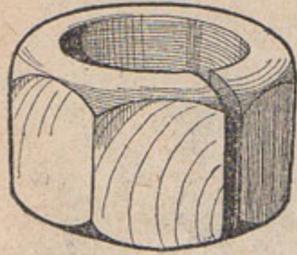
Cette soupape très attaquée a nécessité l'enlèvement d'une certaine quantité de métal en vue de sa rectification : il résulte que, lorsqu'elle se lève, elle n'atteint que la position B au lieu de celle normale A : c'est dire combien le passage laissé aux gaz est minime.

Comment roder une soupape ?

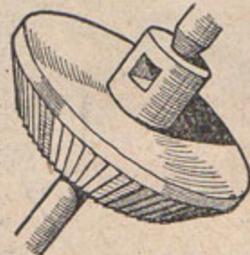
Le premier problème qui se pose, c'est de pouvoir saisir la soupape pour lui imprimer un mouvement de va et vient. Les soupapes latérales portent généralement une fente où l'on peut engager la lame d'un gros tournevis. Mais souvent, les soupapes en tête ont une forme évasée et il est difficile de trouver une prise. On peut tailler une rondelle, de telle sorte qu'elle s'adapte à l'intérieur de la soupape et on la monte sur un manche. On peut également adapter un vieux ciseau ainsi adapté, etc. Nous préférons, pour notre part employer un outil spécial (quand il existe, pour le moteur que nous avons) et saisir la queue de la soupape. Quand il n'y a pas d'outil spécial, on peut se servir d'un petit étau à main, mais on essaiera en vain de maintenir la queue de soupape immobile entre les mâchoires : elle glissera. Prenez donc un écrou qui puisse s'enfiler sur la queue de soupape, si possible, après avoir abattu les filets.

Donnez un trait de scie. Vous pourrez alors placer la queue dans l'écrou et serrer l'étau sur l'écrou. La pression s'exercera alors sur tout le tour de la queue de soupape qui ne glissera plus dans l'étau.

De préférence à la potée d'émeri que vous trouvez chez les droguistes et qui peut contenir des grains mal broyés qui feraient des rayures,



Un écrou dont vous aurez abattu les arêtes des filets vous permettra, avec un trait de scie, d'arriver à enlever la soupape.



Fraise rectificatrice de soupapes.

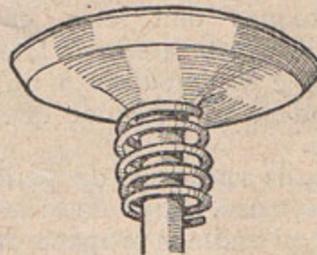
achetez des pâtes toutes préparées. Généralement, ces boîtes contiennent de la potée à grains relativement gros et, d'autre part, une potée très fine. Commencez par la potée la moins fine que vous délaiez dans un peu de pétrole ou de vieille huile à moteur. Étalez cette pâte sur tout le tour de la soupape et rodez par un mouvement de va-et-vient. Surtout, ne vous servez pas d'un vilebrequin et ne tournez pas d'un mouvement continu. Il faut donner un mouvement de va-et-vient et soulever très souvent la soupape. Un petit ressort placé sous la soupape est pour cela très pratique. Très rapidement, si la soupape a été préalablement rectifiée le siège et le pourtour de la soupape seront d'un gris mat et uniforme. Vous remarquerez sans doute qu'il y a sur le cône de la soupape une petite bande qui n'a pas été rodée parce qu'elle déborde sur le siège. Il sera utile de l'abattre. De cette manière, on supprimera une arête qui peut devenir incandescente et provoquer du préallumage et qui, par surcroît, gêne la marche des gaz.

Après ce dégrossissement à la potée la moins fine, il faut ensuite finir et très rapidement à la potée très fine. Il faut préalablement avoir enlevé au pétrole les traces de grosse potée. Dans le cas des soupapes latérales, on aura pris le soin de bourrer de chiffons le passage entre la chapelle et le cylindre.

Pour notre part, nous terminons le rodage avec de la poudre pour l'argenterie et enfin de la mine de plomb. On obtient

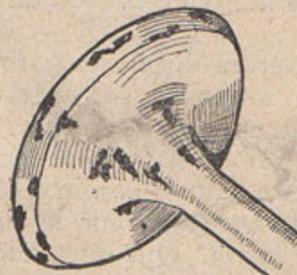
ainsi des surfaces parfaitement lisses et des soupapes qui ne nécessiteront un nouveau rodage que dans un avenir éloigné. Il y a des moteurs dont il n'est jamais besoin de roder les soupapes.

On dit parfois qu'un moteur dont on vient de roder les soupapes n'a pas une compression parfaite au commencement et qu'il ne la retrouve que peu à peu par suite du martèlement de la soupape sur son siège. Avec un rodage bien fait, il suffit de quelques minutes de marche pour que la soupape « s'y retrouve » et porte bien sur son siège, qu'elle se centre pour ainsi dire. Mais si le moteur ne retrouvait que lentement sa compression, cela signifierait que le rodage a été mal fait ou que la soupape n'a pas été bien nettoyée après le rodage. Quand on



Ressort pour soulever automatiquement les soupapes.

a rodé à l'occasion d'un décalaminage, il arrive que, malgré tout le soin qu'on a pu apporter à cette opération, un grain de calamine a pu rester et est venu se coincer entre la soupape et son siège. Cette compression défectueuse en dépit d'un rodage, peut aussi tenir à une autre cause : c'est que la soupape est faussée et que la tige n'est pas exactement perpendiculaire à la tête. C'est pourquoi il faut bien se garder de transporter une soupape en vrac dans une caisse à outil ou dans une sacoche. Les constructeurs font payer leurs soupapes assez cher pour qu'ils puissent les livrer en boîte métallique. Nous pensons même que les accessoristes pourraient



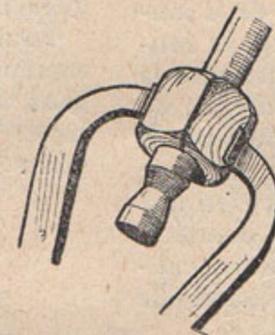
Soupape rongée, piquée, bonne à changer.

fort bien étudier un petit étui à soupape tout comme ils en ont étudié pour le transport des ampoules électriques.

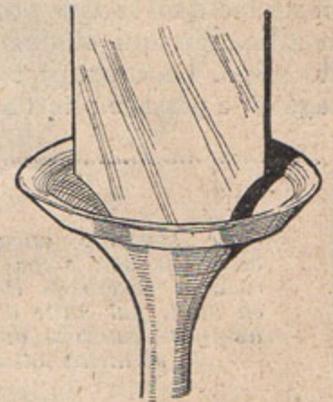
Avec les moteurs à soupape en tête, on a un procédé facile pour s'assurer de l'étanchéité des soupapes. Il suffit, la soupape étant en place, de verser dans la tubulure un peu de pétrole. On ne doit voir aucune fuite se produire. Avec les culasses détachables à soupapes latérales, on peut procéder à la même vérification en renversant la culasse. Avec la culasse formant bloc avec le cylindre ou avec la chapelle venue de fonte avec ce dernier, on ne peut faire cette preuve.

Recommandons encore une fois, car cela est de la dernière importance, de nettoyer parfaitement la soupape, sa tubulure et la culasse au moyen d'une bonne quantité de pétrole, avec une brosse et des chiffons de telle manière qu'il ne reste aucune trace d'abrasif.

Et enfin un bon conseil. En cas de compression défectueuse, ne commencez pas par soupçonner vos soupapes ou



Un étau à main : l'écrou vient saisir la queue de soupape.



Il faut quelquefois façonner un ciseau qui puisse s'adapter dans la coupelle de la soupape.

vos segments, mais vérifiez tout d'abord votre joint de bougie. Il y a lieu de le changer chaque fois que vous démontez votre bougie et de serrer à nouveau

cette dernière après quelques kilomètres. Le rodage ne doit être considéré que comme une opération rare mais qui doit être effectuée avec un soin extrême. Il ne peut remettre en état des soupapes très attaquées et n'est destiné qu'à donner au siège et au cône de la soupape des surfaces bien lisses qui puissent s'adapter d'une manière parfaite. Il faut éviter par tous les moyens que des particules d'abrasif restent dans le cylindre. Ces précautions prises, on aura une compression parfaite après quelques instants de marche.

SI VOUS ETES VENDEUR...

Après vous être entendu, d'une façon définitive, avec votre acheteur, vous prierez ce dernier d'avoir à nous envoyer, à notre « Compte de Dépôts », la somme que vous aurez convenue et qui devra vous être remise, dès l'accord définitif.

Dès réception de cette somme, nous adresserons à votre acheteur un reçu motivé.

Nous vous ferons connaître aussitôt que nous sommes en possession de cette somme, ce qui vous permettra

d'expédier le véhicule à votre acheteur ; si la vente est réalisée, il nous suffira d'avoir l'ordre ferme de votre acheteur par simple lettre, nous vous ferons parvenir aussitôt, en un chèque postal, le montant intégral de la vente.

Nos honoraires : Ce système de « Compte de Dépôts » n'est certes pas sans entraîner un certain travail de bureau et de correspondance assez important ;

Pour nous couvrir de ces différents frais (timbres, correspondances et aussi assurances de garantie de l'argent dont nous sommes responsables),

nous sommes obligés de prendre une certaine rémunération déterminée par le barème suivant :

Jusqu'à 100 francs.....	5 fr.
De 101 à 500	10 »
De 501 à 1.000	20 »
De 1.001 à 2.000	25 »
De 2.001 à 4.000	30 »
De 4.001 à 6.000	40 »
De 6.001 à 10.000	50 »
Et au-dessus	100 »

Ces frais devront être payés, en principe, par le vendeur, et seront retenus sur l'envoi de fonds qui lui sera fait par nos soins.

LE SPORT

La Grande Semaine de Comminges

LA Semaine du Comminges a désormais pris rang parmi les grandes manifestations internationales du sport automobile, et elle est devenue un but pour les touristes en cette saison de déplacement, vers les plus agréables des villégiatures estivales. On sait que la Semaine sera couronnée par la journée du 17 août, consacrée aux Grands Prix de vitesse, voitures et motos, auxquels tous les « as » du volant ont apporté leur adhésion. Nous avons déjà donné les noms de René Dreyfus, d'Etancelin, Lehoux, Czaikowski, Schlumberger, Louet, Dourel, des Italiens Sandri et Nenzioni, de Scaron, de Mme Rose Itier, pour les holidés; des coureurs motocyclistes Hommaire, Gaussorgues, Genestal, Carasso, Naudon, Demy, Laffon, et des régionaux réputés, dont le nombre s'accroît sans cesse. Mais la série des épreuves sera inaugurée par le Circuit des Stations Thermales, qui se disputera le 10 août, et réunira certainement, avec l'élite des amateurs et professionnels du Sud-Ouest, toutes les marques de voitures en vogue. Ce circuit se disputera sur le parcours suivant : Saint-Gaudens, Salies-du-Salat, Saint-Martory, Martres-Tolosane, Aurignac, l'Isle-en-Dodon, Boulogne, Saint-Gaudens, Barbazan, Luchon, Saint-Béat, Fronsac, Saint-Pé-d'Ardet, Brun-can, Aspet, Encausse, Valentine. Toute une gamme de prix est établie par catégorie, aux motos et aux voitures, répartis d'après la cylindrée. Le détail de ces prix est fourni par le règlement envoyé sur demande. Au programme de la Semaine du Comminges, figurent encore le 12 août, l'épreuve du kilomètre lancé; le 13 août, la course de côte du col de Peyresourde; le 15, un gymkhana à Barbazan.

Les Engagés

CIRCUIT DES STATIONS THERMALES

Soubie, Toulouse (Monet-Goyon), 175 cmc.; Ordy, Lavernose (Terrot), 350 cmc.; Robin Achille, Toulouse (Terrot), 350 cmc.; Lagarde, Tarnos (Terrot), 350 cmc.

KILOMÈTRE LANCÉ

Soubie, Toulouse (Monet-et-Goyon), 175 cmc.; Terrancle, Toulouse (New-Map), 250 cmc.; Genestal, Bègles (Sunbeam), 500 cmc.

COTE DE PEYRESOURDE

Soubie, Toulouse (Monet-et-Goyon), 175 cmc.; Terrancle, Toulouse (New-Map), 250 cmc.; Carasso, Nice (Guzzi), 250 cmc.;

GRAND PRIX MOTOS

Soubie, Toulouse (Monet et Goyon), 175 cmc.; Hommaire, Mâcon (Monet et Goyon), 175 cmc.; Lemasson, Bordeaux (Acyon), 250 cmc.; Dubois, Bordeaux (Dollar), 250 cmc.; Dubourg, Bordeaux (Terrot), 250 cmc.; Capdevielle, Bordeaux (Terrot), 250 cmc.; Ravaut, Montpellier (Monet et Goyon), 250 cmc.; Terrancle, Toulouse (New-Map), 250 cmc.; Carasso, Nice (Guzzi), 250 cmc.; Naudon, Bordeaux (Vélocette), 350 cmc.; Demy, Bordeaux (Terrot), 350 cmc.; Robin, Bordeaux (Terrot), 350 cmc.; Gaussorgues, Mâcon (Monet et Goyon), 350 cmc.; X..., Caixou (Magnat-Debon), 350 cmc.; Lafon, Bordeaux (Radior), 500 cmc.; Genestal, Bègles (Sunbeam), 500 cmc.; Degy, Bordeaux (Monet et Goyon), 500 cmc.; Marche, Martres-Tolosane (Gnome-et-Rhône), 500 cmc.; Breslau, Bruxelles (Norton), 500 cmc.; Boetsch Nice (Magnat-Debon), 500 cmc.

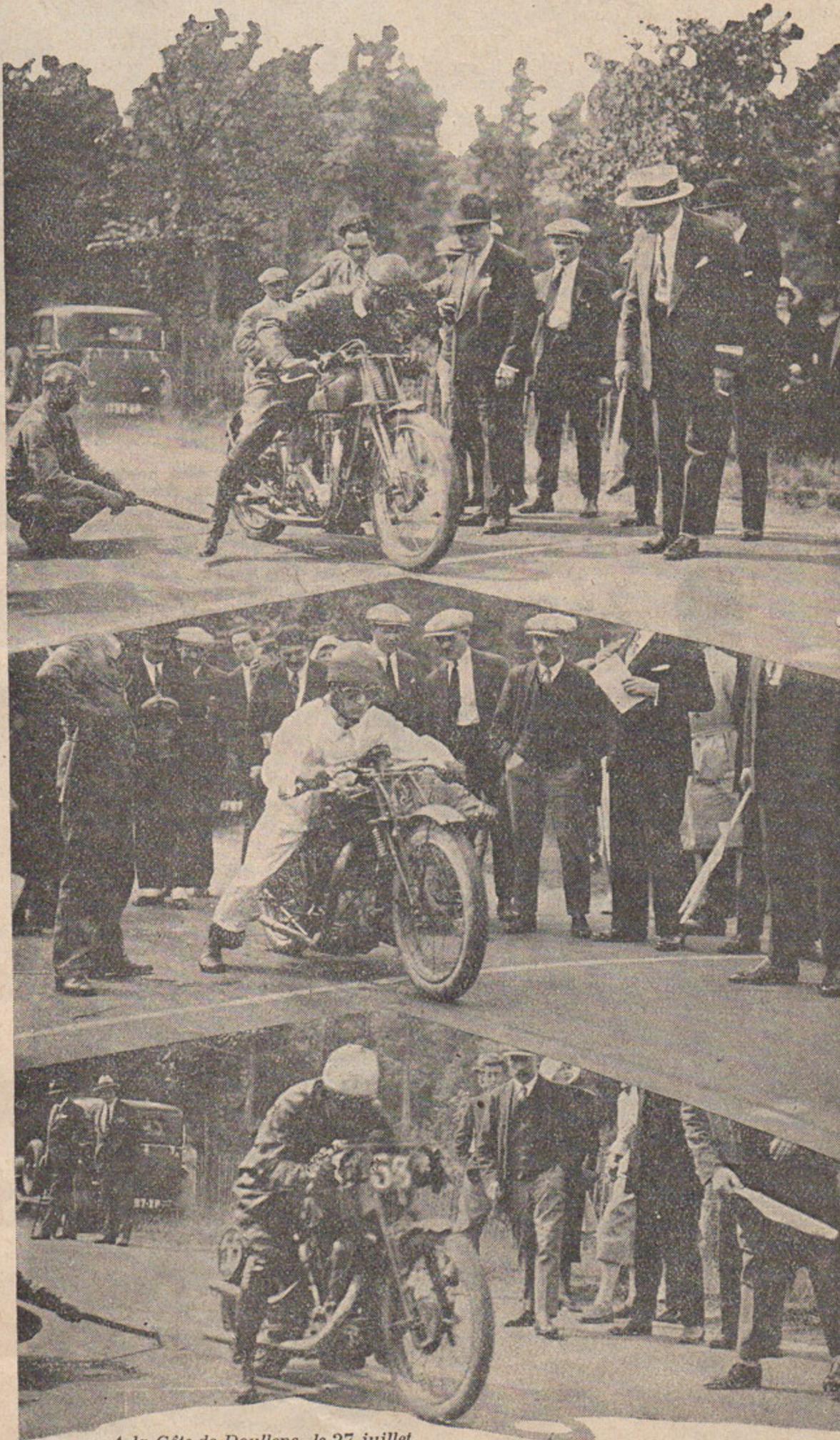
Course de côte de Gordes

(De notre corresp. particulier, le 27 juillet.)

Le 27 juillet eut lieu la course de côte de Gordes. Lumachi bat le record général de la côte; Braccini fait le meilleur temps des motos. Belle journée de sports, malheureusement attristée par un accident grave arrivé à Surel, sur cyclecar.

Résultats techniques : 100 cmc. Barnavol :

3'18" (record établi). 125 cmc. Bastide : 3'06" 3/5 (record battu). Barnavol : 3'09" 2/5. 175 cmc. Chabas : 2'20"; Braccini 2'24" 2/5. 250 cmc. Gardiol 2'31" 2/5. 350 cmc. Braccini 2'03" 2/5 (meilleur temps moto); Marsseau : 2'06" 2/5; Vergier, 2'18"; Faure, 2'18" 4/5; Michelis, 2'19" 2/5; Pascal, 2'48", 4/5; 500 cmc. Desfonds, 2'08" 2/5; 750 cmc. Rogier, 2'15"; Cyclecars : 1.100 cmc. : 1. Rolland, 2'11" 2/5 (record battu); (meilleur temps voitures sport).



A la Côte de Doullens, le 27 juillet

Francisquet, en 500 cm. Rovin, atteint 141,732 battant le record et en 1000 cmc. le 166,666. Milhoux qui fit grosse impression au départ, mais cala presque à l'arrivée et Perrin qui sur Koehler-Escoffier 1000 cmc. atteint 156,222.

Grand meeting automobile de Calais

ORGANISÉ par l'A. C. du Nord de la France et le M. C. du Nord de la France (sections de Calais), cette épreuve a lieu le vendredi 15 août à 8 heures du matin par la Course de côte du Cran d'Escalles à 10 heures du matin avec le Grand Prix de la Ville de Calais, à 16 heures par un grand rallye-avion et le samedi 16 août à 14 heures, il se termine avec un concours de carrosserie. Le dimanche 17 août a lieu enfin le célèbre Circuit du Camp du Drap d'Or.

La course de côte du Cran d'Escalles a lieu sur 1 kilomètre sur la route de G. C. 119, de la borne 121,5 à la borne 122,5.

Le Grand Prix de la Ville de Calais est une course de vitesse, divisée en deux épreuves :

a) Course sur 400 mètres, départ arrêté, arrivée lancée ;

b) Course de 1.000 mètres, départ lancé, arrivée lancée, à courir sur la Route de G. C. 119, de la borne 128 à la borne 129.

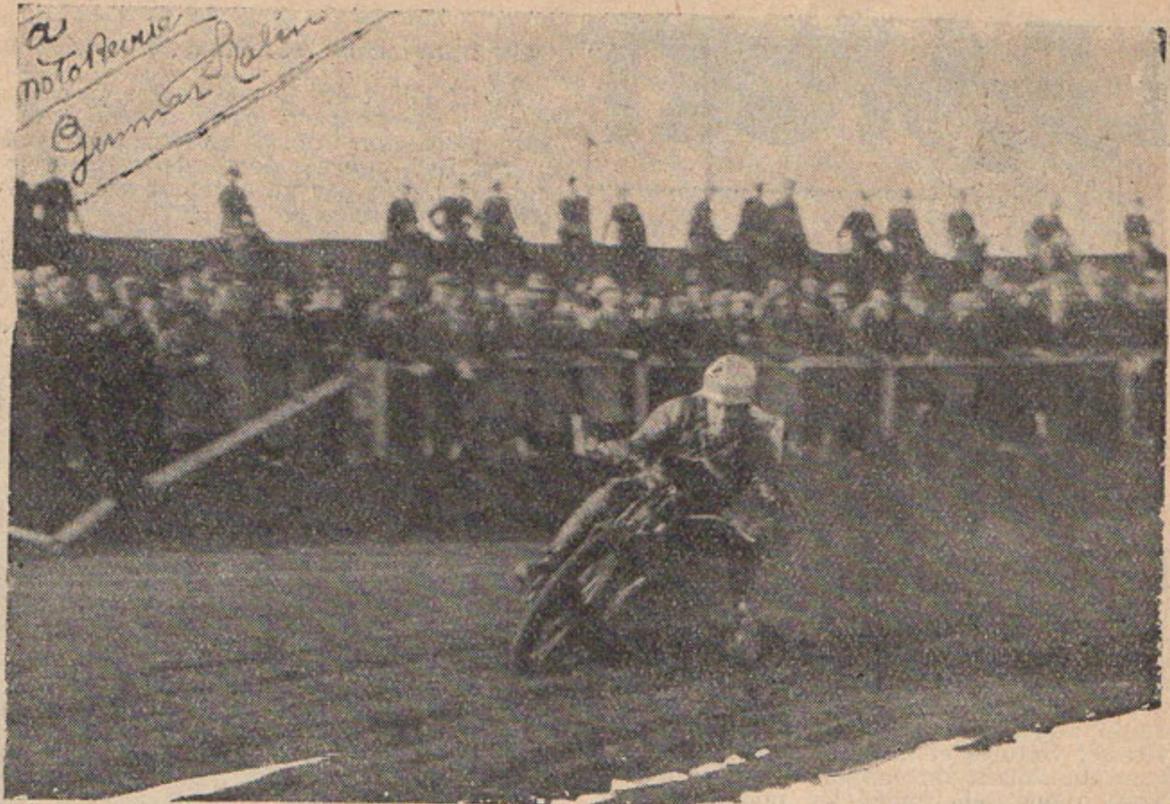
Les droits d'engagement pour ces épreuves et pour le Rallye-avion qui aura lieu l'après-midi sont fixés à 50 francs pour les motos et sidecars et 75 francs pour les voitures. Les membres de l'A. C. N. F. pilotant eux-mêmes un véhicule bénéficient d'une réduction de 25 francs

Au siège de l'A. C. N. F., 42, rue du Maréchal-Foch, Roubaix ; M. Maurice Bia, 30, rue des Quatre-Coins, Calais.

Pour motos et sidecars, Au siège du M. C. N. F., 42, rue du Maréchal-Foch, à Roubaix et M. Réant, brasserie Royale (siège M. C. N. F., section de Calais), boulevard Gambetta, Calais. La liste d'inscription sera close le 10 août à minuit.

A 16 heures précises aura lieu le rallye-avion pour automobiles, motos et sidecars.

Un hydravion s'envolera de sa base (lieu dit Flaque à Grelettes) et viendra évoluer au lieu du départ situé à l'un des bureaux



Voici un prestigieux virage de l'as suédois Kalen, sur « Gillet », à la course sur prairie de Swalla, près de Stockholm.

d'octroi de la ville. Il sera porteur de vingt parachutes, lourdement chargés, qu'il jettera dans un rayon de 15 kilomètres et à des endroits différents. Les concurrents devront s'efforcer de retrouver ces parachutes et de les rapporter au contrôle avant 19 heures. Ce contrôle sera établi, terrasse du Casino. Chaque concurrent ne pourra être détenteur que d'un parachute. Vingt prix d'égale valeur récompenseront les vainqueurs.

Le samedi 16 août 1930, avenue de la Plage, à 14 heures, concours de carrosseries, expositions de voitures. Des diplômes, médailles et plaquettes récompenseront les plus belles voitures. Un jury spécial sera chargé d'examiner les voitures exposées.

L'inscription pour cette épreuve est gratuite.

Circuit du Camp du Drap d'Or

Course d'une heure et demie organisée par l'A. C. et le M. C. du Nord de la France (sections de Calais) : le dimanche 17 août

1930 de 13 h. 30 à 15 heures est organisée, sur le Circuit du Camp du Drap d'Or, d'un développement de 6 km. 164, une épreuve d'une heure et demie ouverte aux motos et sidecars. M. Léon Manaud est directeur de la course, assisté de MM. le docteur Castel et Butler. L'épreuve se dispute sur le circuit du Camp du Drap d'Or (près de Calais), d'un développement de 6 km. 164, à Guines. Le départ sera donné au lieu dit « Les Cinq Chemins ». Les concurrents prendront la G. C. 231 sur 2 km. 547, tourneront à droite pour prendre la G. C. 248 sur laquelle ils parcourront 1 km. 109, puis emprunteront la troisième partie du circuit G. C. 215 sur une longueur de 2 km. 63, pour se retrouver au lieu du départ, c'est-à-dire « Aux Cinq Chemins ».

Les engagements sont reçus exclusivement chez M. Bia, 30, rue des Quatre-Coins, à Calais, chez M. Rean, Teinturerie Lafayette, rue du Moulin Brûlé à Calais, et au M. C. N. F., 42, rue du Maréchal-Foch, à Roubaix, la liste en sera close le 10 août à minuit.

Tout engagement donne droit à un poste de ravitaillement par marque et au droit à la prime d'assurance (500.000 francs) contre tous les accidents corporels ou dégâts matériels pouvant être occasionnés à des tiers pendant la course et le droit au banquet de clôture de la course le 17 août à Calais. Ce droit est fixé à 125 francs et donne droit aux épreuves des 15 et 16 août.

Côte de Cabris

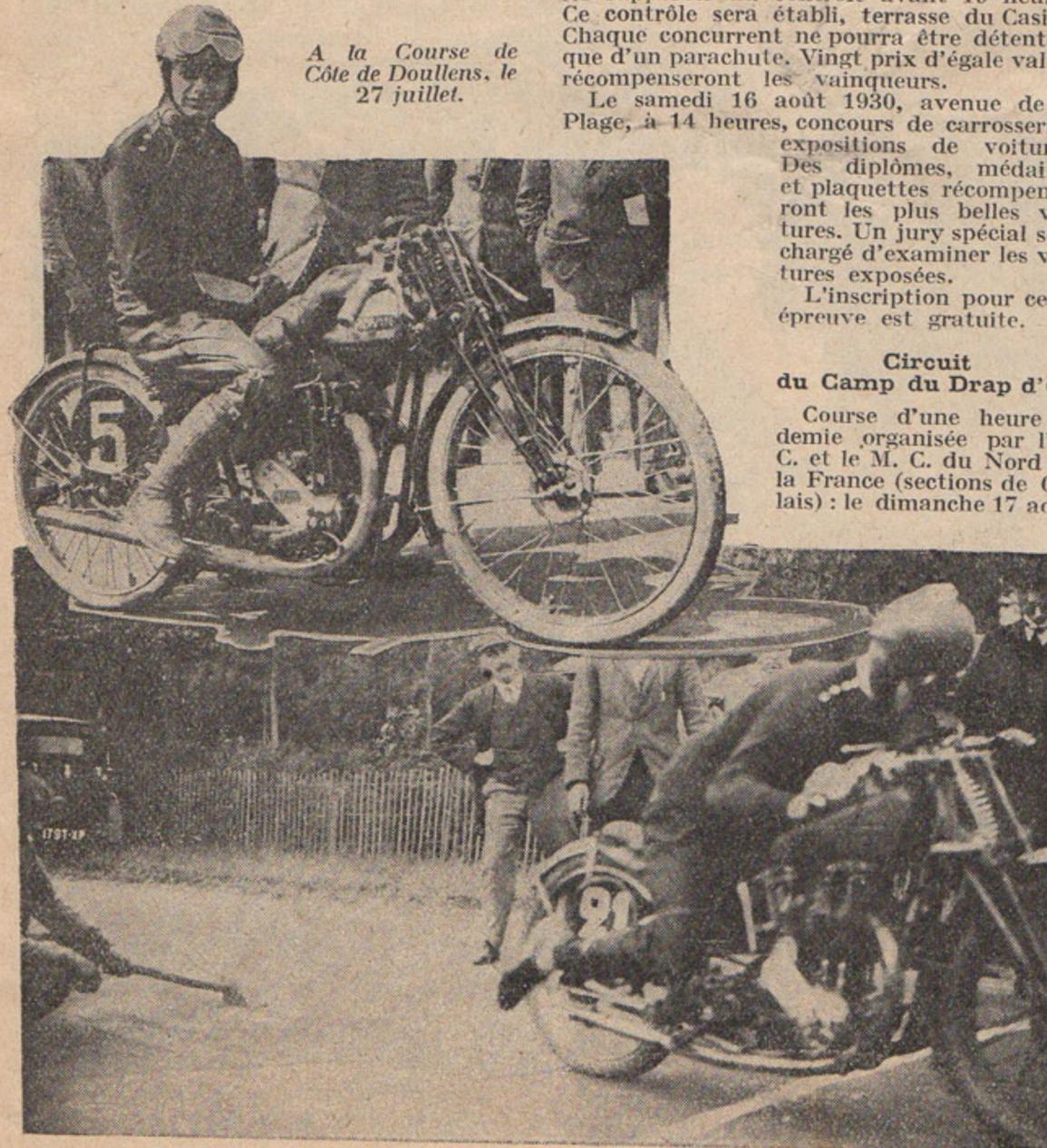
L'A. M. C. de Grasse (A.-M.) organisera, le 15 août, l'annuelle course de côte de Cabris. Nul doute que les fins guidons seront au départ de cette épreuve dans laquelle pilote et mécanique sont mis à une rude contribution.

A la Côte de Jade

LA Baule n'aura pas cette année ses courses habituelles d'automobiles et de motos. Pour ne pas priver les nombreux baigneurs de ce sport, le Syndicat d'Initiative de la Bernerie avait décidé d'organiser, sur sa belle plage, le 3 août, une course de vitesse sur tris à moteur. Ces appareils de livraison rapides et économiques se répandant de plus en plus en province comme à Paris, il fut intéressant de les revoir à la lutte, sur cette plage qui se prête si bien à cette exhibition, nous ne pouvons que féliciter les organisateurs de cette démonstration. Le départ se fit à 13 heures, place du Commerce.

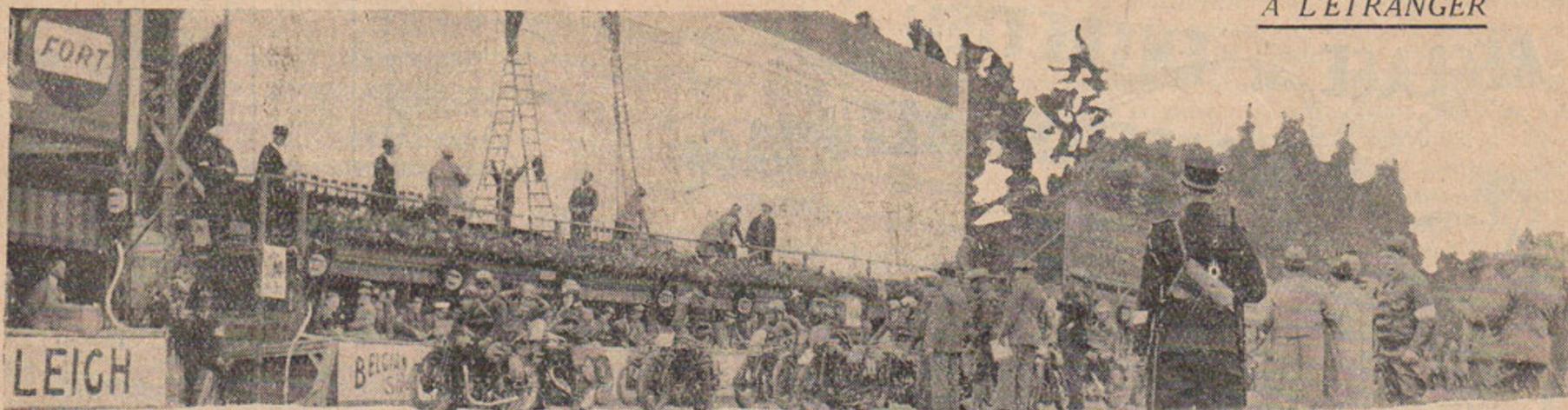
M. Vincent fut chargé de diriger la caravane, qui obtient cette année le même succès que l'année dernière, où il nous fut donné d'assister au départ de 32 de ces petits véhicules.

A la Course de Côte de Doullens, le 27 juillet.



De Latour, sur Rovin 175 cmc. bat tous les records à 105 km. 882. Lemoine, en 350 cmc. Rovin, atteint 134 km. 328 battant le record.

A L'ÉTRANGER



Au moment du départ du Grand Prix d'Europe, à Spa-Francorchamps, en Belgique.

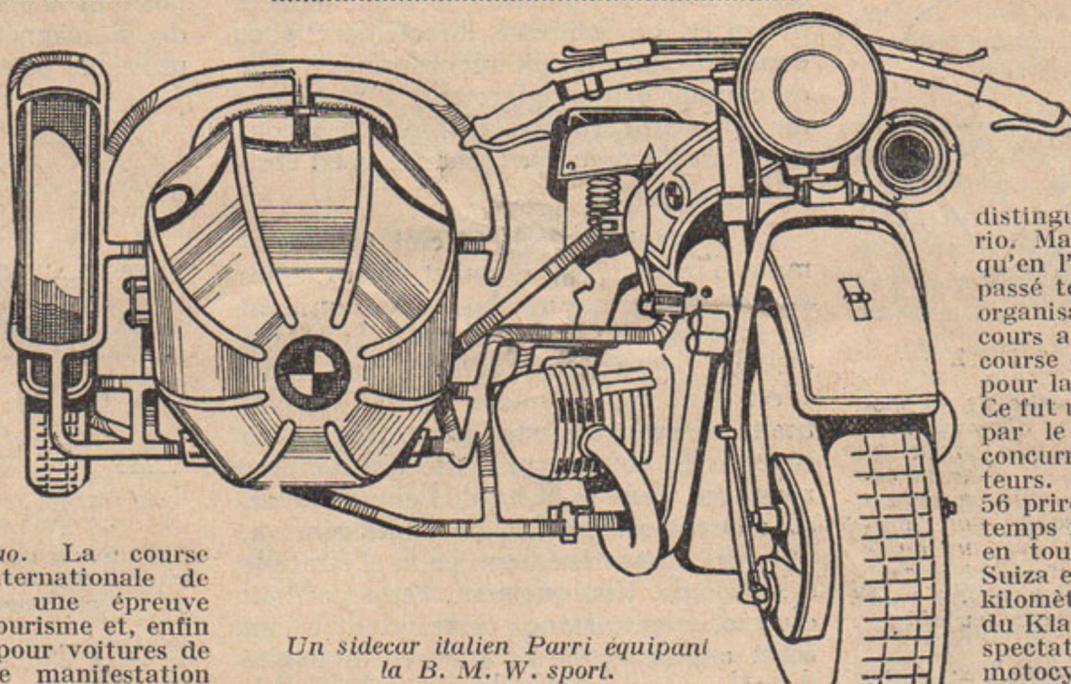
DEMAIN DIMANCHE

Le Klausen

La VIII^e Course internationale se court les 9 et 10 Août

Une participation internationale formidable. La France sera représentée dans la course des motos et dans celle des voitures.

LA huitième course de côte du Klausen, la course la plus importante de côte en Europe, qu'organisent l'Automobile Club et l'Union Motocycliste Suisse, se déroulera Samedi et Dimanche sous le nom de « Grand Prix Suisse de la Montagne ». En même temps, elle constitue l'unique course suisse valable pour le Championnat automobile d'Europe de la montagne créé cette année et elle joue dans cette compétition un rôle prépondérant en ce sens que, conformément à l'article 5, du règlement de ce championnat pour 1930, ce sont les temps du Klausen qui départageront les *ex æquo*. La course comprend une épreuve internationale de motocyclistes et sidecars, une épreuve nationale pour voitures de tourisme et, enfin une épreuve internationale pour voitures de sport et de course. Cette manifestation sportive sera disputée sur un parcours idéal de 21 kilomètres 500 de longueur, dont le start se trouve à Linthal (664 m. d'alt.) et le point d'arrivée à quelques mètres du sommet du Col du Klausen, à 1937 mètres d'altitude. Cette course la plus dure des épreuves de côte d'Europe, s'est acquis une renommée mondiale et a été dénommée « le Derby des courses de côte ».



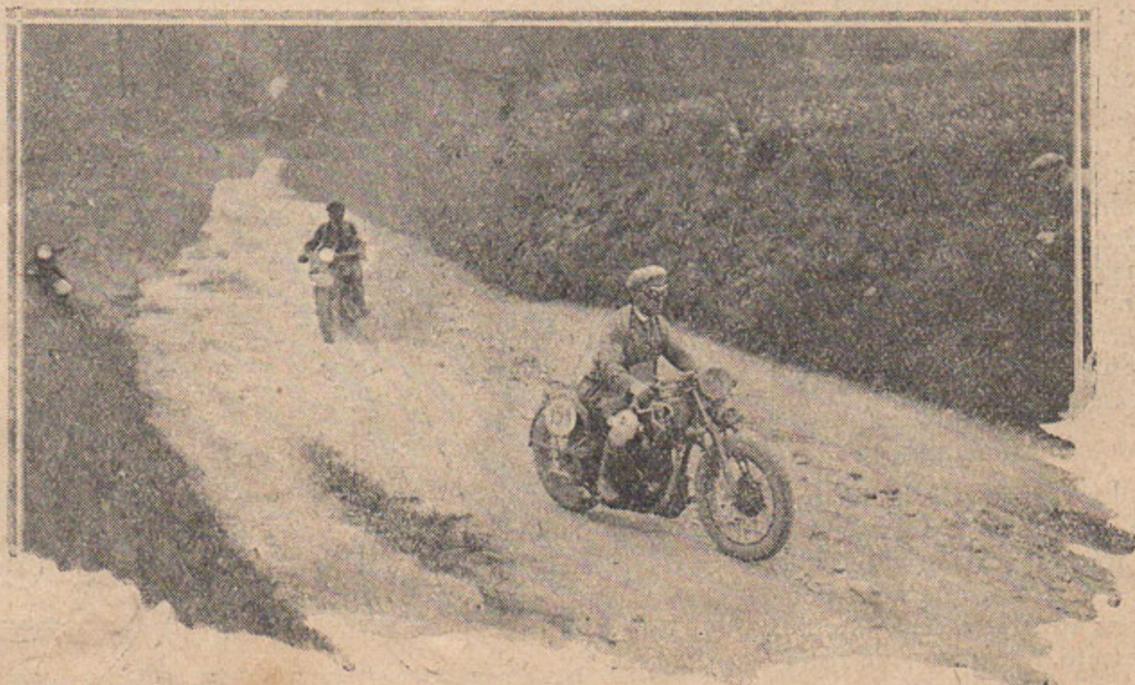
Un sidecar italien Parri équipant la B. M. W. sport.

du Comité du Klausen, ayant reçu des garanties et des assurances des Glaronnais d'une part, et de la commune d'Altorf de l'autre. Ce point de vue l'a emporté sur celui des membres démissionnaires du Comité du Klausen qui faisaient de cette affaire une question de principe. La section de Zurich proposa donc à l'A. C. Suisse d'organiser l'épreuve et le pouvoir central n'a pas estimé avoir de raisons pour s'opposer à la course si Zurich en assumait l'organisation.

Le Klausen était donc assuré et il se déroulera, ainsi que nous l'indiquons plus haut, samedi et dimanche.

LA course du Klausen, actuellement la plus importante épreuve de côte du monde, ne peut pas revendiquer le titre de course classique que confère l'ancienneté et qui distingue par exemple une Targa Florio. Mais elle a ceci de particulier qu'en l'espace de sept ans, elle a dépassé toutes ces rivales grâce à une organisation exemplaire et un parcours admirablement approprié à une course de côte difficile. Elle eut lieu pour la première fois le 26 août 1922. Ce fut un succès sportif considérable par le fait du grand nombre de concurrents et l'affluence de spectateurs. Sur les 66 voitures inscrites, 56 prirent le départ et le meilleur temps fut réalisé par Muhl sur Benz en tourisme et Nieth sur Hispano-Suiza en course à une moyenne de 56 kilomètres 700: c'est le premier record du Klausen. En 1923, près de 20.000 spectateurs avec 1.200 autos et 600 motocyclistes étaient là.

(Suite page 886).



Une photographie typique du coureur allemand Lismond lors des 3 jours de l'A. D. A. C.: c'est sur la même Tornax 750 cmc. qu'il fit la redoutable épreuve allemande et Paris-les-Pyrénées non moins pénible: au fond, Maudler, sur F. N. 350 cmc., qui fut l'adversaire direct de la Tornax.

DE nombreux incidents se sont produits cette année entre les organisateurs et le gouverneur cantonal d'Uri. De longs débats ont eu lieu, de nombreux pourparlers également et finalement le Comité d'organisation du Klausen démissionna. Les tractations avec le gouverneur cantonal d'Uri et ses exigences financières ont certes créé aux organisateurs du Klausen les plus grandes difficultés et, en mai, l'on pouvait dire que c'était à croire que le montagnard d'Uri — chaussure grosse, mais cervelle fine — faisant front au danger de voir transférer, par exemple, sur un autre territoire plus hospitalier la grande course du Championnat du Monde de la Montagne, se déciderait à opter pour une autre tactique. Ce n'était plus une question financière. Il se traitait là une question de « propriétaire » et parce que le Klausen restait inscrit au calendrier international, le gouverneur d'Uri changea sa tactique. Puis, la section de Zurich de l'A. C. Suisse, dans sa majorité, décida que la course aurait lieu malgré la démission

RÉGLAGE et ENTRETIEN des APPAREILS d'ALLUMAGE

La construction et le fonctionnement des magnétos ont été traités à plusieurs reprises dans *Moto Revue*. Les débutants ont, sans doute, quelques notions sur ce sujet, et tous connaissent une bougie d'allumage. Sans en revenir aux principes, nous nous proposons d'étudier avec quelques détails, le réglage de la magnéto, quelques particularités de construction, l'allumage en mono et bi-cylindre, l'entretien et les pannes des appareils d'allumage, etc. Nous laisserons de côté l'al-

ditions d'allumage que nous pouvons énoncer : étincelle chaude, jaillissant dans le cylindre au moment opportun.

1. Réglage interne de la magnéto. — Le courant produit par une magnéto est variable. L'étincelle d'allumage devant être chaude, la plus chaude possible, nous devons la produire au moment où le courant de la magnéto passe par un maximum. La puissance du courant secondaire (circulant dans le fil fin et qui intéresse directement pour donner l'étincelle) est subordonnée à celle du courant primaire (gros fil). Plus le courant primaire est puissant, plus le secondaire est fort et plus chaude est l'étincelle d'allumage.

Le courant primaire atteint son maximum d'intensité au moment où les arêtes arrière de l'armature de l'induit quittent les pièces polaires de l'aimant (fig. I). On dit que l'on a alors l'arrachement franc. C'est donc à ce moment que les vis platinées devront s'écarter pour produire la rupture du courant primaire qui donnera naissance, dans le fil fin de l'enroulement, au courant secondaire, de haute tension, qui fera instantanément jaillir l'étincelle à la bougie. Pratiquement, cette position d'arrachement franc correspond à un écart angulaire de 7° à 8° entre l'arête du pôle et celle de l'induit (soit 1 à 3 $\frac{m}{m}$). Notons qu'elle varie légèrement avec la vitesse de rotation de la magnéto, à cause de la déformation du flux magnétique ; elle peut atteindre 18°. On peut en tenir compte pour les moteurs de course, à régime élevé ; mais, on s'expose à des

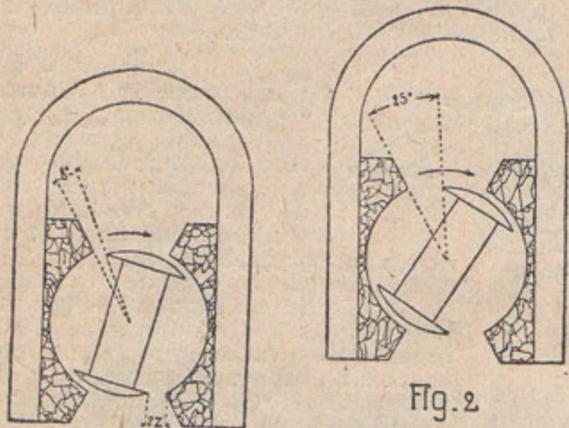


Fig. 1

La position de l'induit par rapport aux masses polaires qui correspond au courant d'énergie maximum. C'est la position d'arrachement franc.

Fig. 2

A partir de la position d'arrachement franc (fig. 1), l'atténuation du courant décroît, tout en restant utilisable pour l'allumage sur un angle de 25°. C'est la zone que l'on utilise pour l'avance variable.

lumage par bobine (genre Delco) répandu sur les voitures, mais très peu employé en motocyclisme (Harley-Vélocette 1930) où l'on conserve la magnéto, simple, robuste et d'un fonctionnement sûr. Nous ne parlerons également que de la magnéto la plus répandue, celle à aimant fixe, en fer à cheval, et à induit tournant. Dans le cas où l'on s'intéresserait spécialement aux magnétos à aimant tournant, une transposition de mots permettra de comprendre l'application de principes qui restent les mêmes.

I. La Magnéto

Le réglage de la magnéto est double. Nous avons d'abord le réglage de la magnéto isolée, que nous pouvons appeler *réglage interne*; ensuite, nous avons le réglage de la magnéto par rapport au moteur ou le *calage*. Ces réglages répondent, dans l'ordre, aux con-

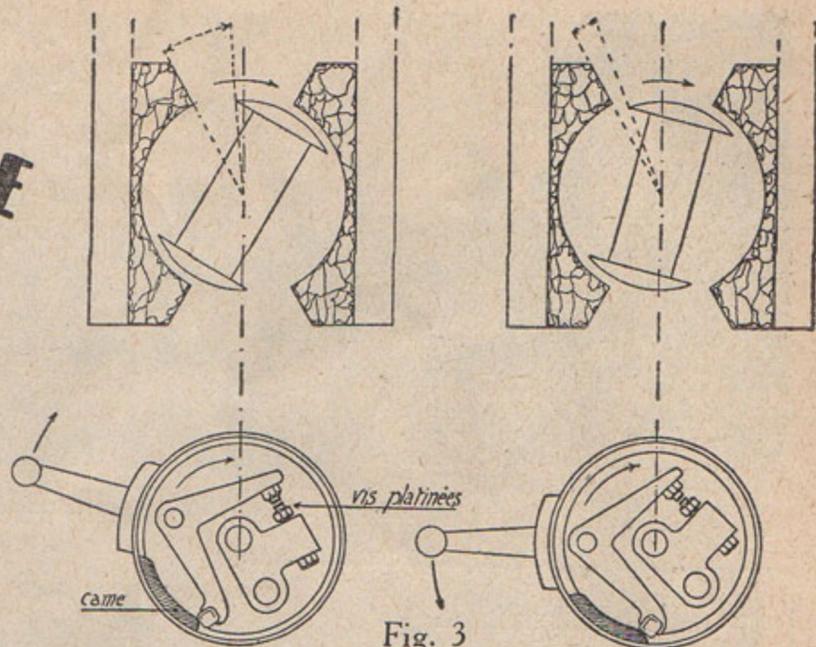


Fig. 3

Schémas montrant l'emploi de la zone utile (fig. 2) pour l'avance variable de l'allumage. On voit la position de l'induit au moment de la rupture du courant primaire. L'étincelle a moins d'énergie lorsque l'allumage est retardé que lorsqu'il est avancé.

difficultés de mise en marche à froid l'étincelle étant beaucoup trop faible avec l'allumage retardé. — Au delà de la position d'arrachement, franc le courant de la magnéto décroît, tout en restant utilisable pour l'allumage dans un secteur

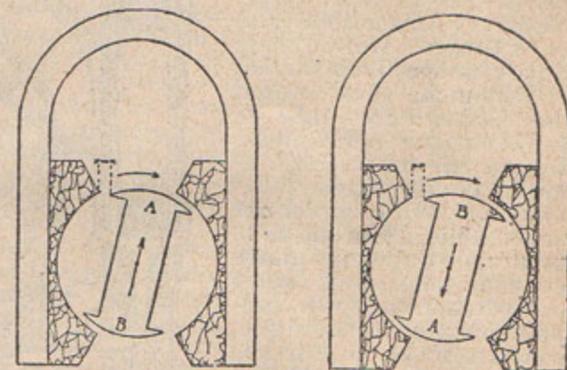


Fig. IV1

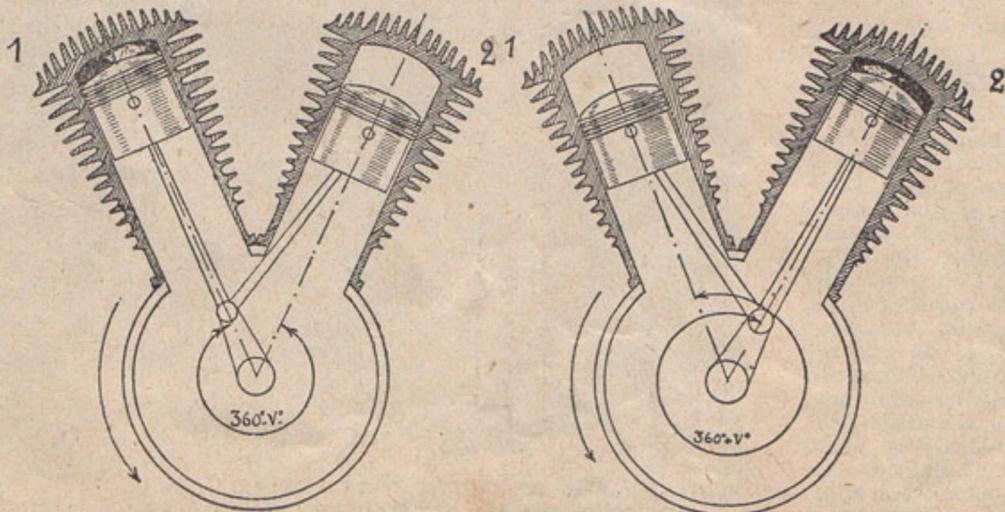
Fig. IV2

Sur un tour de l'induit on a deux arrachements francs. On les utilise tous les deux sur les moteurs à plusieurs cylindres.

de 20 à 25° à partir de l'arête des pôles (fig. II). Le rupteur fonctionnant à un moment quelconque, pendant le trajet des arêtes arrière de l'induit dans ce secteur, nous obtenons un courant secondaire propre à l'allumage. — C'est donc dans cet espace limité que l'on doit rester si l'on veut faire varier le moment d'éclatement de l'étincelle, c'est-à-dire si l'on veut un allumage à avance variable. En actionnant la manette d'avance, on fait pivoter un boîtier ou anneau portecame (s) et l'écartement des contacts platinés a lieu plus ou moins tôt. L'avance étant à fond, l'étincelle éclate lorsque l'induit quitte le pôle (arrachement franc).

L'allumage étant retardé, la rupture du courant primaire se produit lorsque l'induit est au bout du secteur utilisable pour l'allumage (fig. III).

D'où, une conclusion : l'étincelle est plus forte



Dans le moteur à deux cylindres en V, les explosions ne se succèdent pas à intervalles réguliers. V° étant l'angle que forment les cylindres. On voit que l'explosion en 2 suit celle en 1 de $360^\circ - V^\circ$ de rotation du vilebrequin, pour avoir lieu en 1 après une rotation de $360^\circ = V^\circ$, etc.

lorsque l'allumage est avancé que lorsqu'il est retardé. L'induit à double T et les pôles de l'aimant étant symétriques, le courant passe par deux maxima sur un tour d'induit (fig. IV). Ces deux positions, symétriques par rapport à l'axe de la magnéto, sont utilisées pour l'allumage sur les moteurs à plusieurs cylindres. Pour les moteurs à

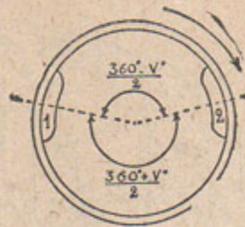


Fig. VIII

Disposition des cames sur une magnéto pour moteur en V. La magnéto tourne à la demi-vitesse du moteur. Les angles entre les cames sont donc les angles du moteur (fig. V) divisés par deux.

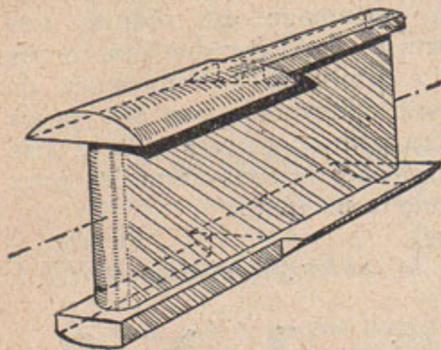
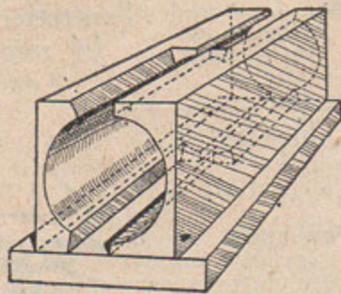


Fig. VI

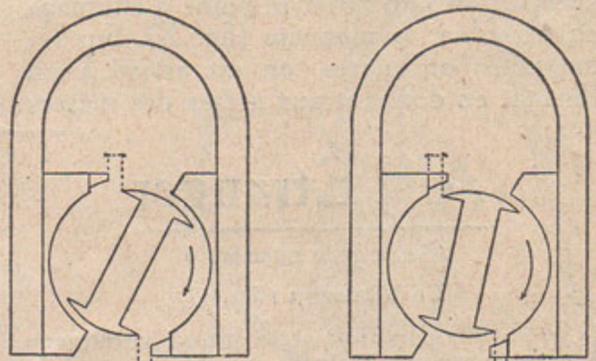
L'armature asymétrique de l'induit et les pièces polaires d'une magnéto pour moteur en V.



Cylindre I	{ explosion échappement admission compression
Cylindre II	{ admission compression explosion échappement

En suivant la succession des phases dans les deux cylindres, on voit (fig. V),

que le cylindre I étant au temps d'explosion, le cylindre II y sera après une rotation de vilebrequin de un tour moins l'angle entre les cylindres, c'est-à-dire $360^\circ - 45^\circ$. Le cylindre I sera de nouveau



Retard

Fig. XII

Avance

Schéma montrant l'effet des cornes polaires de renforcement. L'allumage retardé est renforcé. Comparer avec la figure III.

deux cylindres opposés (flat-twin. A.B.C.-Douglas-B. M. W.) en verticaux côte à

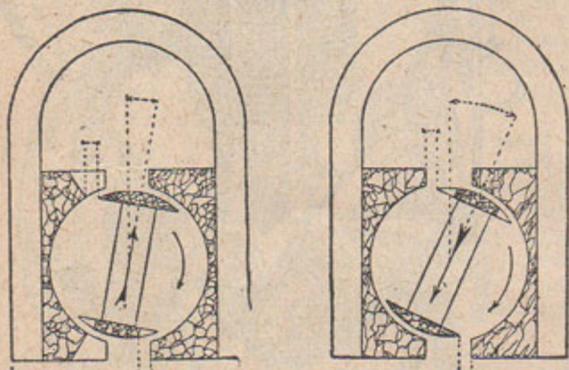


Fig. XIII.1

Fig. XIII.2

Schémas montrant comment on obtient avec les pièces de la figure VI et par tour d'induit, deux arrachements francs non symétriques par rapport à l'axe: comparer avec la figure IV. Il est aisé de comprendre qu'il suffit de découper les pièces de la figure VI de la quantité en rapport avec l'angle que forment les cylindres du moteur en V, pour obtenir 2 étincelles ayant très sensiblement la même énergie.

côte, où l'on a une explosion à chaque tour du vilebrequin, l'allumage est facile à réaliser et dans de bonnes conditions.

En effet, une étincelle doit jaillir à chaque tour du moteur, exactement; la magnéto tournant à la demi-vitesse, on utilise les deux maxima en question. Le boîtier mobile porte deux cames, disposées sur le même diamètre. Les secteurs utilisables pour l'avance sont symétriques. Les moteurs à deux cylindres en V entraînent une complication dans l'allumage. Les explosions ne se succèdent pas à intervalles réguliers, on dit que le moteur en V est boiteux. Pour fixer les idées, supposons un moteur en V dont les cylindres forment un angle de 45° . Voici l'évolution des phases du cycle à 4 temps, qui se chevauchent de 45° :

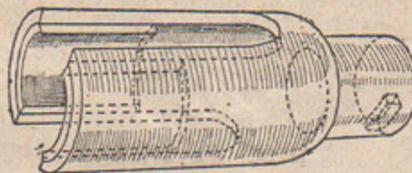


Fig. IX

L'aimant-cloche M.E.A. La came est solidaire de l'aimant, l'arrachement est toujours le même et l'intensité du courant reste la même quand on fait varier l'avance.

au temps d'explosion après une rotation d'un tour plus l'angle des cylindres, c'est-à-dire $360^\circ + 45^\circ$ et ainsi de suite. Les allumages doivent se succéder d'un tour de moteur plus et moins l'angle du V. ($360^\circ \pm 45^\circ$). On voit immédiatement la difficulté de réaliser, avec une magnéto ordinaire, un bon allumage. On peut placer dans le boîtier des cames, deux bossages décalés (de $360^\circ \pm 45^\circ$)

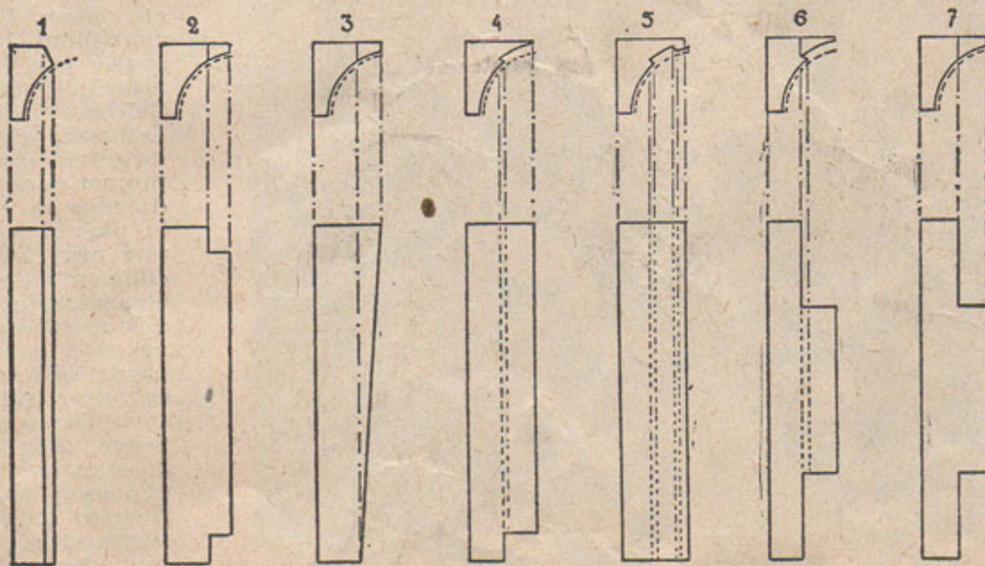


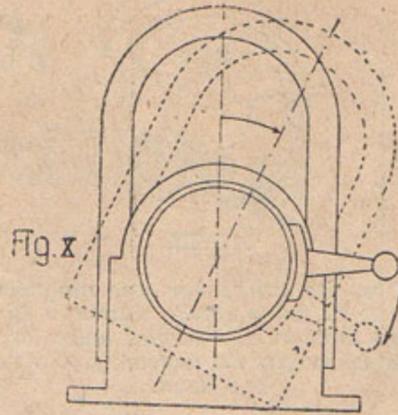
Fig. XI.

Quelques types de masses polaires donnant un retard renforcé. Au-dessus on voit l'arête de la pièce polaire en élévation, l'arc pointillé marque la rotation de l'induit. En dessous, ce sont les pièces polaires vues en plan. 1 est la disposition d'une magnéto normale sans renforcement. 2 et 3 renforcement peu étendu. 4, 5, 6, 7, types de cornes polaires renforcées.

allures et avec l'allumage retardé. On a néanmoins, employé cette solution pour des moteurs dont l'angle des cylindres était inférieur à 30° . Nous connaissons une vieille moto, dont le moteur (en V peu accentué) se met en marche et tourne au ralenti sur un seul cylindre. La magnéto un peu désaimantée sans doute, ne donne qu'une bonne étincelle. Lorsque la vitesse augmente et que l'on donne de l'avance, le second cylindre entre en action. On a donc recouru à des artifices de construction pour obtenir deux étincelles d'égale énergie. Nous donnons une réalisation due à Bosch, magnéto ZEV (fig. VI). L'armature de l'induit et les pièces polaires sont découpées d'une façon spéciale, et on obtient deux arrachements francs par tour de l'induit et plus ou moins décalés suivant la profondeur du découpage, qui est en rapport avec l'angle du V du moteur (fig. VII et VIII). Les étincelles sont très sensiblement les mêmes et l'amplitude de la variation de l'avance à l'allumage est de 25° .

Nous avons vu que l'arrachement franc correspond à la pleine avance de l'allumage. L'étincelle est donc très forte et d'autant plus que le moteur doit tourner vite pour lui donner toute l'avance. A la position retard, au contraire, nous avons vu que l'étincelle était plus faible. Ceci est donc contraire aux conditions d'un bon départ à froid et d'un bon ralenti. On a donc cherché à renforcer l'étincelle de l'allumage retardé. Une solution simple et vraiment

bonne consiste à faire pivoter en même temps que le boîtier des cames, l'aimant, les masses polaires ou des volets prolongeant celles-ci. On a ainsi un arrachement franc pour n'importe quelle position des cames de rupture, la zone utilisable pour l'avance est illimitée. Cette solution est appliquée par MEA sur sa magnéto à aimant cloche (fig. IX). L'idée est réalisable avec une magnéto ordinaire. Il suffit de rendre le boîtier des cames solidaire des aimants (en position « avance »). La magnéto étant mobile autour de son axe, dans un berceau spécial ; on fait varier le point d'allumage en basculant la magnéto (fig. X). Sur les magnétos ordinaires, on est arrivé à un résultat en donnant aux arêtes des masses



Le boîtier des cames est rendu solidaire de l'aimant. On donne l'avance en faisant osciller la magnéto dans un berceau spécial. La position de l'induit par rapport à l'aimant est toujours la même à la rupture du courant primaire.

A l'Étranger

(Suite de la page 883)

Le Klausen (Suite)

IL y eut 86 partants et le grand vainqueur fut l'autrichien Rutzler sur Steyr qui effectua le parcours à une moyenne de 63 kilomètres 200.

En 1924, elle se classe comme unique course internationale de côte en Suisse. Elle fut disputée les 16 et 17 août par 92 concurrents. La marque Mercedes engagea à elle seule une équipe de 8 coureurs. Le nouveau record fut établi par le coureur allemand Merz sur Mercedes de course avec compresseur à une moyenne de 68 kilomètres 7. Pour la première fois en 1925, la course est organisée en collaboration avec l'Union Motocycliste Suisse et fut ouverte aux motocyclettes et sidecars. Le succès fut brillant : 46 motos, 4 sidecars, 99 voitures, soit au total 149 véhicules. Le vainqueur des motocyclistes fut Franconi sur Motosacoche qui effectua le trajet en 18'21, soit à une moyenne de 70 kilomètres 3. Le comte Masetti sur Sunbeam accomplit le parcours en 17'28, et établit le nouveau record.

Pour 1926, le succès fut encore plus grand. 191 véhicules dont 66 motocyclettes et 10 sidecars. Malheureusement le mauvais temps porta préjudice aux performances et, malgré tout, 20.000 spectateurs bravèrent la neige et la pluie. C'est Kessler sur Alfa-

Roméo qui fut le meilleur temps des voitures et Franconi sur Motosacoche améliora son temps de l'année passée en le portant à 72 kilomètres 5.

En 1927 la Course obtient également un beau succès. 122 concurrents et l'épreuve fut disputée sur deux journées. Du côté voitures : Rosenberger sur Mercedes, Chiron sur Bugatti, Benoist sur Delage, Werner sur Mercedes, Campari sur Alfa Romeo, Caracciola sur Mercedes, etc... C'est encore aux suisses Franconi sur Motosacoche, à Horler sur sidecar Scott que revinrent les premières places. Dans l'épreuve internationale le grand vainqueur fut Chiron sur Bugatti à une moyenne de 73 kilomètres 9. Il s'attribua ainsi le Grand Prix de la Montagne 1927.

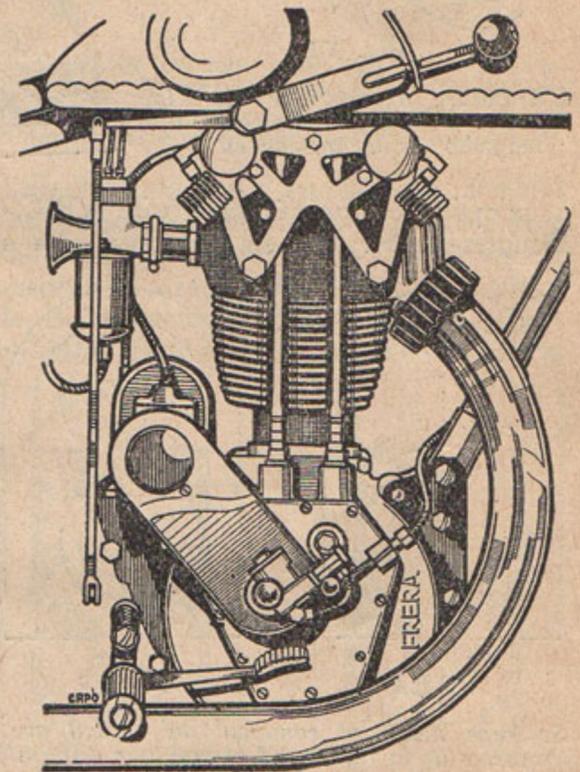
En 1928 une lassitude sportive s'étant manifestée, les organisateurs durent renoncer à mettre l'épreuve sur pied pour ne l'organiser que les 17 et 18 août 1929. La participation étrangère fut de nouveau très forte. 64 concurrents motocyclistes dont 14 étrangers ; 26 voitures de tourisme et 54 participants en catégories sport et course. Tous les as étrangers présents y compris les nôtres. Le meilleur temps des motos fut fait par Cérésolo sur Harley-Davidson à une moyenne de 74 kilomètres 380. Chiron sur Bugatti s'attribua le record de la côte pour la seconde fois à une moyenne de 77 kilomètres 210. Sur 110 partants, 91 seulement terminèrent le parcours.

CETTE année, ou plutôt Samedi et Dimanche, l'épreuve se déroule toujours sur deux journées. La première est réservée

polaires une forme spéciale ou en les prolongeant par des cornes de formes variées (fig. XI). On obtient ainsi un deuxième arrachement de position « retard » donnant un courant de tension plus élevée, qui n'atteint toutefois pas celle correspondant à l'arrachement franc. Ces cornes de retard renforcé modifient légèrement l'entrefer. La variabilité de l'avance à l'allumage est réduite aux limites permises par l'étendue des cornes polaires. Le profil et l'allongement de celles-ci sont déterminés par des essais. Une fois, ces principes posés, il sera aisé de comprendre les raisons imposées pour l'entretien de la magnéto.

(A suivre)

C. DEMOL,
Ingénieur civil H.E.I.

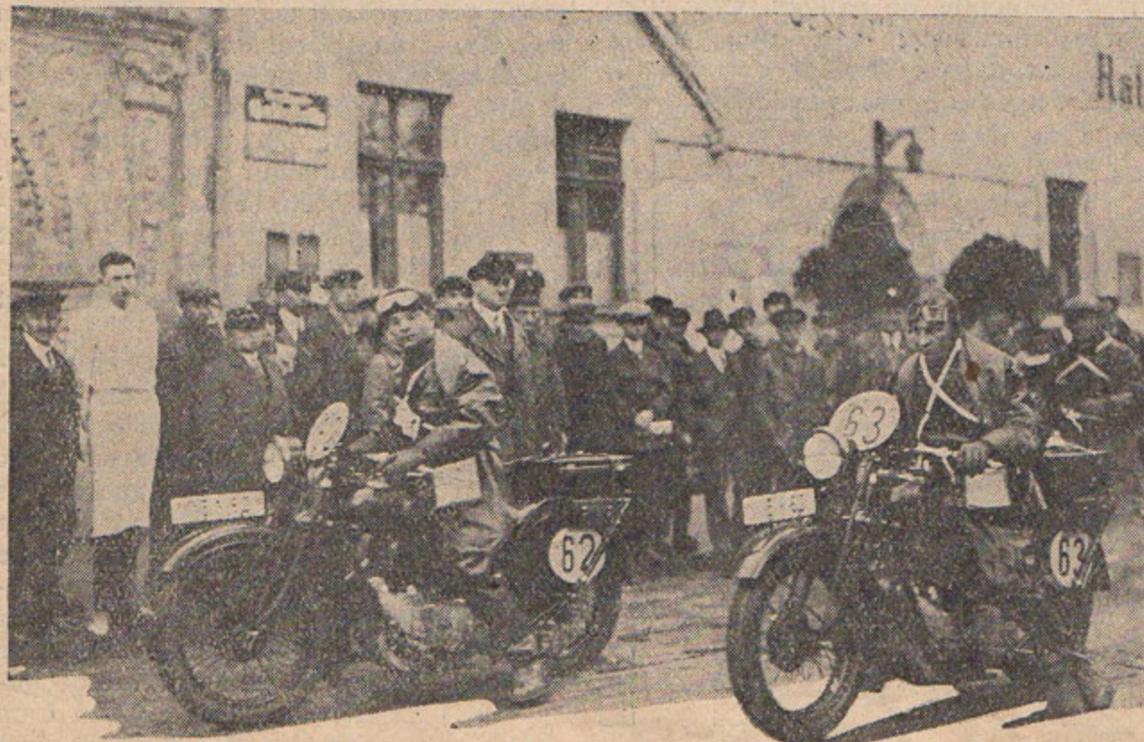


Frera 350 cmc., culbuteur. Ce moteur est un des plus remarquables types de la construction sport italienne. Il est rapide, souple et robuste. Sans être un type compétition, il se comporte très bien dans les courses de vitesse. Au Lario le modèle analogue de 500 cmc. s'est classé deuxième avec Broggi. Performance vraiment brillante.

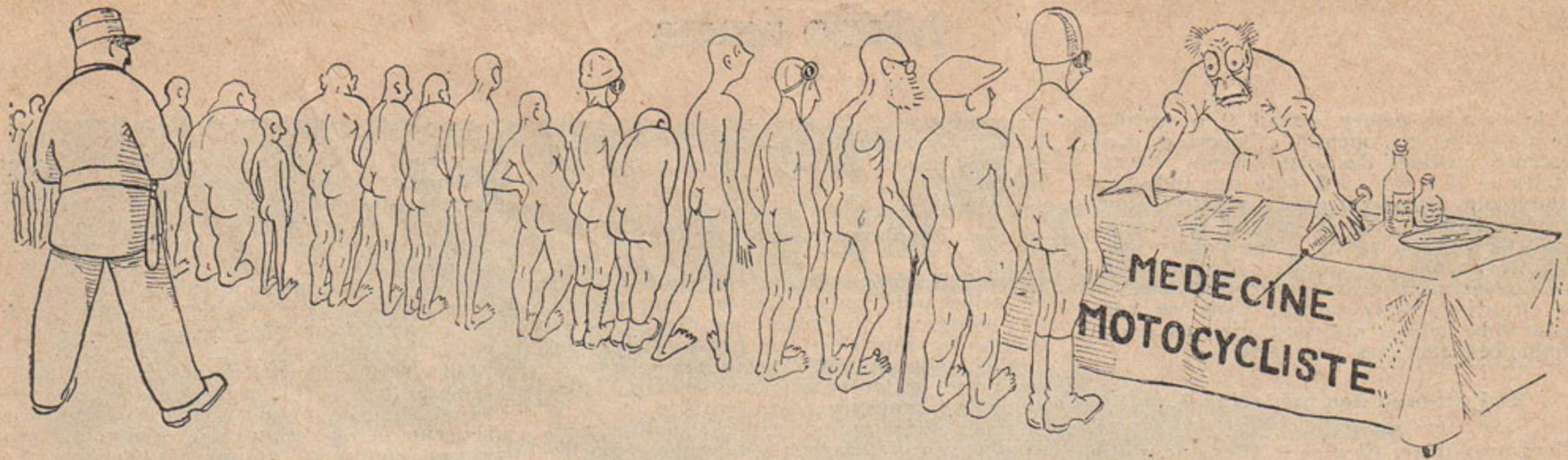
aux motocyclettes, sidecars et voitures de tourisme ; la seconde aux voitures de sport et de course. Du côté motocycliste : tous les champions étrangers. La France sera représentée par trois Monet-Goyon avec comme principal acteur Debaisieux. Du côté voitures : Chiron, Varzi, Caracciola, Pesato, Campari, etc... La présence de champions de grande classe est donc assurée. Le Klausen promet donc dès aujourd'hui d'être la course de côte la plus internationale d'Europe et la plus riche en concurrents. Au point de vue organisation, cette dernière est particulièrement soignée puisque toute la presse étrangère fut unanime à en faire les éloges. Elle nécessite une préparation minutieuse qui ne peut guère être adoptée que sur cette partie de route où les organisateurs peuvent interrompre la circulation. Le service de surveillance sera assuré par 50 hommes de police, 200 sapeurs-pompiers, 40 appareils de signalisation électrique, un réseau téléphonique par les P. T. T., quatre hauts parleurs qui de minute en minute diront aux spectateurs ce que la course offre d'intéressant, des tableaux d'affichage, des postes de chronométrage électrique, l'éclairage des tunnels, etc...

Toute l'attention des organisateurs s'est aussi portée sur la liste des prix dont le chiffre atteint 45.000 francs suisses, ainsi que de multiples prix en nature.

M. GOBIN.



Voici l'équipe N. S. U. qui obtint un si beau succès dans les trois jours de l'A. D. A. C. que nous a décrit Sexé dans deux précédents numéros. On remarquera que les deux équipes classées premières dans cette épreuve pour motos utilitaires étaient munies de blocs-moteurs. Car aussi bien les N. U. S. qui équipaient l'équipe civile gagnante, que les B. M. W. dont était muni le team militaire victorieux, sont bien entendu des blocs-moteurs, et c'est une caractéristique de la construction allemande moderne.



L'examen psychiatrique des automobilistes

Examen médical ou non ?...

NOTRE très distingué confrère, le Dr Toulouse vient d'exposer, par la voie de la presse, ses doléances touchant le problème de la circulation automobile et de la sécurité du public. La question préoccupe le corps médical depuis longtemps déjà; en 1922, le Dr Ch. Fiessinger fit une communication sur ce sujet à l'Académie de Médecine, à la suite d'un accident dont il venait d'être la victime. Une Commission fut nommée et le Pr Balthazard, dans son rapport, exprima le vœu que le permis de conduire ne fût délivré qu'aux sujets âgés de plus de vingt ans et qu'il fût refusé à tout candidat atteint de troubles mentaux, de lésions organiques du cœur ou du système nerveux, d'insuffisance de la vue ou de l'ouïe.

Depuis lors, il n'a été absolument rien essayé dans le sens indiqué par l'Académie: la folie de la vitesse n'a fait que croître et les accidents se sont multipliés en suivant une angoissante progression. Tout dernièrement, au Sénat, à une question posée par M. Fernand Merlin sur ce sujet, le Ministre des Travaux Publics a répondu par la négative.

Une seule compagnie, la T. C. R. P., aussi bien dans son intérêt que dans celui du public, a pris des mesures préventives en faisant passer un examen médical complet et un examen psychiatrique à ses conducteurs de tramways. Cette sélection *psycho-physiologique* est opérée sous la direction du Dr Lahy et donne de bons résultats. En effet, la comparaison établie entre le nombre d'accidents occasionnés pendant leur première année de service, d'une part par cent machinistes sélectionnés, d'autre part par cent machinistes non sélectionnés, a montré que les premiers étaient de 16,5 % inférieurs aux seconds. Je me permets d'ores et déjà de faire remarquer que cette différence n'est pas aussi importante qu'on aurait pu l'espérer et qu'il reste encore une proportion notable d'accidents au compte des machinistes sélectionnés. Elle a, néanmoins, une certaine valeur démonstrative qui n'est pas négligeable et on ne saurait trop encourager les efforts qui sont faits dans le but d'étendre cet examen, tout au moins, d'abord, aux conducteurs de véhicules lourds, camions, autobus, autocars, etc.

Il y a multitude d'intérêts en jeu

UNE telle réforme touche à tant d'intérêts d'ordre moral, économique et social, qu'il ne saurait être question d'en étudier dans une simple chronique, l'organisation complexe et délicate non plus que l'application difficilement réalisable. Le Pr Weekers, professeur de clinique ophtalmologique à l'Université de Liège, vient de publier dans le *Bruxelles Médical* un très intéressant travail sur « les conditions d'aptitudes requises des conducteurs d'automobiles ».

Un sourd est prudent...

DANS la liste des infirmités et maladies qui déterminent l'incapacité de conduire, nous trouvons, bien entendu, les

troubles sérieux de la vue et de l'ouïe. Ça ne se discute pas. Je connais pourtant un original, qui passe la plus grande partie de sa vie sur les routes et dont le compteur a déjà enregistré quelques dizaines de milliers de kilomètres: il est sourd comme un tapis et sa vision n'est guère supérieure à celle de la taupe; or, il n'a jamais eu la moindre anicroche. Chance, dira-t-on. Sans doute, mais, quitte à paraître paradoxal, je croirais plus volontiers que ses infirmités le protègent en le forçant à être prudent, tandis que l'homme en pleine possession de ses facultés physiques, qui se croit maître de lui et de sa machine, a tendance à prendre moins de précautions et court peut-être plus de risques en même temps qu'il en fait courir davantage aux autres. Je ne verrais pourtant aucun inconvénient, je me hâte de le dire, à ce que mon original fût invité à laisser le klaxon pour choisir un autre violon d'Ingres. Je reviendrai là-dessus en effleurant le côté psychique de la question.

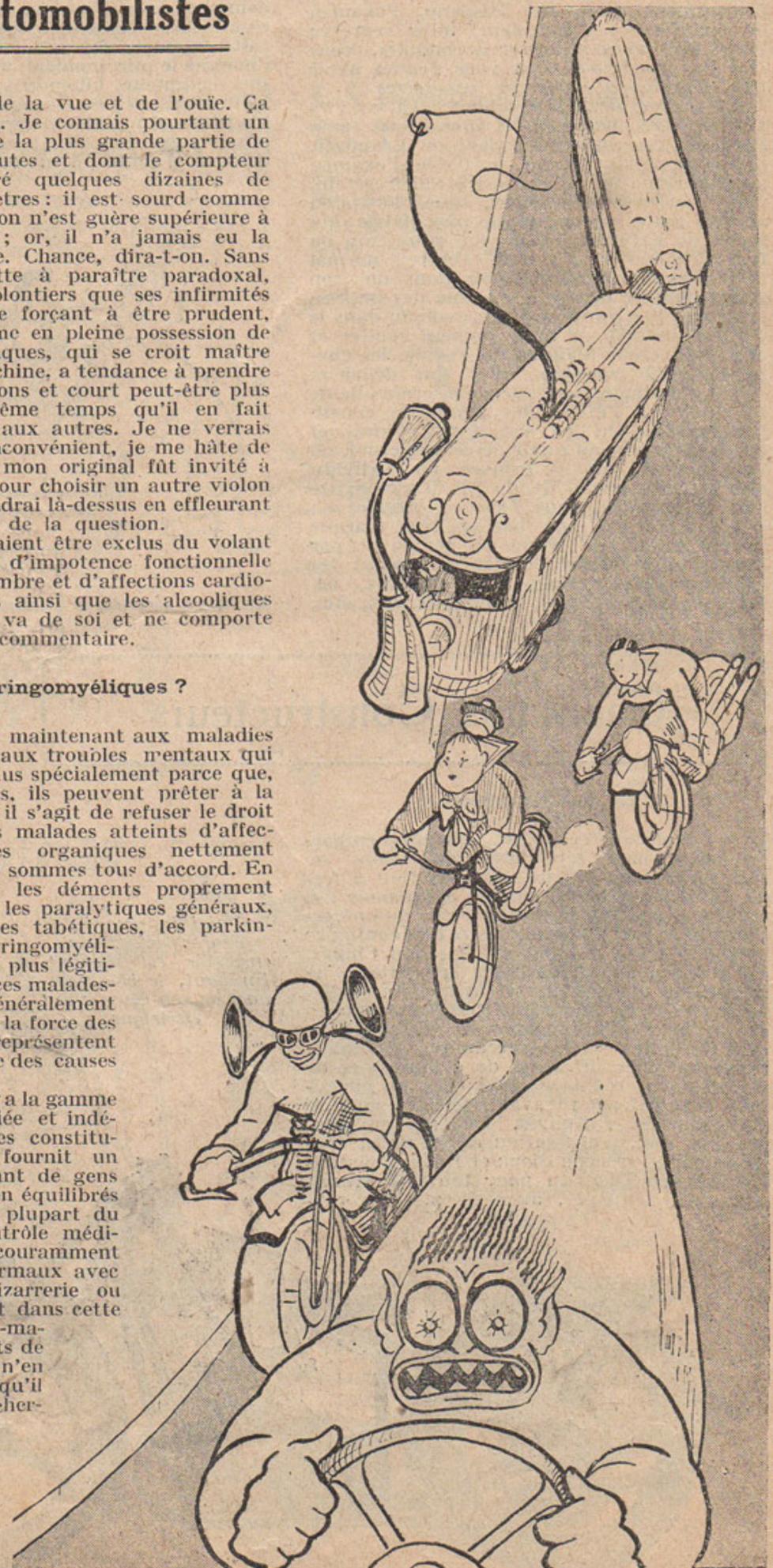
De même, devraient être exclus du volant les sujets atteints d'impotence fonctionnelle complète d'un membre et d'affections cardiovasculaires graves ainsi que les alcooliques avérés. Voilà qui va de soi et ne comporte également aucun commentaire.

Et les syringomyéliques ?

NOUS en venons maintenant aux maladies nerveuses et aux troubles mentaux qui nous intéressent plus spécialement parce que, sur certains points, ils peuvent prêter à la discussion. Quand il s'agit de refuser le droit de conduire à des malades atteints d'affections démentielles organiques nettement caractérisées, nous sommes tous d'accord. En même temps que les déments proprement dits, on éliminera les paralytiques généraux, les épileptiques, les tabétiques, les parkinsoniens, les syringomyéliques, etc. Rien de plus légitime et, d'ailleurs, ces malades-là s'éliminent généralement d'eux-mêmes par la force des choses. Ils ne représentent qu'une part infime des causes d'accidents.

A côté d'eux, il y a la gamme excessivement variée et indéfinie des psychoses constitutionnelles; elle fournit un contingent imposant de gens plus ou moins bien équilibrés qui échappent la plupart du temps à tout contrôle médical et qui passent couramment pour des êtres normaux avec une pointe de bizarrerie ou d'originalité. C'est dans cette catégorie de demi-malades ou de quarts de malades — et il n'en manque pas! — qu'il faut, à mon avis, chercher les auteurs les plus nombreux des télescopages catastrophiques.

C'est, en effet, ce qu'a parfaitement



vu le docteur Aubry quand il a traité : « le point de vue mental et nerveux dans l'examen médical des conducteurs d'automobiles ». Il a dit : « A côté des individus notoirement aliénés, il existe d'autres anormaux qui ne sont pas moins dangereux quand ils sont au volant d'une voiture. » Et il ajoute un peu plus loin : « Ces individus sont lucides, ils peuvent occuper dans la vie des situations importantes, mais ce sont des grands indécis qui sont exposés à des défaillances mentales passagères ».

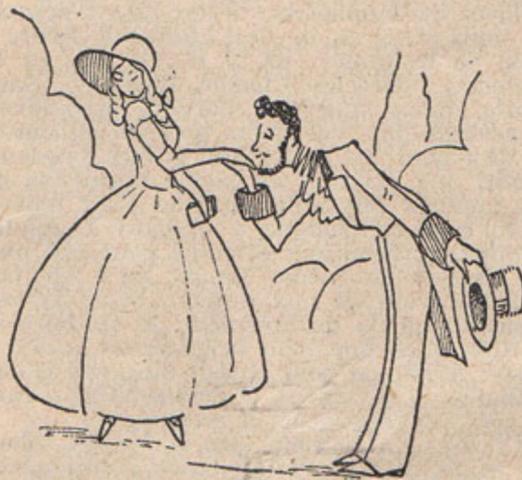
Et l'examen des médecins ?...

C'EST très juste. Et puis ? Allons-nous dire à un chef d'industrie qui vient de passer brillamment, avec son Hispano, l'examen de chauffeur : « Monsieur, mille regrets ; je ne puis vous autoriser à conduire. Vous êtes un grand indécis et vous pouvez avoir des défaillances mentales passagères » ? Il serait en droit de nous répondre : « Et vous ? » Un confrère facétieux lit par-dessus mon épaule et me suggère en riant qu'il faudrait peut-être envisager au préalable l'examen psychiatrique des médecins. Il est bien certain, pour parler sérieusement, que lorsqu'on aborde cette partie de la psychiatrie qui traite de l'affectif, on ne sait plus trop où l'on est ni où l'on va ; la limite entre le normal et l'anormal est insaisissable dans un trop grand nombre de cas. C'est une des impressions que l'on éprouve après avoir lu dans le dernier ouvrage de mon éminent maître et ami, le docteur Maurice de Fleury, les chapitres qu'il consacre, avec son délicieux talent d'écrivain et sa science approfondie de psychiatre à l'étude des psychoses constitutionnelles. On en est tout étourdi et on se demande, au sortir de cette lecture, où l'on pourra jamais trouver un individu absolument normal. Et, de fait, il n'en existe pas. Taine a dit, dans *Thomas Graindorge* : « L'homme est une horloge qui marque l'heure exacte de temps en temps et par hasard. » S'il fallait écarter du volant les déprimés, les indécis, les impulsifs, les inquiets, les phobiques, les émotifs, etc., etc.,

où irions-nous ? Et puis, on n'a guère songé jusqu'ici qu'il serait peut-être aussi expédient de procéder à l'examen psychiatrique des piétons !

Psychonévrose du guidon

EN vérité, notre génération, comme toutes celles qui l'ont précédée, comprend un bon nombre d'« horloges » mal réglées, mais à toutes les imperfections physiologiques et intellectuelles qui ont accablé nos ascendants, est venue s'ajouter une nouvelle manie, la manie du mouvement épileptoïde et de la vitesse ; elle se traduit tout particulièrement sous une forme caractéristique que j'appellerai : *la psychonévrose du volant*. C'est là, évidemment, avec l'ivresse, une des causes principales des accidents. Personne n'échappe à cette manie, elle est contagieuse. Prenez l'homme le plus pondéré, mettez-le en face de son compteur kilométrique et, trop souvent, vous allez en faire aussitôt un excité. Il n'a plus qu'une idée : « gratter » et ne pas se laisser « gratter ». Il « gratte », il renverse, il défonce, il écrase, il tue et... corne.



Au temps régence, le conducteur était galant...!

Octave Mirbeau et Moto Revue

La corne ! Car, il faut bien le dire, nous sommes beaucoup plus les victimes de l'automobile par le bruit que par l'écrasement sommaire et intégral. Les chauffeurs nous tuent par ce moyen plus lentement mais plus sûrement, avec un sadisme raffiné, digne des Chinois et qui rappelle la mort lente par la cloche décrite d'une manière si impressionnante par Octave Mirbeau dans son fameux *Jardin des Supplices*.

Cette action meurtrière du bruit sur l'organisme humain a fait encore tout récemment l'objet d'une communication à l'Académie de médecine et on commence à réagir un peu partout contre la tyrannie du vacarme. Le voilà donc bien le véritable danger, ce bruit sournoisement destructeur de notre équilibre nerveux. On peut affirmer que les coins-coins multiples et discordants de ces chauffeurs de taxi, entre autres, qu'un chroniqueur d'esprit M. de Bondy appelle grêlement « les hommes à cornes » concourent pour la plus large part à ébranler par secousses intermittentes tout notre système cérébro-spinal.

Quelles générations d'hypernévrosés, cette hâte, cette trépidation et ce tapage préparent pour l'avenir, en attendant que les hommes aillent, comme il en est question, se volatiliser définitivement, à la vitesse de quelques milliers de kilomètres à l'heure, jusque dans la lune.

Le bon temps de jadis...

Ah ! combien nous devrions tous regretter le temps paisible des diligences où l'on pouvait voyager à petites étapes, sur les belles routes de France, en se conformant au *festina lente* de la sagesse antique et en se laissant aller doucement à sa rêverie, sans qu'elle risquât d'être tout à coup interrompue par l'irruption tumultueuse d'un bolide ou l'appel térébrant d'un klaxon...

En fin de compte, l'examen psychiatrique des chauffeurs, soit ! Ce serait une mesure de sauvegarde relative. Mais où sont les silences d'autan ?

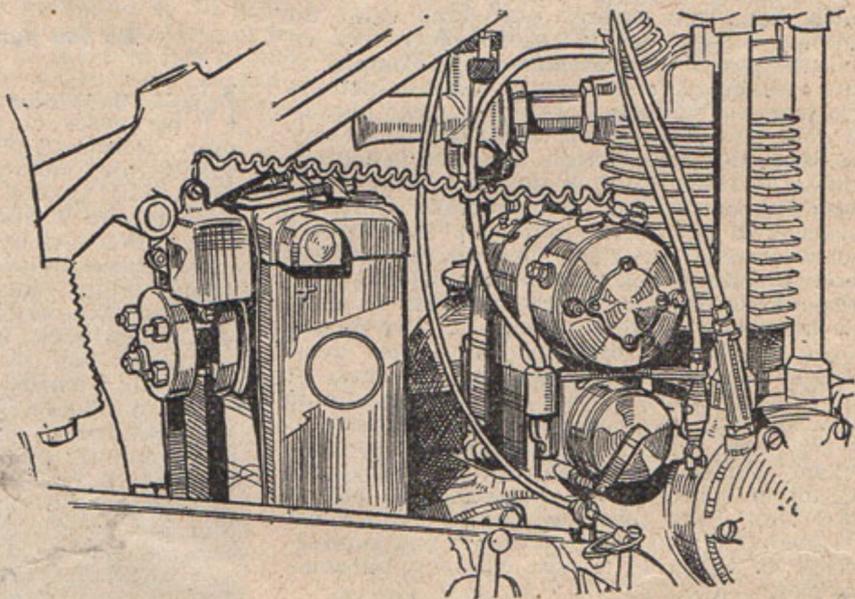
Dr René MAINOT.

Chez nos Constructeurs

En cas de besoin

Les cyclecaristes sont parfois embarrassés pour certaines réparations ou transformations qui ne sont pas tout à fait du domaine courant, comme aussi pour des revisions, opérations mystérieuses qui nécessitent de la part du propriétaire une confiance aveugle en son mécanicien. M. Paul Chapis, à Levallois, est un vieux de la partie, et la fidélité de sa clientèle est la meilleure référence en faveur de ses qualités de mécanicien et des prix qu'il pratique. Il est outillé et qualifié pour toute la mécanique générale : réalésage et rectification de cylindres et de vilebrequins, réglage de bielles et coussinets, avec usinage ; travaux de tour, soudure autogène de cylindres, carters, culasses, fraisage, etc., rectification de sièges et soupapes par le procédé Black et Decker, pistons spéciaux en Diamalu pour toutes voitures, segments, soupapes, axes de pistons, rou-

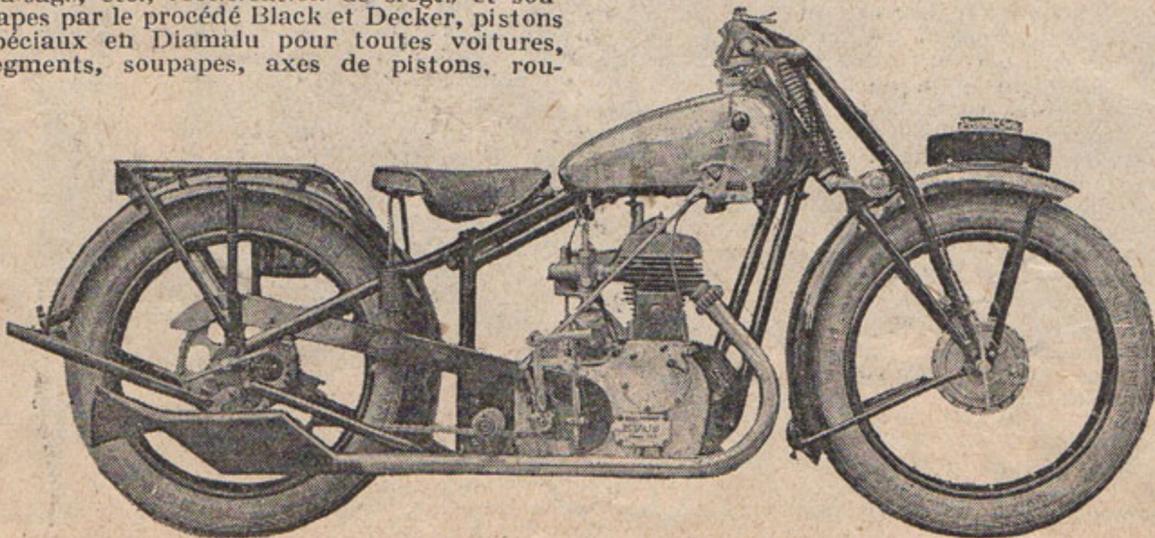
Voici la nouvelle Propulcycle : son ensemble est élégant. En haut, le bloc compact de son équipement électrique.



lements à billes, galets, etc... Il peut ainsi effectuer au mieux toute révision de partie ou totalité de voiture de quelque marque que ce soit.

Des motos neuves à des prix !!!

La maison Augoyat possède en ce moment un stock de machines neuves de marques cotées, machines d'exposition, qui sont à céder à des prix plus qu'intéressants au comptant comme à crédit. Une quarantaine de machines disponibles en toutes cylindrées et en plusieurs marques, il y a quelques motos spéciales également, d'un prix intéressant et montées avec le fameux moteur Vélocette deux-temps d'origine, de quoi satisfaire beaucoup qui seront heureux de bénéficier d'une importante réduction et d'avoir une machine neuve et sûre au prix d'une occasion souvent douteuse.



ECLAIRAGE ELECTRIQUE

H. P. BORESTROKE

VIII - (FIN)

Peut-on démonter une dynamo ?

Le démontage d'une dynamo ne présente, pour un amateur adroit, aucune difficulté insurmontable. C'est même une occupation intéressante par une journée pluvieuse. Les plaques des extrémités sont maintenues en général par des boulons qui traversent toute la dynamo. Repérez les soigneusement avant de procéder au démontage, ainsi que les plaques et leur position sur la carcasse, car, autant que pour tout autre organe mécanique, il importe de pouvoir replacer le tout dans la position primitive. Travaillez sur une table bien dégagée et après avoir placé sous la dynamo un journal. Après l'enlèvement des boulons quelques légers coups d'un maillet de bois décolleront les plaques. Vous retirerez alors délicatement l'induit du côté opposé au collecteur. Vous nettoierez le collecteur avec un chiffon, légèrement imprégné d'essence. Avec une allumette taillée en pointe vous enlèverez les crasses qui ont pu se loger entre les lames de cuivre du collecteur. Avec une petite lime triangulaire (dite lime de Genève et que vous trouverez montée sur une carte avec d'autres petites limes de formes diverses), abattez très légèrement le mica qui se trouve entre les lames du commutateur. Quant aux balais, assurez-vous qu'ils coulissent librement et que leurs ressorts les repoussent doucement. Essayez simplement avec le chiffon et un peu d'essence. Ne modifiez pas la place du balai d'excitation. La dynamo ainsi nettoyée doit donner son plein rendement. Si un balai était usé ou cassé, employez un balai de rechange fourni par le fabricant. Soyez certain qu'il a essayé divers types de balais et de composition diverse avant d'adopter celui-là. Un balai neuf, porte mal et il faudra que la dynamo tourne quelques temps avant de donner à nouveau son plein rendement. Si le

collecteur était piqué, cela indiquerait qu'un charbon porte mal. Il faudrait alors tourner le collecteur, mais cette opération n'est plus de votre compétence et le mieux sera de retourner la dynamo à l'usine, ou de confier la réparation à un bon électricien. Bien entendu, s'il y

avait un court-circuit dans le bobinage, vous ne pouvez y remédier vous-même. Nous ne saurions trop vous conseiller, avant de confier une réparation à un électricien, de vous renseigner sur le prix de la réparation et, si elle est importante, de demander un devis, car ces réparations sont délicates, demandent une main-d'œuvre spécialisée et sont, par conséquent, coûteuses.

Si votre dynamo est en bon état et propre au début de la saison, il y a quatre vingt dix-neuf chances sur cent pour qu'elle ne vous donne aucun ennui. Une goutte d'huile de vaseline dans les graisseurs tous les cinq cents ou tous les mille kilomètres représentera tous les soins à lui donner.

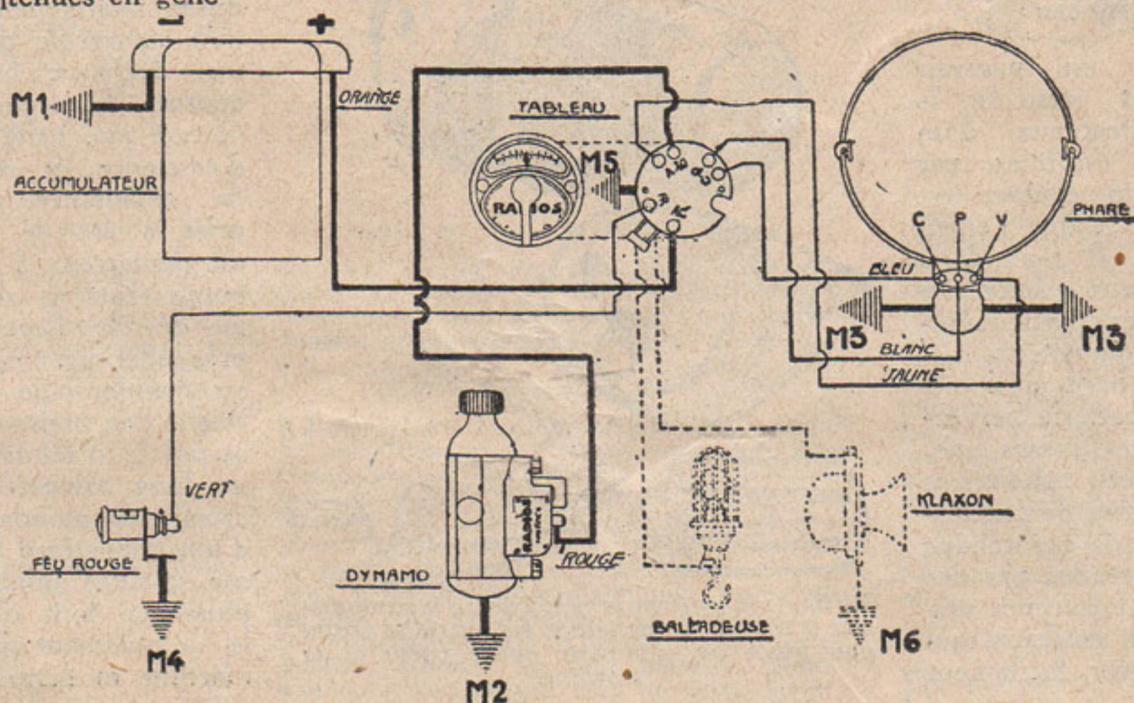
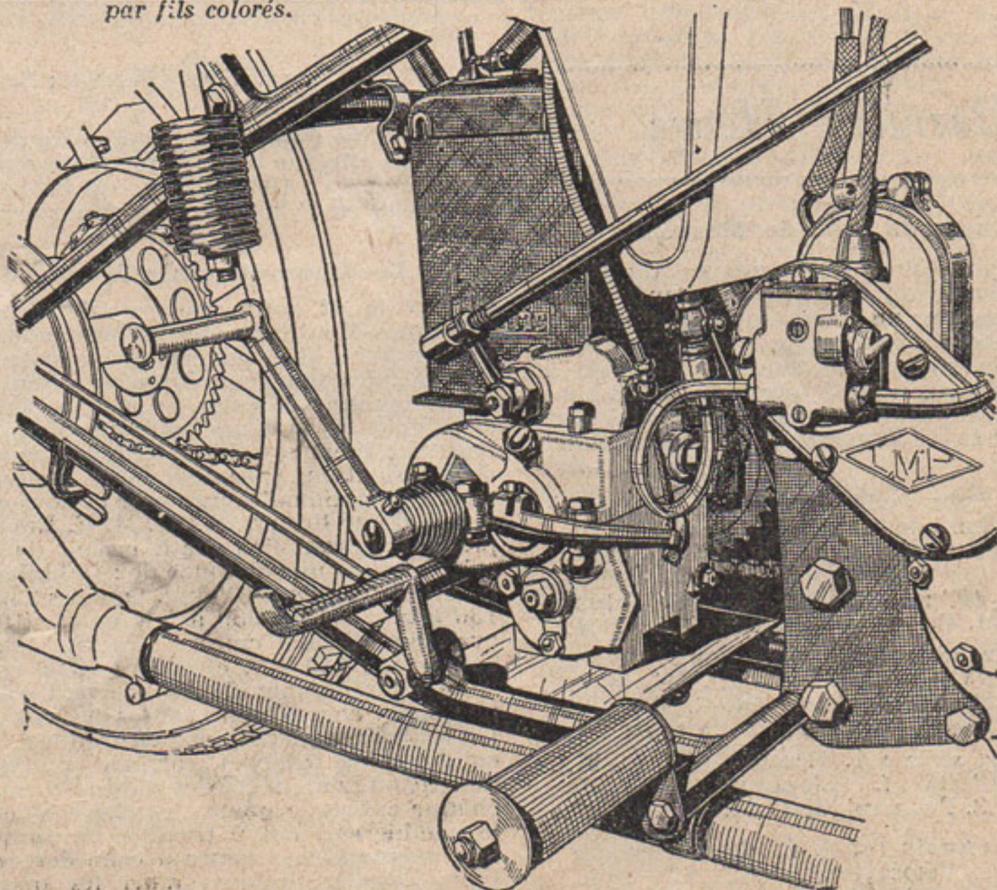
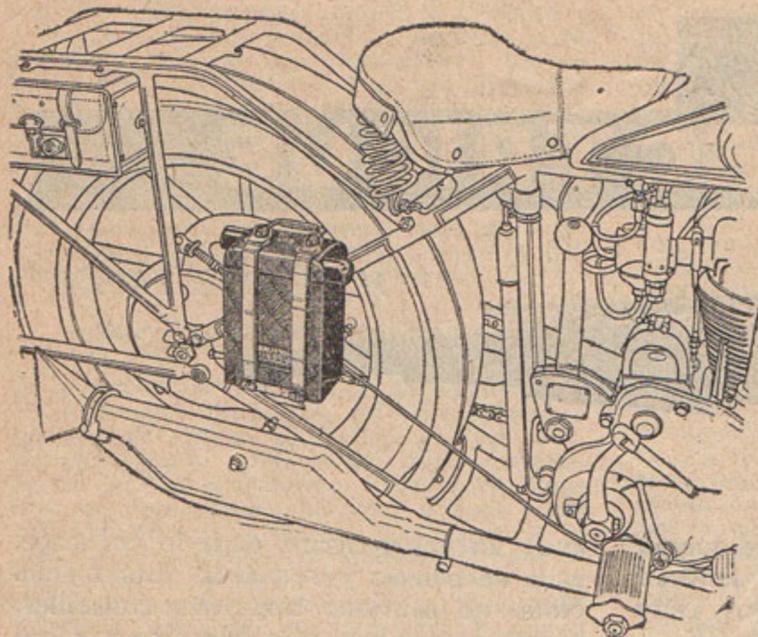


Schéma de montage du Radios R. M. C. 4 qui fournit un typique exemple du repérage par fils colorés.



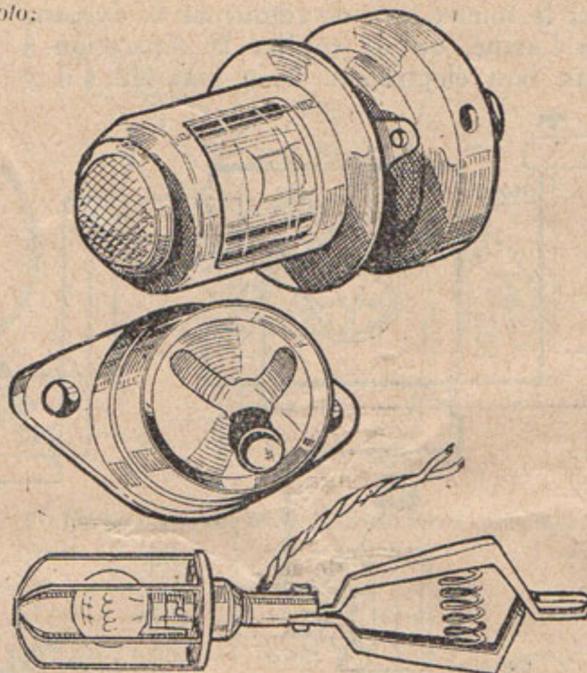
Comment Presler a conditionné l'installation de sa batterie Huitric avec le moteur L.M.P.



Un montage classique à l'arrière sur moto.

Attention à la masse

EN général, c'est à un mauvais montage qu'il faut attribuer le fonctionnement défectueux d'un équipement électrique. N'oubliez pas en particulier qu'un bon contact est indispensable à la masse et que l'émail est un excellent isolant. Il faut donc gratter l'émail là où vous placez un appareil électrique. Veillez particulièrement à cela pour le conjoncteur disjoncteur et le tableau de bord ainsi que pour le fil de masse de la batterie. Servez-vous pour le montage des cosses spécialement fournies. Fixez solidement les fils, entourez-les d'un peu de chatterton ou d'un bout de tube de caoutchouc aux endroits où ils sont retenus par des attaches. La plupart des fabricants utilisent des fils de diverses couleurs qui permettent de s'y retrouver facilement



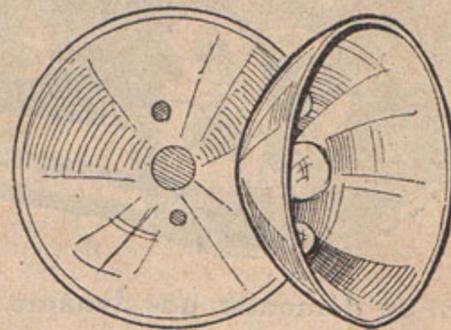
En haut : la lanterne arrière Lucas ; le commutateur à 3 plots et une lampe baladeuse se fixant par pince sur n'importe quelle partie de la machine.

Dans le cas contraire, marquez d'une manière ou de l'autre les extrémités de chaque fil. De cette manière, si vous soupçonnez qu'un câble est rompu ou que, par suite de la destruction de son isolant, il fait un court-circuit, il vous sera facile de le vérifier en débranchant les deux extrémités et en substituant un autre fil.

Conclusion

NE croyez pas qu'un équipement d'éclairage électrique soit compliqué, ni comme pose, ni comme entretien. Les fabricants ont fait tout ce

qui était en leur pouvoir pour qu'il n'en soit pas ainsi. Ne croyez pas non plus qu'il soit délicat. La dynamo ou l'alternateur, s'ils exigent un soin extrême dans leur construction, sont, en fait, des appareils très peu délicats et d'une marche admirablement sûre. On peut



Le phare à parabole détachable avec repérage automatique des plots, genre Cibié.

en dire autant du conjoncteur-disjoncteur. La batterie fonctionne dans des conditions idéales. Si une batterie de voiture a une durée relativement courte, c'est qu'elle doit assurer le démarrage qui provoque une décharge brusque sous un débit énorme. Et encore, nous avons sur une voiture une batterie qui a quatre années d'existence et ne donne aucun signe de défaillance. La seule précaution prise a été de ne jamais faire usage du démarreur à froid. La durée d'une bonne batterie de moto qui, elle, n'a pas de tels efforts à supporter est à peu près indéfinie, à condition que l'on veuille en maintenir le niveau de l'électrolyte et que l'on prenne les précautions voulues quand la machine est inutilisée pendant un long temps. Les batteries alcalines excellentement adaptées à l'éclairage sont d'une robustesse à toute épreuve. Toutes ces qualités jointes à une merveilleuse puissance font de l'éclairage électrique le complément indispensable de toute machine moderne.

Dernière Heure

Les grands prix de Marseille

LES Grands Prix Indépendants du M. C. Marseille ont eu lieu sur l'autodrome de Miramas, par un temps superbe et devant une chambrée moyenne, le 3 août. Lumachi a battu le record du tour de Rolland, à 155 km. 444, réalisant la moyenne de 103 kilomètres. Les vainqueurs indépendants sont Henri Cresta et Bracimi et le professionnel Piscaglia.

Grand Prix Indépendants. — Première série : (100 km., deux virelets, 175 et 250 cmc.) : 1. Henri (M. C. M.), 1 h. 18' 47" 1/5, moy. : 76 km. 900 ; 2. Anceschi (M. C. Fréjus), 1 h. 18' 49" ; 3. Galtier (M. C. Salon) ; 4. Fabre (M. C. M.) ; 5. Fagnolia (M. C. M.).

Deuxième série (100 km., deux virelets, 500 cmc.) : 1. Cresta (M. C. M.), 59', moy. : 103 km. 721 ; 2. Giovenale (M. C. M.), à un tour ; 3. Vimont (M. C. M.), à un tour.

Troisième série : 1. Bracinni (M. C. M.), 1 h. 2' 41" 2/5 ; 1. Lieutaud (M. C. M.) 1 h. 1' 20" ; 3. Pognerol (M. C. M.), 1 h. 1' 28".e

Professionnels (50 km., deux virelets) : 1. Piscaglia (Vélocette), 29' 32" 1/5, moy. : 103 km. 500 ; 2. Gioffre (Magnat-Debon),

31' 57" 1/5, moy. : 95 km. 500 ; 3. Garcia (Styl'son), à un tour.

Tentative de record du tour de piste. — Lumachi effectue le tour lancé sans virelet en 1' 53", moy. : 103 km., record battu ; avec un virelet en 1' 55", et avec deux virelets en 2' 33" 1/5.

Les Championnats de France

C'EST le 31 août que seront disputés à Linas-Montlhéry les Championnats de France de l'U.M.F. ouverts aux constructeurs de véhicules de marque française. Sont considérés comme véhicules de marque française ceux dont les moteurs boîte de vitesses, carburateur, magnéto, cadre, fourches, roues sont de fabrication française. Les conducteurs seront de nationalité française et devront être munis d'une licence de l'U. M. F. Les Championnats auront lieu sur le circuit de 5 kilomètres et sur une distance de : 100 kilomètres pour les 175 cmc. ; 125 km. pour les 250 cmc. ; 150 km. pour les 350 à 500 cmc. ; 100 km. cyclecars de 500 cmc. ; 125 km. cyclecars 750 cmc. ; 150 km. cyclecars 1.100 cmc.

Le Championnat de France sera couru en une seule course pour toutes les catégories. Un seul départ sera donné en groupe à tous les conducteurs (départ arrêté, moteur en marche ou non, au gré des conducteurs). Dans chaque catégorie, pour être classé champion, le conducteur arrivé premier devra réaliser une moyenne supérieure à celle des conducteurs classés premiers dans les catégories inférieures.

Le seul carburant autorisé sera un mélange de 70 % d'essence de tourisme du commerce et de 30 % de benzol, fourni à titre onéreux par l'U. M. F. L'huile sera également fournie par l'U. M. F. et les concurrents devront désigner avant le 25 août les marques de leur choix. Les commissaires sportifs sont : MM. Pérouse, président de l'U. M. F. ; G. Longuemare, vice-président de l'U. M. F. ; Collin, Diosi, Mauve, membres de la commission sportive de l'U. M. F. directeur de la course : M. R. Sénéchal, vice-président de l'U. M. F. Le droit d'engagement est fixé à 250 francs par véhicule. Ils devra parvenir à l'U. M. F. 8, place de la Concorde, Paris, avant le 25 août, à 18 heures.

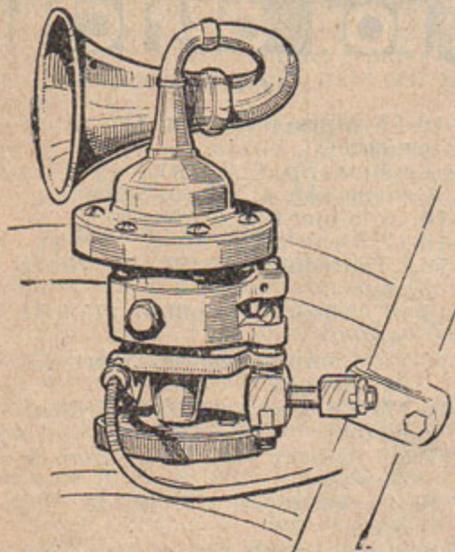
Au Meeting des routes pavées

LE Meeting automobile des routes pavées, organisé par l'A. M. C. du Nord de la France avec le concours du *Petit Parisien*, se déroulera du 13 au 21 septembre et son programme qui constitue la grande semaine automobile du Nord de la France comporte : le samedi 13 septembre : la course de vitesse de trois heures pour motocyclettes et sidecars, dont le succès va chaque année grandissant. Cette année encore, nous verrons près de 80 concurrents affronter cette admirable épreuve car les firmes qui triomphent ou terminent aux Routes pavées peuvent se vanter de fabriquer des engins de tout premier choix et d'une résistance à toute épreuve.



Le Cicca se modernise

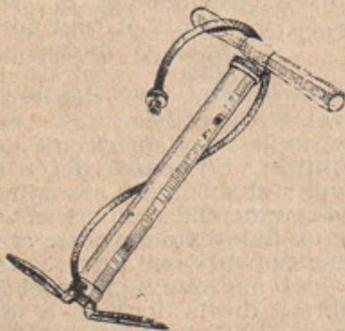
DÉJÀ, le fameux ténor moto a conquis la foule : à quoi tient donc ce succès inespéré, car si, d'une part, sa construction et les résultats obtenus étaient une merveille de la construction française, le prix prohibitif de



l'appareil en avait éloigné la majorité des motocyclistes. C'est que la C. I. C. C. A. a pris la décision de le vendre 150 francs moins cher ! que le prix prohibitif ancien, et cela sans attenter en quoi que ce soit à sa perfection : mieux, il a été amélioré avec graisseurs : le son est aussi d'un diapason encore plus joli, plus enchanteur : quoi d'étonnant que toutes les motos parisiennes et beaucoup de régionales soient venues au Ténor Cicca.

Une pompe idéale

C'EST celle que nous donnons en prime cette semaine : voyez sa conception : solidité d'abord : plus de poignée, mobile ou non, qui, à l'usage, se déchire, se « foire »



comme l'on dit. Une poignée de bois dur avec un écrou-vis intérieur résistant aux pressions répétées du malheureux empanné nerveux. Un corps de pompe à gros volume, donc à gros débit et non plus de la pompe à vélo nécessitant 650 coups de pompe au minimum. En 15 ou 20 coups, le tour est joué. Les pédales sont en fonte, donc solide, n'arrachant ou ne blessant pas : la valve, elle-même, est des plus étudiées. En un mot, c'est une pompe réelle de garage, spécialement adaptée pour la moto.

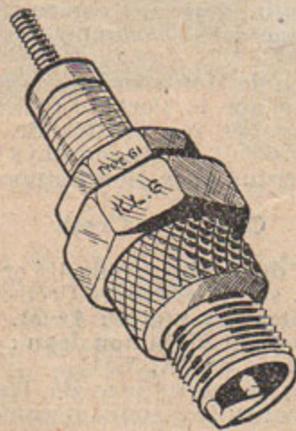
Une prime princière

NE manquez pas de consulter les annonces de *Moto Revue*. En effet, c'est en ce moment que Cabrespin fabricant du Siège « Lincoln » offre aux 500 premiers acheteurs de ce siège un chronomètre-chronographe au 5^e de seconde, permettant aux motocyclistes de contrôler leur vitesse sur route. Profitez de l'aubaine.

La K. L. G.

ON parle beaucoup dans notre monde, de la bougie K. L. G. Qu'est-ce que c'est ? Les moteurs actuels sont poussés, et exigent donc des bougies de premier ordre. La K. L. G. est dans cet ordre, mais nous avons dit déjà qu'une bougie démontable devait avoir des qualités d'étanchéité que,

seule, une grande maison peut obtenir. C'est le cas de la K. L. G. : la qualité de son isolant entre pour 91 % dans ses qualités de rendement. Il faut dire que K. L. G. a abandonné la porcelaine pour le mica et la stéatite. Le mica est un minéral, un silicate d'aluminium que l'on amène en lamettes très fines, un double isolant à maquettes en roulement sur la longueur de l'électrode central et rondelles de protection extérieures plaquées les unes sur les autres sont les caractéristiques d'étanchéité remarquables, et qui permettent, grâce à un joint supplémentaire métal-plastique, de les faire démontables. C'est, à l'heure

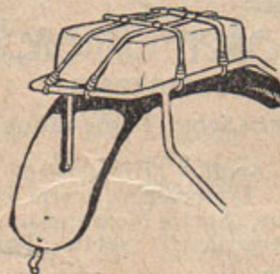


actuelle, une des plus grosses maisons mondiales. La bougie K. L. G. coûte cher : la bougie K. L. G. dure six fois plus que d'autres bougies communes. Calculez l'avantage !

Blocs-bagages Amo

UN problème résolu ! Arrimer les bagages sur la moto a été une obsession pour beaucoup, car rien de bien pratique n'existait en dehors des valises spéciales. Des ficelles ! Fi ! Des courroies ? Ça casse aisément ! Et puis, on peut avoir besoin, en cours de route, du contenu : ah ! la jolie corvée alors, la complexité de l'arrimage, les nœuds, de quoi user la patience d'un saint. Amo a résolu heureusement ce problème : simplicité, solidité, sécurité et bon marché, comme d'ailleurs tout ce qui sort de cette firme : c'est le Bloc-Bagages Amo.

Il est composé de quatre branches entrecroisées, en caoutchouc extrêmement robuste.

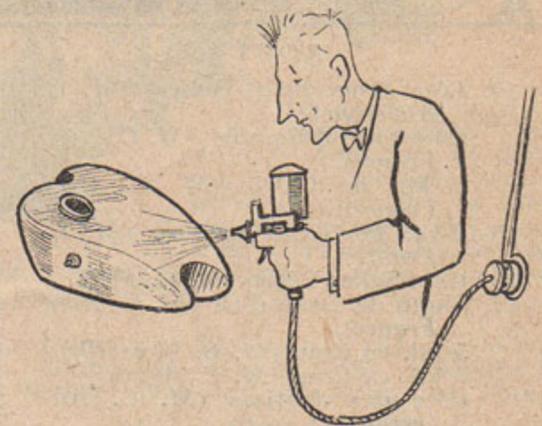


munies chacune à leurs extrémités de crochets permettant l'accrochage très rapide sur n'importe quelle saillie, tige ou tube jusqu'à 20 centimètres de diamètre. L'emploi des liens en caoutchouc a le gros avantage de donner un serrage très puissant, mais à la fois souple. Ainsi les paquets ne sont pas abîmés par ce mode de fixation et ils ne peuvent prendre aucun jeu malgré les trépidations. Le Bloc-Bagages forme filet qui vient s'appliquer sur le colis et son élasticité permet son adaptation à tout bagage, quelles que soient sa forme et ses dimensions, du plus petit paquet à la plus grosse valise. Enfin, le mode de fixation par crochets est très simple et surtout très rapide. Il s'adapte à n'importe quelle machine, à n'importe quelle forme de porte-bagages ou de tansard.

Pulvérisateur Smith

BEAUCOUP de nos lecteurs considèrent la moto comme un instrument de vie courante et pas simplement de plaisir. Pourquoi ne pas posséder un pulvérisateur Smith qui

sert aussi bien en route qu'à la maison ? Peut-être, il est cher, mais à combien d'usages est destiné ce pistolet électrique, qui permet la vaporisation de n'importe quel liquide légèrement consistant, donnant la projection en éventail ou en jet rond, sans aucun apprentissage, et quand vous aurez raccordé les différentes nuances de votre moto en une seule, vous pourrez, si la chambre d'hôtel où vous vous trouvez est infestée d'animaux, pas assez rares, les détruire avant de vous coucher.



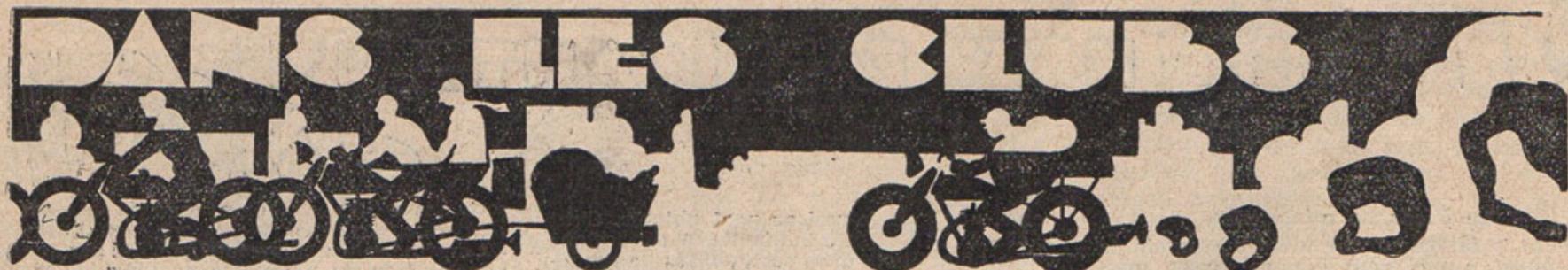
Si vous avez un jardin, vous pourrez annihiler toutes les fourmis qui mangent vos artichauts, ou les limaces qui bécotent vos salades et tandis que, revenue à Paris, Mme teindra ses souliers, son sac à main, ses gants, à la teinte à la mode, vous remettrez au goût du jour les différents accessoires de votre maison : radiateurs, tuyauteries, raccords électriques, que les ouvriers n'ont pas fait, toutes ces nuances n'étant pas comprises sur votre facture. N'oubliez pas, si cet appareil, vous intéresse, de signaler à la C.F.P.I. la tension de la nature du courant électrique utilisé. Le réservoir de l'appareil plein du liquide choisi, il suffit de fixer la prise de courant, puis d'appuyer sur la détente du pistolet en direction de l'objet à nuancer. C'est simple, sans plus.

Comment éviter la sulfatation

BEAUCOUP de lecteurs nous demandent comment ils peuvent éviter la sulfatation de leurs accus. Voici, d'après un de nos meilleurs constructeurs, Huitric, comment on doit procéder. Les plus expresses réserves seront toujours faites sur les procédés prétendus dissolvants de sulfatation de plomb. Ces procédés sont beaucoup plus redoutables qu'utiles ainsi que ceux qui utilisent des corps approchant la sulfatation et sans forme. La technique actuelle n'est pas assez avancée pour pouvoir se prononcer. Quel est le lecteur qui nous citera une usine d'accumulateurs qui se risquerait à employer de tels procédés. Toutes celles que nous avons pressenties nous l'ont déconseillé. Elles semblent l'ignorer : « Moyens empiriques de nombreux petits inventeurs, nous réplique Huitric, qui conseillent tout sans jamais approfondir. » Bien entendu, il ne faut pas jeter la manche après la cognée : comme nous le disions plus haut, la technique de sulfatation est encore à l'état d'enfance ; l'opinion donnée ci-dessus n'est pas sans appel. Elle n'est basée, d'ailleurs, que sur l'expérience.

Radios RMC 4 = AB. T.P. 123

CETTE formule mystérieuse est une équation bien simple et dont la solution exacte ne pouvait échapper à Radios. En effet, tout comme les plus luxueux et les plus formidables éclairages de voitures, le RMC 4 Radios a subi triomphalement l'examen qui le sacre conforme aux prescriptions du code de la route : AB. T.P. 123 est la matricule de l'estampille à lui décernée et grâce à quoi les possesseurs de Radios pourront rouler en toute sécurité, puisqu'en plus de la sécurité d'éclairage que leur donne cet appareil, ils seront certains d'être continuellement en règle avec les ordonnances réglementant les divers éclairages, ville, code et route.



AOUT

- 15. Côte Croix Saint-Robert (M. C. Auvergne).
- Côte Cran d'Escalles (M. C. Nord France).
- 5 kil. de Calais (M. C. Nord France).
- 15-16-17. Paris-Luxembourg (M. C. France).
- 16. Côte Salies-Béarn (M. C. Pau).
- 17. Camp du Drap d'Or (M. C. Nord France).
- 5 kil. en Crau (M. C. Marseille).
- 5 kil. en Crau (M. C. Arles).
- Côte des Justices (M. C. Auvergne).
- Circuit Haut-Rhin (M. C. Haut-Rhin).

Rallye de régularité de l'U. S. Métropolitain

Un succès est venu récompenser les dirigeants de l'U. S. du Métropolitain, pour le Rallye de Régularité Auto-Moto, sur le parcours Paris - Pontoise - Saint - Clair - sur - Epte - Rouen et retour. Contrôle de départ de Samois. Succès complet; 66 coureurs sur 69 engagés prirent le départ, de minute en minute. Soulignons que l'U. S. Métro avait décidé d'arrêter au retour l'épreuve avant la Ville de Pontoise pour éviter les embouteillages du passage des Géants de la Route du Tour de France. Nous pouvons dire sans arrière-pensée que le premier rallye Auto-Moto de l'U. S. Métro, première épreuve de ce genre effectuée par le Club des Souterrains, a obtenu le même succès que les nombreuses organisations précédentes de cette Société. Ont apporté leur concours les dirigeants des Clubs: A. M. Argenteuillaise, M. C. A., C. M. de Gisors, M. C. de la Seine-Inférieure, avec le Président, M. Blanchet.

1° Michalet (Elan M. Asnières); 2° Blangeot (A. M. Argenteuil); 3° Mahaud M. C. Argenteuil; 4° Merot (E. M. Asnières); 5° Platel (U. S. Métro); 6° Hardivilliers (E. M. A.); 7° Tassard (M. Club du XI°); 8° Minier (M. C. A.); 9° Dehertogh (M. C. XI°); 10° Larche (M. C. S.); 11° Delaire (A. M. A.); 12° Clochez (M. C. A.); 13° Varigault (M. C. XI°); 14° Dupré (M. C. XI°); 15° Bourgon (Hirondelles); 16° Petillon (A. M. A.); 17° Aucharies (U. S. Métro); 18° Brerat (U. S. Métro); 19° Laurent (M. C. A.); 20° Rousseau (M. C. A.); 21° Van Vuymhouck (M. C. A.); 22° Toufou (M. C. P. S.); 23° Lavaux (E. M. A.); 24° Vene (M. C. P. S.); 25° Lavaux (E. M. A.); 24° Vernet; 25° Herold (M. C. P. S.), etc., (57 classés). Classement du Challenge du Chemin de fer Métropolitain:

1° M. C. du XI°; 2° Elan M. C. Asnières, etc., etc...

A Palaiseau

Un nouveau groupement vient de se fonder à Palaiseau. La réunion eut lieu le 3 août, dans laquelle on discuta de l'organisation d'un gymkhana et d'un rallye pour le 14 septembre prochain. Nos vœux à ce club.

U. A. M. Ardennaise

Le 27 juillet, nouvelle sortie organisée par la jeune, mais déjà florissante U. A. M. Ardennaise en tous points réussie: beau temps. Après la fusion des deux sections de Charleville et de Givet, le départ fut donné à 9 heures et les participants se dirigèrent en file indienne comme de coutume, vers les ruines du château de Montcornet.

L'après-midi, déjeuner copieux: la caravane se dirige vers le champ d'aviation de Tourhes.

Le Château de Montcornet est à recommander de même que le Port de Charlemont, le Mont d'Haus et les Grottes de Nichet, à Givet. Chacun fait valoir son pays! Nouvelle sortie sur Verdun et le 10 à Suippes.

Chantilly-Creil

Résultats du Rallye régularité organisé par l'A. C. I. F. sur le parcours Creil-Ault soit: 140 km., catégorie moto: 1° M. Butteux; 2° M. Lausdell; 3° M. Simon Jean; 4° M. Jacques Couvé tous de l'A. M. C.

Regrettons la malchance de Rull et Debryne qui, par suite d'ennui mécanique, n'ont



AOUT

- 15-16-17 Alpes-Mancelles (M. C. Argenteuil).
- 15. Le Jura (Sp. C. Lyon).
- 15. Genève (M. C. Paris-Seine).
- 15-16. A la mer (M. C. Sèvres).
- 15-16-17. Drap d'Or (M. C. Artois)
- 15-16. Tourisme (A. M. C. Croix-Rousses).
- 15-16-17. Alpes Mancelles (U. M. Anjou).
- 15-16-17. Camping Sèvres-Niort (U. M. Anjou).
- 15-16-17. Le Gueryas (M. C. Villeurbanne).
- 15. Lac Anneey (A. M. Lons-le-Saunier).
- 15. Sortie Briançon (D. A. M. Romans).
- Sortie Grenoble (M. C. Annecy).



Au concours de consommation du M.C. Deux-Sèvres, sur le circuit de Niort;

Coupe de régularité de l'A. C. C. F.

Cette épreuve, le 28 septembre avec le concours du Petit Parisien sous le contrôle sportif de l'U. M. de France, est en bonne voie d'organisation. 500 kilomètres en une étape, traversant six départements de l'Ouest de la France. Les organisateurs ont reçu de nombreuses demandes de renseignements et tout porte à croire que beaucoup d'engagés, professionnels et indépendants se font au départ et à l'arrivée à Montlhéry où une série d'épreuves sur 8 tours du circuit de vitesse seront disputées. L'épreuve dotée de nombreuses coupes et médailles est appelée à un gros succès commercial et sportif étant assez rapprochée du Salon motocycliste et automobile. Les engagements sont ouverts du 25 juillet au 30 août à droits simples et jusqu'au 25 septembre à droits doubles. S'adresser le mercredi soir de 21 heures à 24 heures au Siège: Taverne Pousset, 35 boulevard Bonne-Nouvelle ou chez M. Fontan, 18, rue des Pyrénées. Diderot 11-19.



où aller dimanche?

PARISIENS

- M. C. Paris-Seine (Pique-nique Ferté-Milon).
- A. M. C. Avallon (Régularité).
- A. M. A. Transports (Sortie Dreux).
- M. C. Seine (Sortie Nemours).
- M. C. Argenteuil (sortie Pontoise-Vernon).

PROVINCIAUX

- U. A. M. Ardennaise (Suippes).
- M. C. Haut-Beaujolais (Sortie Chusay).
- M. C. Dauphinois (Côte Laffrey).
- U. M. Midi 10-17. Semaine du Comminges.
- M. C. Auvergne (Côte Châteauneuf).
- M. C. Char. Infér. (Sortie).
- M. C. Nièvre (Côte de Pougues).
- M. C. Cognac (La Rochelle).
- M. C. Lens (Course prairie).
- M. C. Aubagne (Cassis).
- M. C. Berny (le litre essence 4 km.).
- M. C. Moulins (Rallye Chavignon)

pas pu défendre leurs chances. M. Georges Lagriffoul, président de l'A. M. C. Chantilly-Creil, vient de subir l'opération de l'appendicite et est en bonne voie de guérison. Tous ses camarades de Club et ses amis motocyclistes lui adressent leurs meilleurs vœux de rétablissement.

Moto Club Lilasien

Le M. C. Lilasien organise le 10 août une épreuve sportive, et fait preuve d'initiative: c'est une nouveauté qu'il a conçue. Délaissant la formule régularité pure, il fait disputer un relié-régularité qui se courra par équipes de deux. Sur quatre tours du circuit Livry-Clichy-sous-Bois, Coubron-Courtry-Le Pin, Lagny, Chessy, Chalifert, Jablines, Annet, Claye, Souilly, Villeparisis, Fort de Vaujours, Livry, soit 180 kilomètres, les deux concurrents de chaque équipe devront assurer une régularité de marche suivant une moyenne qu'ils auront eux-mêmes choisie. Le départ et l'arrivée se feront à Livry, et il y aura en outre un contrôle à Jablines. D'autre part, sans compter les prix qui viendront récompenser les concurrents, les clubs participants auront à se disputer le challenge Ballu, objet d'art de valeur. Pour tous renseignements sur l'épreuve de relais régularité, 2, boulevard de la Liberté aux Lilas.



Le Circuit Aiglon

Le Circuit de régularité organisé par l'A. M. C. Aiglon, s'est déroulé avec succès. Soixante engagés, 40 motos et 20 voitures.

Le Challenge de l'A. M. C. A., a été remporté par Paul Jean, classé premier, Busset, classé dixième et Bourmault, classé dix-septième, tous de l'A. M. C. A.

Le Challenge motos a été remporté par René Meunier, de l'A. M. C. Aiglon, sur 175 cmc., 35 points de pénalisation.

Le Challenge Loret, attribué à un groupe de trois motos, a été remporté par l'équipe Richette, Anjou et Meunier, avec 281 points de pénalisation.

Un gymkhana, qui a remporté un beau succès, a permis à Moutier Jean et au comte de Bréville de se distinguer particulièrement ainsi qu'à MM. Byzerai et Guérin.

Escargot Moto Club

Le 20 juillet dernier l'Escargot M. C. prêtait son concours à la municipalité de Villeneuve-Saint-Georges, pour corser le programme de la fête de l'Enfance. Ce fut un défilé dans les rues de la ville. Le capitaine de route, casqué de cuivre, ouvrait la marche: il était suivi par la voiture préhistorique de l'Escargot M. C., qui, au plus fort de sa vitesse, atteint environ le 10 à l'heure! Vraie voiture d'Escargot. Ensuite, ce fut le groupe bruyant des Escargots et pour terminer le cortège, une voiture savamment décorée et fleurie emmenait la Reine de l'Escargot et ses demoiselles d'honneur. A 15 heures, sur la place du Lion, le départ de la course au pas de l'Escargot, fut donné à chaque concurrent de 10 secondes en 10 secondes. Le parcours était la côte de Beau-regard. A 16 heures, sur le terrain du fort, devant plus d'un millier de spectateurs, se déroulèrent les différentes épreuves d'un Gymkhana. Passage du Tremplin, course aux œufs, course aux ballons, course aux bouteilles, course aux choux à la crème (bien plus amusant que le baba), course aux enveloppes et course aux chaises. Pendant l'exécution de ce programme, la Reine et l'infirmière (qui fumait la cigarette comme un sapeur) passèrent parmi la foule et recueillirent la somme de 220 fr. 20 qui fut versée intégralement à la Caisse des Ecoles. Le Gymkhana terminé, le public s'en fut à regret et les Escargots étaient heureux d'avoir gracieusement prêté leur concours pour les petits enfants.

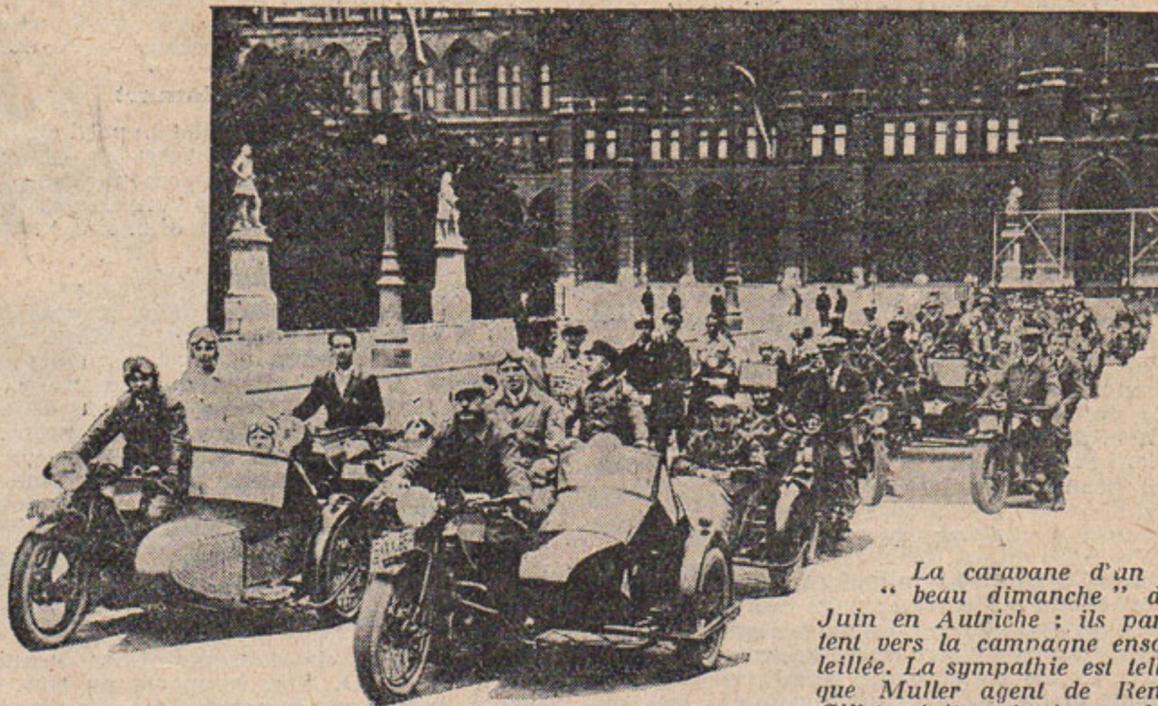
La montagne Sainte-Geneviève au ralenti

La Commune libre de la Montagne Sainte-Geneviève, faisait disputer dimanche son annuelle course de côte au ralenti: Succès complet. Affluence énorme.

Le meilleur temps est fait par René Ferrant à la moyenne de 2 kilomètres à l'heure. René Ferrant, spécialiste de la lenteur, a remporté aussi l'épreuve de la Butte de Montmartre.

Voitures: 1. René Ferrant (Graham-Paige), 7'18" 3/5; moyenne 2 km. 230; 2. Angeloglou (Citroën); 3. Guilbert; 4. Duruit; 5. Clément-Bernard, etc...

Motos: 1. Perrault (Monet-Gogon), 5'42" 2/5; 2. Haurel; 3. Villatel; 4. Perrét R.; 5. Perret S., etc.



La caravane d'un "beau dimanche" de Juin en Autriche; ils partent vers la campagne ensoleillée. La sympathie est telle que Muller agent de René Gillet a fait confectionner des

fanions aux couleurs françaises et il est curieux de voir, à travers le pays, nos couleurs accueillies avec la sympathie générale

La Coupe de l'A. C. de l'Île-de-France a été attribuée à M. Ferrant.

Motoclub du Bourbonnais

Le premier circuit des villes d'eaux voisines, organisé par le M. C. du Bourbonnais, s'est déroulé le 6 juillet par temps magnifique et un succès inespéré. Cette épreuve, basée sur la régularité groupait 79 concurrents, dont 58 partants et 48 présents à l'arrivée. Le départ a été donné par Charles Gaudichet, spécialiste de Paris-Les Pyrénées-Paris, et des Six - Jours d'Hiver, qui représentait le M. C. du Berry et l'A. C. du Centre. Juge, secrétaire général du M. C. du Bourbonnais, et fondateur du Circuit du Cher en 1926, remplissait les fonctions de directeur et M. Forgeroux était commissaire général. Les trois étapes ont été courues sans incident et un déjeuner amical réunissait à midi tous les concurrents à Vichy, où le contrôle était organisé grâce à la collaboration du M. C. de Vichy. A Moulins, où un vin d'honneur a été offert au siège du M. C. B. par Robiolo, le président. La Coupe-Challenge offerte par Moto Revue qui patronnait officiellement l'épreuve, a été remportée par le M. C. de Vichy. Le Progrès de l'Allier a contribué dans une grande part au succès de la manifestation, ainsi que l'Agence Havas, dotant de plus l'épreuve d'un objet d'art et d'un bronze magnifiques pour lesquels la lutte a été chaude.

Sans Pénalisation

1. Collas; 2. Berthomier; 3. Bardin; 4. Leroux; 5. Ducellier;
6. Camelière; 7. Mlle Lagoutte; 8. Deligand;
9. Rouchon; 10. Soalhat; 11. Coisset;
12. Huet; 13. Colon; 14. Got; 15. Caillot;
16. Despart; 17. Barry; 18. Paramelle;
19. Prot; 20. Lomet; 21. Paroissin; 22. Seuillet;
23. Frobort; 24. Schmitt; 25. Ray;
26. J. Renaud; 27. Paizeau; 28. Rabet;
29. Roy; 30. Laurent; 31. Blachon;

32. Duperrat; 33. Louis; 34. Aldabe;
35. Colin; 36. Hertan; 37. Chauchat;
38. Gerlier; 39. Crozet; 40. Rollet; 41. Poin-

Moto - Club Lilasien

A l'occasion des 13 et 14 juillet le M. C. Lilasien a organisé une sortie-camping, sur la plage d'Ault Onival. Partout des tentes et tous les instruments susceptibles de pouvoir établir ou remplacer avantageusement une chambre d'hôtel, assez rare à trouver en ces jours de fêtes. Une trentaine de membres inscrits pour cette équipée, fut encore grossie par la participation d'une quinzaine de membres du M. C. du 11^e. Après le déjeuner, nos amis allèrent prendre leurs ébats sur la plage. Quant au campement en plein air, ceci est une autre affaire, car bien peu de motocyclistes savent apprécier le charme du camping.

En résumé, deux bonnes journées de grand air et d'exercice, une saine nourriture et peu de frais, ce qui nous fait entrevoir le double d'inscriptions pour la prochaine escapade.

A la Seine

Le M. C. de la Seine n'ayant pu participer à l'épreuve organisée par l'U. S. Métro (plusieurs de ses sociétaires étant déjà engagés pour l'interclubs de Vincennes), les membres du M. C. Seine ont donc participé le 27, au Challenge du Flèche M. C. de Vincennes, sur le parcours Vincennes-Samois, soit 92 kilomètres à courir en régularité, le départage des ex aequo se faisant par les coups de kick donnés dans les contrôles pour la mise en route des motos. D'après les résultats de cette épreuve, nous enregistrons une belle victoire du M. C. de la Seine; en effet ce club remporte les deux premières places du classement général et classe 9 arrivants dans les 17 premiers remportant ainsi le Challenge mis en compétition. La prochaine réunion du M. C. Seine aura lieu vendredi prochain 22 août à 21 h.,



Le Moto Club de Villefranche au cours d'une sortie dans les sites imposants du Beaujolais

U. A. M. Ardennaise

L'Union Amicale Mototouristique Ardennaise (Sections de Givet et Charleville) se déplace... Le 27, une sortie fut organisée, pour les deux sections, avec visite des ruines du château de Montcornet, avec retour par le meeting d'aviation de Belval (Charleville). Voilà des journées bien remplies et où l'amusement et la gaieté sont rois ! Il y a à l'étude, pour le 10 août, une sortie « monstre » sur Verdun, toujours pour les deux sections puisque le groupement est unique. Il y a aussi à l'étude une sortie sur Givet pour visite de « politesse » de la Section de Charleville à celle de Givet. Il y a de prévu pour cette excursion (le 15 août) la visite du Fort de Charlemont (merveilleux et recommandé à tous les camarades, sans distinction de clubs), puis déjeuner amical ; après-midi, visite des Grottes de Nichet (également très bien) et retour par la fête de natation. Voilà un beau programme.

A. M. Dijonnaise

Les 12, 13 et 14 juillet l'A. M. Dijonnaise s'est rendu à Morteau ; pays très pittoresque où l'on put admirer le magnifique saut du Doubs après s'y être rendu en canot automobile sur les bassins que cette rivière forme avant sa chute. L'attrait non moins intéressant de cette sortie fut les charmants pique-niques au centre des tentes illuminées par les phares des machines. Vu le succès de cette sortie-camping elle en organise une nouvelle pour les 15, 16 et 17 août sur Nantua, Annecy, Chambéry et retour. Il est vrai que le président M. Singer y amène beaucoup de gaieté avec son inséparable accordéon.

Union Mototouristique Ardennaise

Voici définitivement formés les bureaux des deux sections de ce groupement.

Section de Givet. — Président : M. Hubert Marcel ; Vice-Président : M. Colle Henri ; Secrétaire : M. Lamartinière, Henri ; Trésorier : M. Mathys, Daniel ; Administrateurs : MM. Bodart André, Debelle Léon, Fournier Jean et Martin Charles.

Section de Charleville. — Président : M. Colle Henri ; Vice-Président : M. Nonnon Georges ; Secrétaire : M. Lambert André ; Trésorier : M. Lampson Claude ; Administrateurs : MM. Pouillaude, Bonan, Berthe et Hourlier.

Une nouvelle selle

Tous les coureurs classés premiers dans le Grand Prix d'Europe à Spa, étaient naturellement équipés en Dunlop, et il est bon de noter également que la plupart des concurrents ayant pris part à cette épreuve avaient leur motocyclette munie de la nouvelle selle Dunlop en caoutchouc.

Une tentative

M. PERRON, vice-président du M. C. de Saint-Raphaël, prendra sous peu le départ de cette ville pour rallier Cherbourg

dans le minimum de temps possible sur une 500 cmc. New Map. Son adresse et sa prudence nous permettent de croire qu'il mènera à bien sa tentative de record. — NOEL.

On fonde à Clamart

Après une sortie le 27 juillet en petit comité, une vingtaine de motocyclistes de Clamart ont décidé de tenter un groupement dans cette région. Souhaitons que leur bonne volonté se matérialise, par la fondation d'un club vivace.

En Beaujolais

Un nouveau groupement vient d'apparaître dans le haut Beaujolais. Pour le début, nous notons 15 adhérents, et tous les jours des adhésions se font connaître. Ce motoclub a prévu aussi la voiturette, car, nous dit son fondateur, j'ai un bébé, mon vieux Morgan qui tape bien pourtant ne convient guère à ce rejeton. Ce club organise une sortie pour le 10 août sur Cluny pour visiter la célèbre abbaye transformée en Ecole d'Arts et Métiers. Ce club a son siège social à Emeringès, dans le Rhône.

Moto Club des Deux-Sèvres

Le concours de consommation organisé par le M. C. D. S. a remporté un très vif succès. Autant par le nombre des concurrents engagés que par l'intérêt qu'un public nombreux y a porté. Il y eut près de 3.000 spectateurs aux abords du circuit.

175 cmc. avec 2 l. 1/2 d'essence. — 1^{er} Guiet 88 km. ; 2^e Guyonneau ; 3^e Boucher.

250 cmc. avec 3 litres d'essence. — 1^{er} Dorin 103 km. 900 ; 2^e Jumel ; 3^e Mme Daniau.

350 cmc. avec 4 litres d'essence. — 1^{er} Belle ; 2^e De Saint-Senne ; 3^e Pillet ; 4^e Billy ; 5^e Daniau ; 6^e Autan ; 7^e Brangier ; 8^e Neveu ; 9^e Amand ; 10^e Perrier ; 11^e Balog ; 12^e Morgat ; 13^e Roy ; Guilloteau.

500 cmc. avec 5 litres d'essence. — 1^{er} Cornet ; 2^e Papin.

Voitures 750 cmc. — 1^{er} Chauveau ; 2^e X... ; 3^e Torinet.

Voitures 1.100 cmc. — 1^{er} Aubrit I. ; 2^e Bourguine ; 3^e Aubrit II ; 4^e Gauthier ; 5^e Aubrit III.

Grand Prix Saumur

Le 24 août l'U. M. de Saumur organise un grand circuit de régularité sur 180 km. et la ville de Saumur a offert un magnifique challenge qui se disputera sous le nom de Grand Prix Motocycliste de Saumur. Itinéraire : Saumur - Azay - Chinon - Saumur - Doué - Saumur - Gennes - Saumur. Départ et arrivée place de la Bilange. Les moyennes s'échelonnent entre 35 à 45 à l'heure. Les contrôles ont été établis à Saumur - Langeais - Chinon - Souzay - Doué - Montreuil et Gennes avec contrôles secrets pour départager. Les droits d'engagement sont de 10 francs pour les membres de l'U. M. S. ; 15 francs les autres clubs et 20 francs pour les indépendants, assurance comprise et seront clos le 20 août.

Le départ de l'épreuve aura lieu le matin à 11 heures et individuellement.

M. C. Floirac

Le M. C. Floirac organise pour les 15, 16, 17 août une réunion sportive à laquelle a été annexée une partie de football ainsi qu'un gymkhana ; on parle aussi d'entreprendre un carrousel à motocyclette.

A Gien

L'U. A. M. de Gien organise le 31 août, une épreuve de régularité sur l'itinéraire Gien-Briare-Châtillon-Saint-Firmin-Gien.

N'ayant pas encore le règlement de cette épreuve nous ne pouvons en donner les grandes lignes.

A Boulogne-Billancourt

Compte rendu de la Course aux clochers du 27-7-30. Epreuve très réussie. Beau temps. 17 concurrents prennent part à la course. Beaucoup de pénalisation et après les quatre étapes tout le monde se retrouva pour déjeuner :

1. *ex æquo* : Vincenot 175 cmc, Redinger 500 cmc ; 2. *ex æquo* : Lauer 175 cmc., Thoisy 500 cmc. ; 3. *ex æquo* : Badal 500 cmc., Bringaud 500 cmc ; 4. Falentin 500 cmc. ; 5. Loveiko 500 cmc. ; 6. Lamy 350 cmc.

Moto-Club de Villefranche

Cette jeune et active société organise le 24 août une sortie sur Valence (Isère). L'aller s'effectuera par la rive droite du Rhône et le retour par la rive gauche. Elle sera en perspective. Le 14 juillet eut lieu une épreuve de lenteur sur une côte de 100 mètres. Gros succès. Résultats : 1^{er} Laujat en 2'28 2/5^e ; 2^e Genetier, 2'26 1/5^e ; 3^e Moissonnier 2'10, etc.

Après le concours d'éclairage

À L'USAGE de ceux de nos lecteurs qui, tous les jours nous questionnent sur le fameux estampillage des projecteurs, voici une précision technique tirée des prescriptions officielles parues le 5 octobre 1929 par décret, le 8 octobre 1929 par arrêté ministériel et le 20 octobre par circulaire ministérielle. La question de l'éblouissement est importante, à un tel point que nos lecteurs voudront bien accorder quelques minutes à cette lecture dans leur propre intérêt. Voici les points principaux de cette fameuse ordonnance :

1^o Projecteurs A, projecteurs non soumis à l'estampillage, pouvant éclairer efficacement la route à 100 mètres.

2^o Projecteurs B, obligatoirement estampillés, projecteurs ne causant aucun éblouissement, mais laissant subsister une intensité lumineuse suffisante pour éclairer le sol jusqu'à 25 mètres en avant du véhicule.

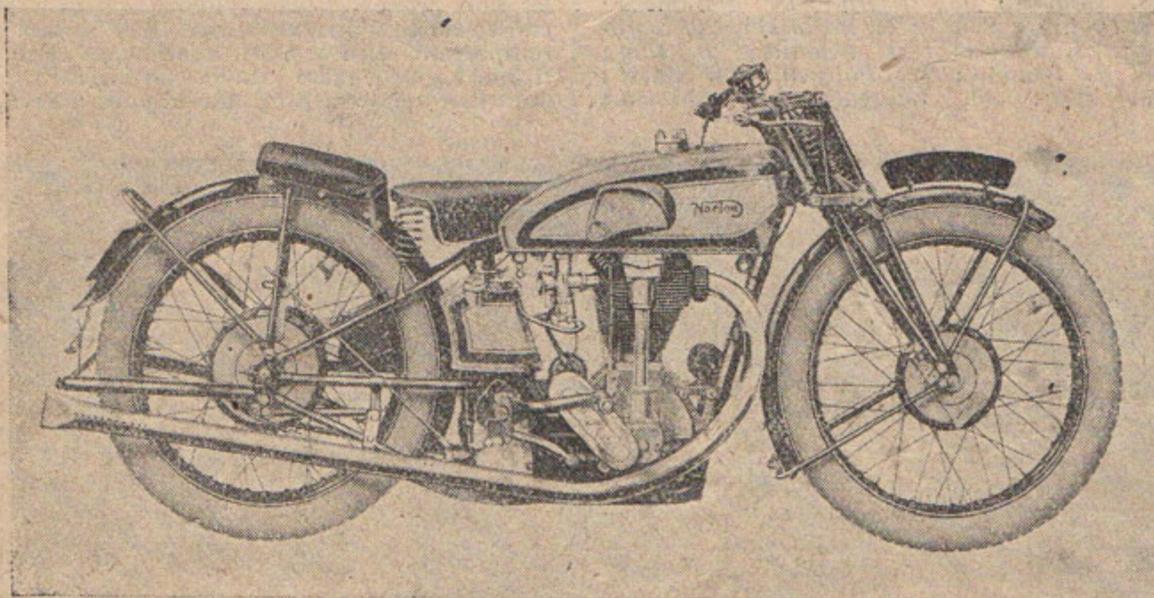
3^o Projecteurs AB, obligatoirement estampillés (mixtes) c'est-à-dire pouvant jouer alternativement et à volonté, le rôle des appareils A. ou des appareils B.

Les véhicules doivent être munis d'au moins un projecteur A et un projecteur B (ou AB).

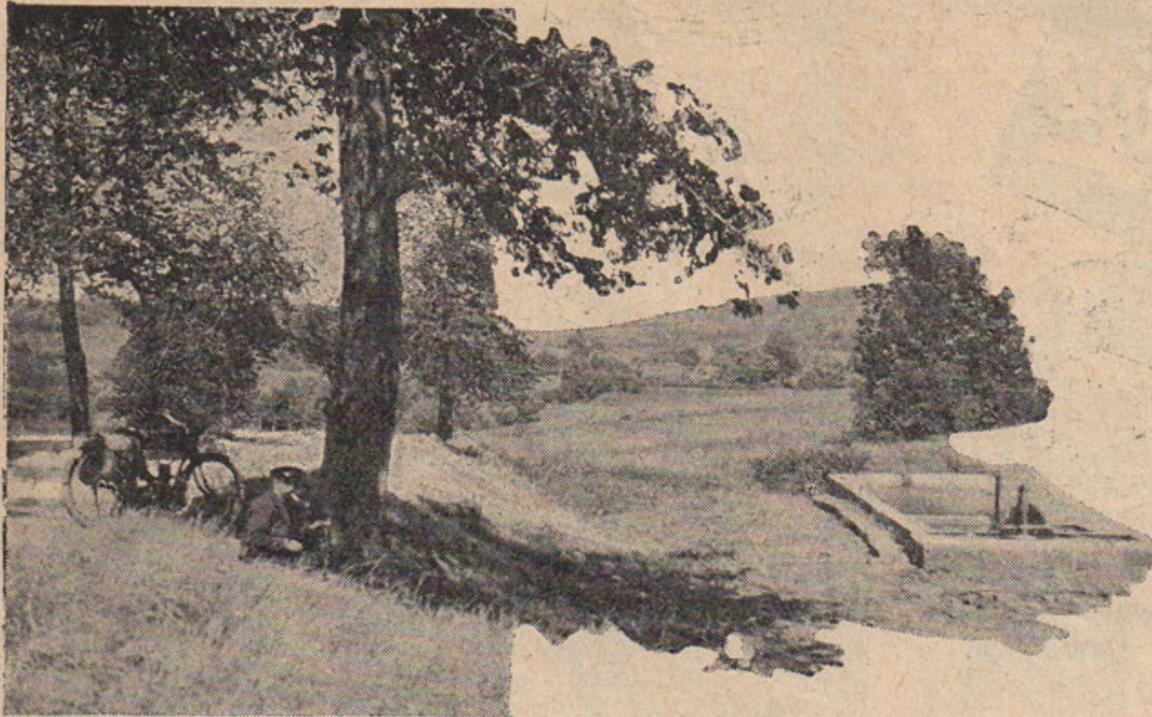
En outre, nous croyons qu'il est nécessaire de préciser que les dispositions rappelées ci-dessus sont en vigueur depuis le 1^{er} mai 1930 pour les véhicules mis en circulation après cette date, et qu'elles s'appliquent également dès à présent aux voitures mises en service avant le 1^{er} mai 1930, mais qui, postérieurement à cette date, ont fait l'objet d'une transaction comme voitures d'occasion.

Enfin, un délai supplémentaire courant jusqu'au 31 décembre prochain est accordé pour les véhicules circulant sous le couvert d'une mise en circulation antérieure à la date du 1^{er} mai 1930.

La question de l'équipement « Code » des voitures d'occasion n'a pas paru attirer l'attention des usagers, et nous pensons qu'il n'est pas inutile d'en signaler l'importance, tout en rappelant les nouvelles dispositions réglementaires concernant l'éclairage des véhicules automobiles.



Le nouveau modèle T. T. Norton 1931



Les Ligueurs en promenade.

Un bon petit coin

Je suis, dans l'obligation de vous signaler un bon petit coin, en vous priant de le faire connaître aux amis motocyclistes.

A La Ferté-Macé (Orne) à deux pas de Bagnoles de l'Orne, si jolie, mais... si chère, le restaurant Louis Concé, Place du Midi, ne craint pas de tuer une poule pour des motocy-

clistes de passage. Le tout à l'avenant : hors-d'œuvre, viande froide, poulet, légume, fromage, dessert, cidre et pain à volonté, trois bouteilles de vin vieux, au total : 90 francs (pour six), soit 15 francs par tête et ce qui ne nuit pas, beaucoup d'amabilité.

Le pays situé près des routes de Granville, Mont Saint-Michel, etc... mérite un petit détour. — CREPEL L. N. M. 825.

Les Maisons du Ligueur

Ces Maisons font partie de notre Ligue, possèdent notre panonceau et nous accordent divers avantages.

Houdan. — Mécanicien : Baudet, 31, rue de Paris, Automoto, Alcyon, Dollar Motobécane Terrot, Thomann.

Saint-Nicolas par Senlis. Rest. av. ch. : « Chez Valentin », garage pour motos.

Antibes. — Mécanicien : Chiapello, 1, boulevard Aguilon, Terrot.

Saint-Yan (S.-et-L.). — Rest. av. ch. : Hôtel de l'Univers +

Lourdes. — Rest. av. ch. : Hôtel Lutétia, 9, Avenue de la Gare.

Rouillé. — Rest. av. ch. : Hôtel du Cheval-Blanc, route Nationale +

Coye. — Rest. av. ch. : Au Petit Vatel, 49, Grande Rue +

Brignoles (Var). — Rest. av. ch. : Hôtel Fabre de Piffard +

Vernet-les-Bains (P.-O.). — Rest. av. ch. : Pension Marsal, rue des Thermes +

Cluses (Hte Savoie). — Rest. av. ch. : Hôtel Central, Grande Rue +

Doullens. — Rest. av. ch. : Taverne Moderne, 46, rue du Bourg.

Lourdes. — Rest. av. ch. : Hôtel Châlet, Saint-André, rue Massabielle +



La moto ne craint pas la boue, ainsi que beaucoup le croient.

La L. N. M.

Le Courrier des Ligueurs

En Bourgogne

Je vous communique les adresses ci-dessous pour la L. N. M. en Côte-d'Or. Ayant pris des repas dans ces hôtels-restaurants, pas de coups de fusil et accueil très affable.

Restaurant « Au Carillon » rue Mariotte, à Dijon, M. Berneron, propriétaire ; prix : 8 fr. vin compris, très bonne cuisine bourgeoise, ni chambre, ni garage. Pour un groupe de moteyristes, prévenir quelques jours avant le passage.

Hôtel de la Poste, M. Bony, propriétaire, à Saint-Seine-l'Abbaye, 30 km. de Dijon, route de Paris, à Dijon, par Troyes. Repas très copieux : 15 fr. vin compris, chambres et garage. Téléphone N° II.

Pour ravitaillement et mécanicien : M. Lagoutte.

Hôtel des 3 Faisans, à Bligny-sur-Ouche, M. Grivaux, propriétaire, repas très copieux, vin de Bourgogne (naturellement) prix raisonnable, chambres et garage. Téléphone, N°5.

En face, mécanicien M. Rapicaut, ravitaillement, pièces de rechange, etc... Téléphone N° 19. — Roger REUSOR, abonné 4425.



Prats-de-Mollo. — Rest. av. ch. : Hôtel du Commerce, Grande Place +

Bergerac. — Mécanicien : Sigalas fils, rue Professeur Pozzi, autos et motos.

Les Echelles (Savoie). — Rest. av. ch. : Hôtel du Centre, route de Lyon +

Daumazan (Ariège). — Rest. av. ch. : Hôtel Bertrand +

Blois. — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs, 25, rue Saint-Hubin +

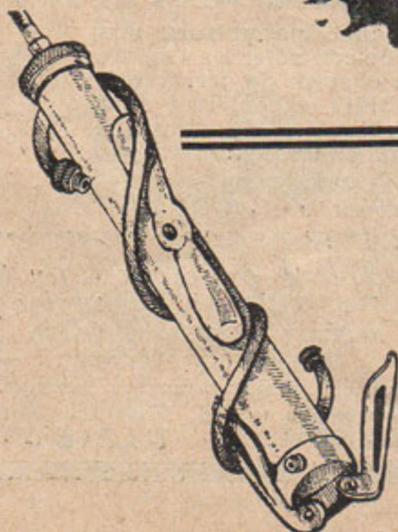
Le Goulet (Eure). — Rest. av. ch. : Hôtel de la Gare +

Lomenier (Morbihan). — Rest. av. ch. : Hotel du Bod Skau.

Les Essarts (Seine Inf.). — Rest. av. ch. : Hotellerie du Grand Saint-Hubert +

Caen. — Hotel: Nouvel Hôtel, Place de la Préfecture +

Fougères. — Rest. av. ch. : Hôtel des Voyageurs, 10, Place Gambetta +



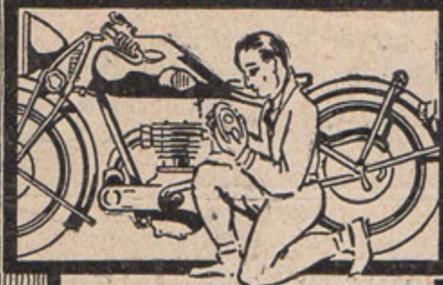
PRIME HEBDOMADAIRE N° 93 (9 AOUT)

La Pompe "MOTO" Spéciale

VALEUR : 26 francs

A nos Abonnés . . . 15 fr. — Aux Ligueurs de la L. N. M. 13 fr.
A nos Lecteurs non abonnés 22 fr.

(PORT EN SUS, FRANCO DOMICILE: 3 francs)



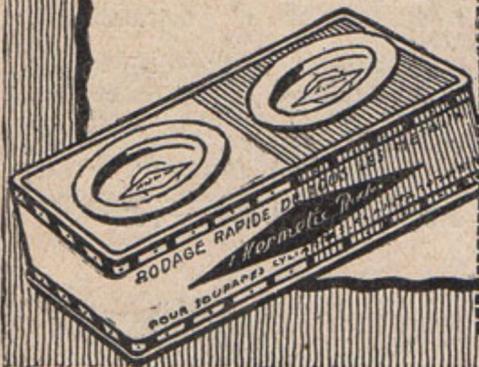
Rodage

- 1° Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à l'HERMETIC-RODEX
- 2° Pour obtenir un joint parfait employez l'HERMETIC

En vente chez votre fournisseur habituel, ou à défaut remplissez le bon ci-dessous



L'Hermetic-Rodex



L'HERMETIC, 19, rue Lucie
LE PARC-SAINT-MAUR (Seine)

Veuillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs inclus votre nécessaire comprenant :

- 1 boîte Hermetic-Rodex mixte
- 1 boîte Hermetic joints

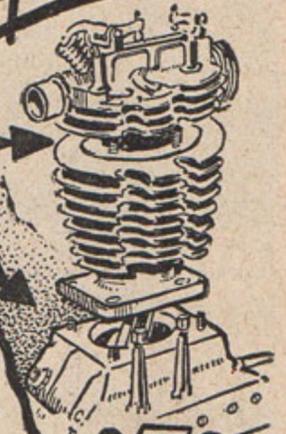
Nom : _____
Rue : _____
Ville : _____



Surveillez ! votre Compression !

- 1° Pour obtenir un joint parfait employez l'HERMETIC
- 2° Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à l'HERMETIC-RODEX

En vente chez votre fournisseur habituel ou à défaut remplissez le bon ci-dessous



L'Hermetic



L'HERMETIC, 19, rue Lucie, SAINT-MAUR (Seine)

Veuillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs inclus, votre nécessaire comprenant :

- 1 boîte Hermetic-Rodex Mixte
- 1 boîte Hermetic joints

Nom : _____
Rue : _____ Ville : _____

THE MOTORIST

41, Av. des Ternes PARIS (17^e) Tél.: GALVANI 77-64
28, Rue des Acacias WAGRAM 12-20

OUVERT TOUS LES DIMANCHES & FÊTES

NE SORTEZ PAS
SANS
VOTRE CASQUE
protecteur

"MOTORIST"

Pour **85** fr.
Assure votre VIE !



NE SORTEZ PAS
SANS
VOTRE CASQUE
protecteur

"MOTORIST"

Pour **85** fr.
Assure votre VIE !

NOTRE
CASQUE PROTECTEUR
"AVIATIC" **39** fr.



Serre-tête toile. **18** »
Serre-tête cuir. **25** »
Serre-tête agneau :
Prix . . . **35** »



SACOCHE DE MOTO
doubles tout cuir.
Extra, la paire. **59** »



LUNETTES DE MOTO
Depuis. . **25** fr.
MASQUES - PARE-BRISE



TOILE
DE TENTE
25 fr.

MOTO-CAMPING

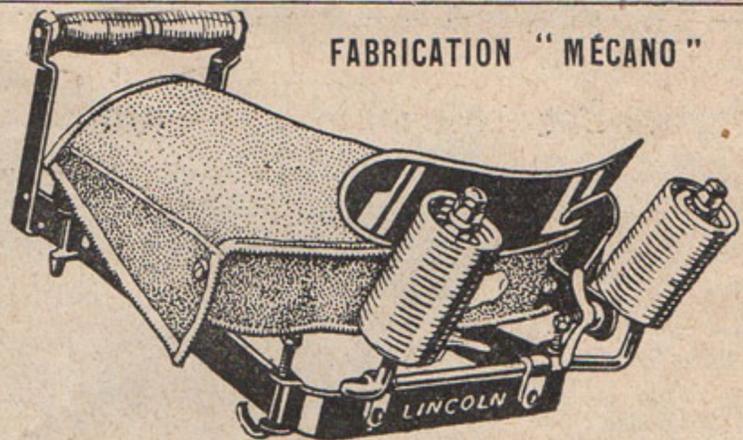
Poids : 3 kilos; long. 1^m90 ×
1^m50. Livrée avec mats et
haubans.
Une TENTE complète. **175** fr.



SAC A DOS
anglais
25 fr.

BON pour un SUROIT expédié franco
contre 3 fr. en timbres-poste avec
le Catalogue 1930, 120 gr., 40 pages.

FABRICATION "MÉCANO"



Le Nouveau Siège
"LINCOLN"

OFFRE une Prime princière aux
500 premiers Clients
UN CHRONOGRAPHE

au 5^me de seconde permettant aux
Motocyclistes de contrôler les vitesses
sur routes, en chemin de fer, avion,
etc. Le CHRONO est enfermé dans
chaque colis, attention de ne pas le
laisser tomber en déballant.

PRIX du Siège LINCOLN **260** fr.
rendu franco domicile.

A DÉTACHER
BON POUR
UN
CHRONO
A tout acheteur d'un Siège
"LINCOLN". Envoi contre
remboursement de **260** fr. Chèque
ou Mandat.

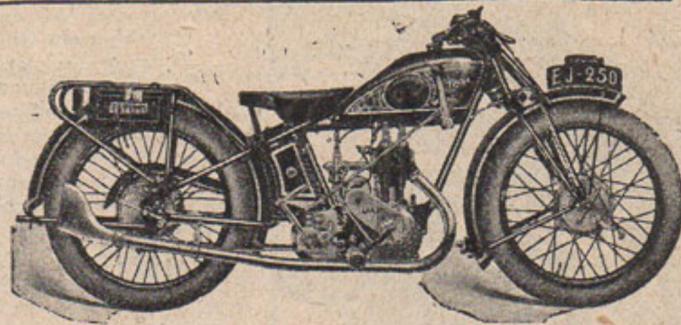
ÉTABLISSEMENTS "MÉCANO" 45, Rue de Tourtille
PARIS (20^e)

FAVOR

A confirmé les hautes qualités de sa fabrication dans les grandes épreuves d'endurance : PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS, SIX JOURS D'HIVER, BOL D'OR, PARIS-NICE, TOURIST TROPHY, TROIS JOURS DU FOREZ, TOUR DE FRANCE, BORDEAUX-NICE, ETC.

LUXE - CONFORT - VITESSE

2 CV 175 cmc. Sport, Confort.	2 temps	2.950 fr.
3 CV 250 cmc. Sport, Confort	2 temps	3.580 —
3 CV 250 cmc. Supersport	4 temps	4.585 —
4 CV 350 cmc. Tourisme.	4 temps	4.375 —
4 CV 350 cmc. Supersport	4 temps	5.550 —



CATALOGUE, Franco sur demande : aux Usines à CLERMONT-FERRAND.

DOLLAR - RHONY'X - F.N. TERROT - HARLEY - INDIAN

ETC., ETC

TOUTES MOTOS NEUVES ET
OCCASION, GARANTIE 6 MOIS

Crédit : 12 et 18 Mois sans Intérêts

ACHAT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS

PIÈCES HARLEY, INDIAN, SOLDÉES AVEC 50% DE REMISE
OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN — PERMIS GRATUIT

LA MOTO POUR TOUS 3, Rue Aumont, 3
PARIS (13^e)

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYÉS

sont réparés d'une façon définitive par le
PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR
sans changer ni piston, ni segment.
Envoyer le cylindre et joindre le piston.

Établissements BARIMAR, 48, Rue d'Alsace -- CLICHY (Seine)

Dresch

NOUVEAU MODÈLE A CARDAN

5.790 fr.

LIVRABLE DE SUITE : 350 - 250 - 175 cmc.

CARTE GRISE, PERMIS DE CONDUIRE GRATUIT
PRIME D'ASSURANCE GRATUITE POUR UN AN :
100.000 FRANCS

Livraison Immédiate

TOUS ACCESSOIRES & PIÈCES DÉTACHÉES

DRESCH - BEAUBOURG, 11, Rue Bailly, 11
(Métro : Arts-et-Métiers).

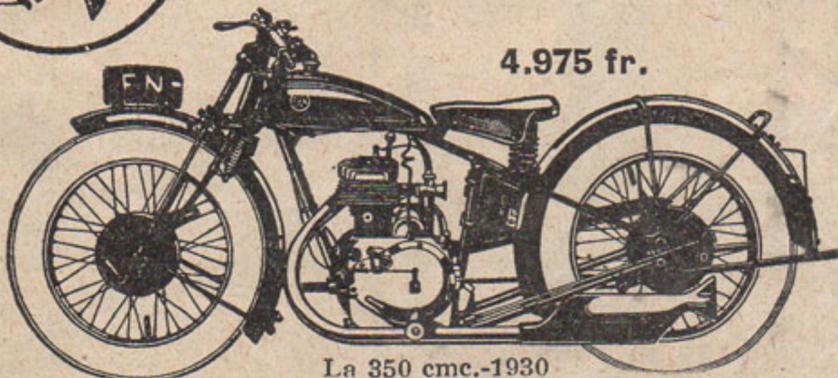
DRESCH-CLICHY, 131, Avenue de Clichy, 131
(Métro : Brochant).

DRESCH-COURCELLES, 174, Rue de Courcelles
(Métro : Pereire).

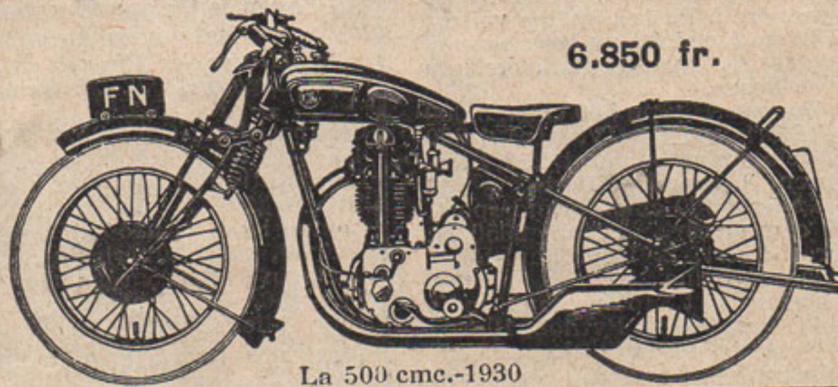


FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE (Belgique)

4, Rue Pierret -- NEUILLY-sur-SEINE -- Tél. : Wagram 94-27
LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES, AUX MEILLEURS PRIX



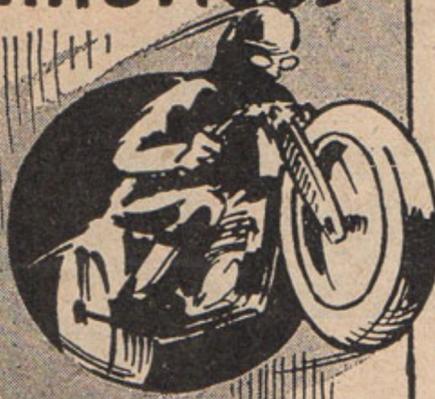
La 350 cmc.-1930



La 500 cmc.-1930

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

nos petites annonces



tarif des insertions

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes :

- 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 sur 13.
 - 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer.
 - 3° Dessous, l'annonce **très lisible**, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse.
- Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées.
Aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus.
Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces.
Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.
Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

TARIF { 1° Abonnés, la ligne 5 francs. Pour bénéficier de ce tarif, il faut que l'annonce ait un caractère accidentel ou strictement personnel.
2° Non abonnés, la ligne : 10 francs.
3° A caractère commercial, la ligne : 10 francs.

NOTA. — En raison de la perte que nous subissons sur ces annonces, nous nous réservons d'appliquer le tarif commercial de 10 francs à un abonné dont l'annonce a un caractère commercial.

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

Nos abonnés moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une feuille du **Service Permanent des Occasions** (15 pour nos lecteurs). Cette fiche reste en permanence dans nos bureaux, à la disposition des visiteurs, et est **valable** jusqu'à la vente de la machine. Ne manquez pas de nous informer de la réalisation de la vente, afin que votre fiche soit retirée.

PIÈCES pour MOTO INDIAN
— TARIF ILLUSTRÉ —
INDIAMOTO
1, Rue Faraday, PARIS-17^e
Reste ouvert le Dimanche matin

MOTOS A VENDRE

Automoto 250 cmc., 2 tps, type 1928, bon état, dble tube, coffre outils, tansad, 2.000 fr. Vis. chez Mécan. Chabant, 149, avenue de Neuilly (Neuilly-sur-Seine).

B. S. A. 500 cmc., tr. b. état, 1.500 fr. B. S. A., 500 cmc., à remonter, échange c. poste T.S.F. Haegelin, 10, rue du 11-novembre, Drancy, près Gare Blanc-Mesnil.

D. F. R. 350 cmc., boîte Burmann. Carb. Amac, tansad, éclair. élect., pneus neufs, 1.800 fr., tous les soirs, 7 h., sam. apr.-midi. Combeau, 66, rue Barrault, Paris (13^e).

Dollar 500 cmc., arbre à cames, en tête, grd luxe, écl. Marchal, compt., klax., tansad, peu roulé, à vendre 5.800 fr. Rosselle, Taverne Lilloise. Rue de la Plage, Malo-les-Bains (Nord).

F. N. 500 cmc., neuve, roulé 2.000 km., équip. compl., écl. élect., 6.500 fr. A vendre cse achat voiture, s'adresser le matin 8 h. ou soir 6 h. Serieys, 4, rue du Regard, Paris (6^e).

Gillet Herstal 500 cmc., 2 tps 1930, équip. Bosch, complet, tansad, compt. Jaeger, comme neuve (roulé 500 km., 51, boul. V.-Hugo Clichy (Seine). Pér. 10-31.

A Solder prix dérisoire Terrot 175 cmc., 3 vit., ch.-ch. Monet-Goyon, 147 cmc. confort, 3 vit., ch.-ch. Rhony'x 175 cmc., 2 vit., courroie. Automoto 175 cmc., 2 vit à courroie. G. Lathuillière, à Villie Morgan (Rhône).

Gillet-Herstal 350 cmc., ent. rév., acc., 2.500 fr. Burlot, 10, sent. des Lilas, Le Perreux (Seine).

Gnome-Rhône 250 cmc., type E. 2, absolument neuve et garantie à prendre à l'usine, même valeur, 3.500 fr. A céder à un des abonnés à 3.000 fr., avec tansad, écrire à *Moto Revue*.

Gnome-Rhône 500 cmc., 3.000 moto Grimpeur, 3 CV, 2 tps, 1.800 fr. Vélo dame, bon état, 250, Electricien, 8, rue Say, Paris.

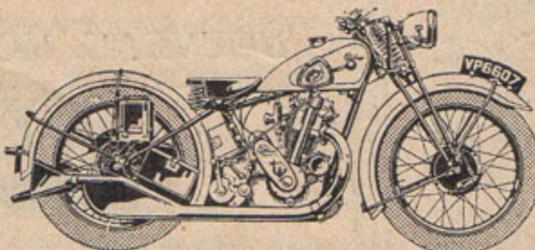
Gnome 500 cmc., grand sport, 27, compl. rév., à vend. 2950 fr. Ecr. Gilbert, 2, Imp. Paul-Bert, Malakoff, Seine.

Harley 18 t. Moteur neuf, mais acid. Prix 900 fr. Python, 10, rue du Pressoir, Paris (20^e).

Labor supers., 350 cmc., d. tubes, neuve, pas roulé, écl. Lucas, mont. compt., prix 7.300 fr., garantie 6 mois, ou éch. c. 5. HP

CALTHORPE

1^{re} MARQUE ANGLAISE vendue à un prix français



PRÉSENTATION ET FINI HORS PAIR

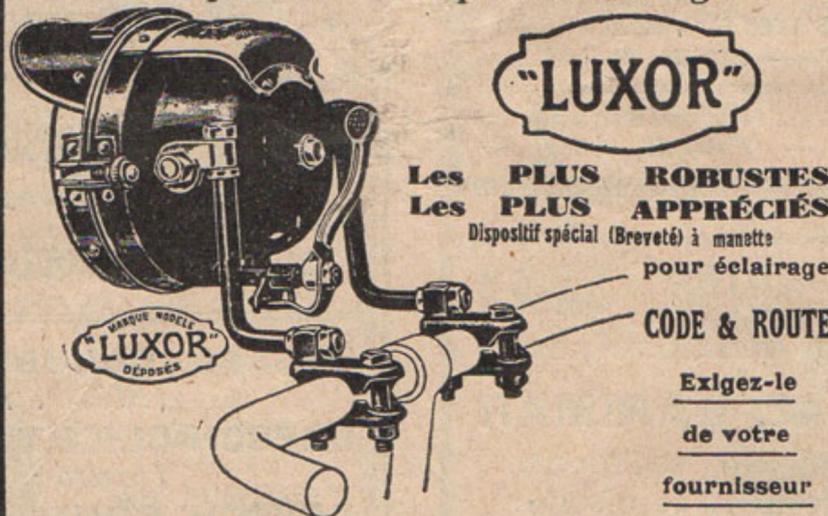
Agence générale française:

É^{ts} N. LAURENT

140, Rue des Charrettes
15, Quai de la Bourse
ROUEN

Tél. : 41-92

MOTOCYCLISTES, pour votre sécurité...
adoptez les Groupes d'éclairage



"LUXOR"

Les **PLUS ROBUSTES**
Les **PLUS APPRÉCIÉS**

Dispositif spécial (Breveté) à manette

pour éclairage

CODE & ROUTE

Exigez-le

de votre

fournisseur

N.B. - Les phares LUXOR munis du double robinet peuvent être transformés avec le dispositif à manette, éclairage Code et Route.

TRAIZET & C^{ie}, fabricants, 32, rue de Cambrai, PARIS-19^e

PORTE-FILIÈRE "EMBOUT DB"

Permet le filetage de toutes les Pièces sans aucun démontage.

Utilise les Filières en service.

Cage de 39,6. . . Prix 34 »

— de 25,4. . . 28.40

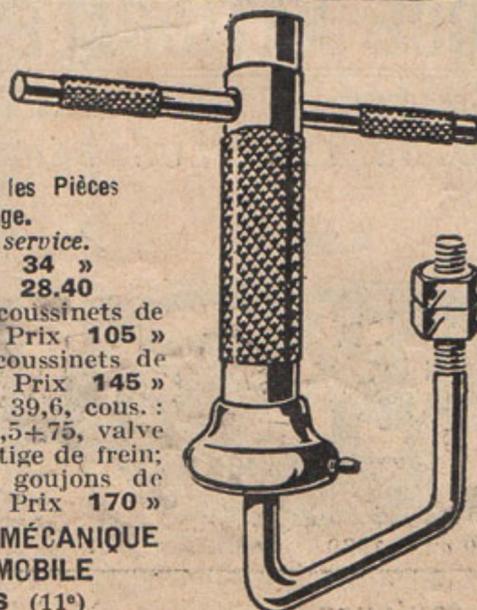
Composition : Cage 25,4, 7 coussinets de 4 à 10 mm. Prix 105 »

Composition : Cage 39,6, 6 coussinets de 10 à 20 mm. Prix 145 »

Composition "Auto" : Cage 39,6, cous. : 5/16 34, valve américaine; 7,5+75, valve Michelin; 8+125 à gauche, tige de frein; 14+150, droite et gauche, goujons de roue Michelin. Prix 170 »

SOCIÉTÉ D'OUTILLAGE MÉCANIQUE INDUSTRIEL & AUTOMOBILE

46, r. Amelot, PARIS (11^e)



CLEVELAND

4 Cylindres

Pièces détachées d'origine p^r 2-temps

Établissements VALPIC

23, Av. Trudaine - PARIS

Peugeot Rosengart, cabriolet ou 4 places. H. Métayer, 34, av. J.-Jaurès, Gassicourt (S.-et-O.). Téléphone 198.

Motos 2 et 4 tps, prix intér., ou éch. c. voiture Moto. Vexin, 29, rue Halle-au-Blé, Dieppe (S.-I.).

2 HP Spéc. Le Grimpeur P 3 vit. boîte Sturmey, freins tambour, AV AR, pneus neufs, phare, sac., parf. état, 1.250 fr. S'adr. : Pec-cavet, 1 61, avenue de Clichy, Paris (17^e).

Motobécane 175 cmc., 2 vit., chaîne, courroie, écl. acétyl., état parf., 1.200 fr. Beugin, 49, rue du Moulin-à-Vent, Ormesson (Seine-et-Marne).

Motobécane 350 cmc., mot. Blackburn soup. lat. 1928, acces. S'adres. : Agence Renault, 161, rue Lafayette, Paris.

Disponible de suite, chez William, agent exclusif, pour Saint-Denis, de Terrot, Dollar, Monet-Goyon, Gillet Herstal, New Map, Motobécane, Koehler, New-Motor, Rhony'x Majestic, O. S. A., Stock Amac Castrol X. L., 10 fr. le litre, Ricin 10 fr. Ricinée 12 fr. 50. William, 2, rue Dezobry, Saint-Denis (Seine).

Très pressé Motoconfort 4 HP très bon état peu roulé, 2.300 fr. 1/2 compt. Julaude, 30, av. Michel, Blanc-Mesnil. Tram 52-72.

Peugeot 350 cmc., A. C. T., spéc., compt., 140 km. H. 3.600 fr., De Givry, 12, villa Duthy, Rue Didot, Paris (14^e).

P. 105, grand luxe, parf. état, moteur, tansad, écl. Marchal, tansad, 4.300 fr. Bartolucci, 4, rue de Passy, se présenter 21 h. Tél. Elysées 10.93.

Terrot 350 cmc., latér., état neuf, 2.500 fr. Anthonioz, Montbazon (I.-et-L.).

Saroléa 350 cmc., 1.929 écl. élect., tansad, état neuf, échang. c. petite voiture ou cyclecar, 5 ou 6 CV, 2 ou 3 places, carros. sport, bon état, g. A. Bodart, Soierie, Givet (Ardennes).

Jeanjean Motos école, 133, av. d'Argenteuil, Asnières, leçon et permis gratuit à tout acheteur au comptant.

Terrot 350 cmc., culb. 1929, écl. élect., tansad, klax., rep.-pieds, état neuf, 4.600 fr. ou échange c. 500 bonne marque. Léroyer, 51, rue de la Mairie, Vanves (Seine).

Terrot 350 cmc., lat. 28, équip. tr. b. état, essais à vol. 3.500 fr. Libat, 85, rue Saint-Martin, Paris.

Deux Terrot 500 cmc., moteurs

ECOLE DE MOTOS

— AGENCE DES GRANDES MARQUES —
(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
(Face Métro Nation)

ACHAT - VENTE - ECHANGE

de toutes Motos ou Cyclecars, 150 Machines en magasin (liste: 1 fr.), un lot neuf: fourches, cadres, moteurs, magnétos, boîtes de vitesses.
Silencieux neufs pour Motos 25 fr.
BEAUSOLEIL, 9, Saint-Sabin - PARIS

POUR
B.S.A
TRIUMPH
DALBIAC, 1, Rue des JARDINS S^t PAUL PARIS

Aux Docks du Pneu

Toutes Marques Pneus
— 1^{er} et 2^e Choix —
en solde, NEUFS,
toutes dimensions,
Aux meilleurs Prix

— DEMANDEZ —
TARIF en BAISSÉ

VAYSSE
387, r. de Vaugirard, PARIS-15^e

JEANJEAN MOTOS

133, Av. d'Argenteuil, ASNIÈRES
Agence: TERROT, MONET-GOYON,
STYL'SON, MOTOCONFORT
DRESCH, RENÉ GILLET, etc.
CRÉDIT - ÉCHANGE - RÉPARATION
— Occasions —

STAUB

BOITES 2 et 3 VITESSES
BOITES 500 cmc. Sport compétition
BOITES MARCHE ARRIÈRE
BLOCS-MOTEURS 350 et 500 cmc.
soupapes latérales — MOTEURS
350 et 500 cmc. soupapes latérales.

— Demandez Notices : —
26 à 30, Rue Jules-Ferry
COURBEVOIE (Seine)

Pièces détachées pour
Boîtes de Vitesses, Moteurs
PERTUISOT 23, rue des Acacias
PARIS (17^e)
Agen: général des pièces STAUB

Jap., éclair. élect., compt., mont., mod. 29, 4.200 fr. mod. 1930, 5.400 fr. Mahous, 214, rue du Château-des-Rentiers (13^e).

Terrot 350 cmc., sortie avril, culb., enfermés toute équipée, éclair. Marchal, luxe. Verneau, 14, rue Froissart, Paris (3^e).

Nombreuses occasions garanties, provenant d'échanges toutes marques et toutes cylindrées. Malterre, 13, rue Biscornet, Paris (12^e).

Terrot 350 cmc., latér., 28, 2.800 fr. 54, rue Anatole-France, Levallois.

Terrot 350 cmc., latér., 2.900 fr. 4 tps, mot. Jap., type H. S. G., révis., comme neuve, compt., mont. tansad, écl. mag., vis. t. l. j. de 18 à 21 heures et sam. et dim., 41, r. Victor-Hugo, Bois-Colombes (S.).

Un affreux accident l'autobus Madeleine-Bastille est coupé en deux par un bolide, renseignements pris le bolide était une Rhony'x Stainless 500 cmc., à 4.975 fr., ent. chromé, grâce à sa solidité à toute épreuve, la moto et le propriétaire s'en sont tiré indemnes.

Occasion unique 250 cmc., 2 tps, 2 échap., 2 carb., 3 vit., 700x80, freins tamb., selle bonhomme, éclair. élect., tansad, usine février 30, vendue 3.500 fr., coûté 5.500 fr., cse décès, roulé 2 mois, écrire Jouhameau, Jaulgonne (Aisne), ou Duverdier, Mécan, Massy-sur-Marne (Aisne).

Gnome-Rhône 500 cmc., 1927, révis., email bon état, pneus neufs, éclair. élect., compt. O. S., tansad, outill., 3.500 fr. Hauducœur, 88, Grande-Rue, Argenteuil (S.-et-O.).

Koehler Escoffier, 2 cyl., 350 cmc., mach. gr. luxe, tr. rapide, écl. élect., parf. état, 4.000 fr. F. de Changy, 18, rue de Meudon, Clamart (Seine).

Kochler-Escoffier 2 cyl., 500 cmc., très bon état, pneus neufs, 2.300 fr. S'adres. ou écrire: Cellier à Rillieux (Ain).

Dollar 4 CV., culb., 1.700 fr. Motobécane, 3 CV, 1.100 fr., L. M. P., 4 CV, culb. 1.700 fr. Automoto 4 CV, luxe, solde, crédit, 89, rue de Tocqueville, Paris (17^e), reprise échange.

Réelle occasion Monet-Goyon, 4 CV, abs. comme neuve, presque pas roulé, pneu confort, laissée à 4.000 fr. Dieu, Marcel, à Heudicourt (Somme).

La Moto Rhony'x Stainless ne coûte que 4.475 francs en 350 cmc., et 4.975 francs en 500 cmc., c'est la révélation de l'année va aussi vite qu'un culbuteur, son bloc-moteur est le plus simple et le plus facile d'entretien au monde, essayez cette machine, vous serez stupéfait. Agent général. Le garage Renouvier, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

La Moto qui vous a doublé

hier et vous doublera demain n'est qu'une simple latérale, mais c'est une Rhony'x Stainless.

Rhony'x type A. 2 HP 1/2 2 tps, transm. par courroie, catalogué à 1.775 francs neuve et garantie à céder à 1.200 fr. M. à Moto Revue.

San Sou Pap 350 cmc., mot. Jap., roulé 1.500 km., tte équip., occas., à saisir, cse maladie, 4.000 fr. Neuilly, Motos, 7, rue Montrosier, Neuilly-sur-Seine. Tél. Maillot 05-01.

Alcyon 2 CV 1/2, parf. état, pneus courroies neufs 800 fr. et Moto Rhony'x 2 CV 1/2, 2 V. Pn. nfs, parf. état, 1.100 fr. L. Vallerrant, 35, rue Saint-Martin, Pontoise (S.-et-O.).

C. P. Roleo 350 cmc., 4 CV, soup., lat., email et nickel neufs, état mécan. parf., éclair. élect., nomb. acces., 700x100, visible, ordre de marche, 4.000 fr. J. Larbalette, chemin des Gibets, Nanterre (Seine).

Le roi de la Moto Pierre, 4, r. Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, achète toutes les motos, mais de modèles récents seulement.

D. S. 500 cmc., type C, 5 CV, avec sidecar, pneus confort, écl., excel. état, 1.200 fr., comptant et 12 traites de 200 fr. Peyrard, 29, boul. Diderot. Did. 07-85.

F. N. M. 70, 350 cmc., écl. élect. tte équip., parf. état, 3.000 fr. Gayaudon, 55, rue Saint-Jacques, Paris.

Gnome-Rhône D. 3, avril 1930, roulé 900 km., a coûté 7.200 fr., vendu 5.000 fr., cse achat voiture. Riche, 9, Grande-Rue, Bellevue (S.-et-O.).

Royal moto, bloc-moteur, Masardier, à chaîne, pneus ball., selle Terry, cataloguée à 3.600 fr. A céder neuve et garantie à 1.800 fr., à Moto Revue.

Motocyclistes voici des prix, profitez-en, F. N., 50 culb., surb., écl., 3.850 fr. Terrot, 350 cmc., champion de France, écl., compt., tansad, superb. 3.800 fr. Terrot 350 cmc., latér., équip. 2.800 fr. Gillet-Herstal, Bol d'Or, 500 cmc., équip. Bosch, avril 1930, bas prix, B. M. W., 500 cmc., culb., équip., 7.800 fr., plusieurs motos d'exposition, à solder. Styl'son 350 cmc., Blackburne, 2 tub., Motoconfort, 250 cmc., bloc, nve, Harlette. Geco, 250 cmc., nve, laissée pour compte, à enlever.

Motobécane Jap., 1929, 3 CV, 4 tps, écl. élect., compt., tansad, klax., etc., état neuf, impôt payé, tte confiance, 3.500 fr. Paris, rue Carnot, Saint-Just-en-Chaussée (Oise).

Motobécane 175 cmc., très b. état, av. acces., écl. élect., 1 pneu neuf, assur. à 150.000 fr., prix 650 fr. V. t. l. j. Burkhard, 32 rue Fontaine-au-Roi, Paris (11^e).

SAROLÉA
SIMON 170 bis
Av. de Paris
VINCENNES. Tél. 24-47

HARLEY-DAVIDSON

MODELES 1930 et d'OCCASION
350-500-750 et 1200 cc. Pièces origine
— Demandez Prix en Baisse —
Harley-Davidson 22, rue Picpus
PARIS (12^e)

Agence Exclusive —> F.N. MOTOCONFORT

Livraison immédiate, Pièces détachées,
Réparations - VENTE à CRÉDIT, COMPTANT
Permis gratuit et le 1^{er} trimestre payé à
tout Acheteur - Ouvert Dimanche et Fêtes

BELLEVILLE - MOTO

85, R. Julien-Lacroix, PARIS-20^e
Téléphone: MÉNILMONTANT 77-03
MÉTRO: Belleville ou Couronne

PARIS-MOTOS

AC - AT - ÉCHANGE
Toutes Marques MOTO
79, Avenue des Ternes, PARIS
OUVERT LE DIMANCHE

F.N. - TERROT - Motoconfort

ET TOUTES LES MARQUES

CRÉDIT même Prix qu'au
Comptant sans...

MAQUILLAGE

Achat - Échange - Occasion
Réparations rapides et
Pièces de toutes Marques

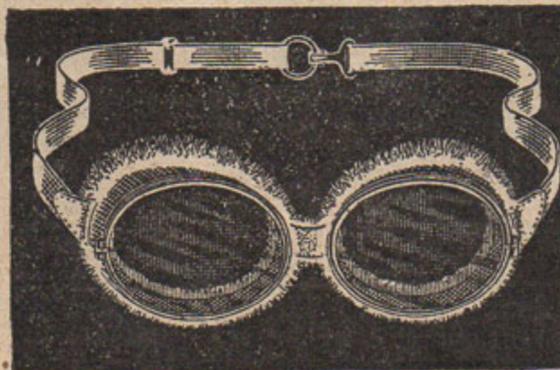
Leçons à tout Acheteur
Garage gratuit pendant 1 An

DEPREZ

MAISON FONDÉE EN 1893
24, Rue Meslay (3^e)
(Mét. Répub.) Tél.: Archives 04-28
USINE: 187 bis, rue Armand-Sylvestre
(près gare d'Asnières) Tél.: Déf. 07-02

Ouvert Dimanches et Fêtes
jusqu'à 20 heures

F.N. visible à Paris



SI VOUS TENEZ A VOS YEUX...!

PORTEZ LES VERRÉS

TRIPLEX

Consortium Général d'Optique, 58, Rue Meslay, PARIS - Tél.: Archives 55-77

**MAGNÉTOS
DYNAMOS
DÉMARREURS**
Toutes Marques
Pièces détachées
Pour tous Modèles

A. DE SARELLO
90, AVENUE DES TERNES, PARIS (17^e) - Téléph. Carnot 32-20
3 Lignes

**RÉPARATIONS
en 24 heures**
avec
Garantie de 6 Mois
SPÉCIALITÉ
pour MOTOS

Les occasions du roi de la Moto, Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e).
Peugeot type P. 107, écl. March., dern. mod. 4.200
F. N. 350 cmc., type Sahara 4.200
F. N. 350 cmc., culbuteurs 2.800
Motoconfort 500 cmc., Blackburne 3.000
Terrot 250 cmc., 4 tps... 2.500
Terrot 250 cmc., 2 tps... 2.500
Terrot 350 cmc., 4 tps... 2.500
Motoconfort 250 cmc., 4 tps, J. A. P. 2.000
Motobécane 250 cmc., 4 tps, J. A. P. 2.200
Toutes ces motos sont du type 1929 ou 1930, munies d'un équipement électrique.
Besoin argent, moto spécial Blackburne, boîte Burmann, bas prix. Terrot 350 cmc., 2 tubes, fin 29, tte équip., 5.000 fr., cse maladie, 109, rue Béranger, Châtillon-sous-Bagneux.
Motoconfort 350 cmc., Blackburne, Burmann, 1.200 km., comme neuve. Fourel, 3, rue Saint-Jérôme, Paris (18^e).
Motoconfort 308 cmc., 2 tps, 3 vit., écl., élect., tansad, portebagages, outil., à vendre confiance, cse dble emploi, 2.800 fr. S'adr. : dimanche 10 août, 9 à 12 h. Cotte, 105, av. Michel-Bizot, Paris.
Motoconfort 308 cmc., bon état 1.000 fr. Henry, 285, boul. Saint-Denis, Courbevoie.
Motosacoche Suisse, 350 cmc., culb., compt., klax. et écl. Bosch, grand modèle, tansad, etc., 5.000 fr. Faure, 114, avenue du Pont-de-Saint-Ouen, Gennevilliers (Seine).
Motosacoche Genève 4 CV, 2 tubes, sortie 2-7-30, équip. Bosch, moitié catalogue. P. M. Panther, 5 CV, roulé 500 km., occasion except., 178, route de la Révolte, Levallois, reprise, échange, crédit.
P. 105 Peugeot, équip. parf. ét. vend. ou échange avec pte soulev. contre Cabriolet ou Roadster, 5 CV (préf. Citroën), écrire Courcoux, la Frégate, boul. des Dunes, La Baule (L.-I.).
Terrot Champion de France, 4 CV 3.800
Peugeot bloc-moteur 3 CV 1.400
Peugeot P. 109, écl. neuve 3 CV 2.500
Terrot écl., compt., CV 3 2.200
Dresch Soubitez, 3 CV... 2.000
Gillet confort, 4 CV..... 2.300
Reprise crédit, neuf et occasion, Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois (Seine), Péreire 24-09.

CAMPHONINE
Décalaminant et puissant
préventif contre l'encrassement.
OPÈRE EN SERVICE NORMAL
En vente partout. **20 fr. (Franco)**
PRIX.
39, rue de Châteaudun
Agents demandés - Chèques postaux: Paris 1338-47 - Agents demandés

**UNE VOITURETTE
au PRIX d'une MOTO**
s'achète
HALL DE LA VOITURETTE
99, Avenue d'Orléans, PARIS
OCCASIONS REVISÉES en TOUTES MARQUES
Agences Renault, Donnet, Peugeot

ORNEZ VOS MOTOS!...
LES FÉTICHES LES FANIONS **RZ** PORTENT BONHEUR!
Nombreux Sujets de 14 à 30 fr.
Les réclamer aux Marchands de Motos et d'Accessoires
ROSAZ - FABRICANT -
57, Boulevard de la Villette - PARIS

SIDE-CAR
CARROSSERIES EN TOUS GENRES
CHASSIS. CAPOTES. PARE-BRISE
Fernand RICHARD
189, Av. d'Italie, Paris, 13^e, T. Gob. 26-00
Envoi de Catalogue contre 0 fr. 50

BICOR
**LA REINE
DU CONFORT**
POINARD - CONSTRUCTEUR -
his, r. Étienne-Dolat
KREMLIN-BICÈTRE-Seine
Tél.: Kremlin 62

**Allez voir les nouveaux
Éts J. DETRUCHE**
119, Fg-Saint-Martin- PARIS
**AGENT VOITURES PEUGEOT
- MONE -GOYON -**
ET NOMBREUSES AUTRES MARQUES
**VENTE A CRÉDIT
RÉPARATIONS DE MOTOS**
de toutes Marques
- par Spécialiste -
Téléphone: **NORD 81-07**

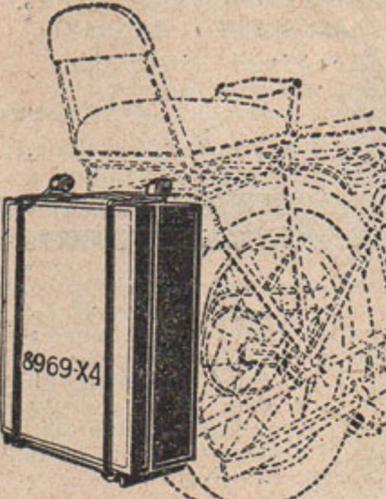
700 francs
à la livraison pour
tous Modèles et au
Prix du Comptant
**AUTOMOTO
PEUGEOT**
AGENCE à LEVALLOIS
178, Route de la Révolte, 178

F.N.M., 60, 350 culb. Montre-compteur. Ecl. Novi. Machine parfait état. 3.500 fr. Ancelin, 23, Bd Edgar-Quinet, Paris (14^e).
Panther (P. M.), 500 cmc., rapide, culb. enferm., 4 vit., pompe aut. et barbot., tansad, écl. él. ct., ét. nf, cause achat voit. 4.500 fr. Gardahaut (s'adr. concierge) 37, rue Rouget-de-Lisle (Suresne).
P. 108, comme neuve, écl. élect. 3.700 fr. Henry, 285, bd Saint-Denis, Courbevoie.
A vendre, moto Supplexa, Jap., 4 CV, 4 t., chaîne courroie, moteur neuf, boîte Burmann, 3 V. Pneus 700 x 80 1.800 fr. Decler, 76, Gde-Rue, Sèvres (S.-et-O.).
Terrot 250 cmc., 4 tps, comme neuve, 3.600 fr. Huot, 18, rue de l'Arcade, Paris.
Terrot, 350 cmc., champion de France 1929, éclair. élect., tansad, 27 x 4, parf. état de marche, 3.900. S'adres. : Pelletier, 199, avenue de Neuilly, entrée, 1, avenue de Madrid, Neuilly (Seine), tous les soirs 7 à 8 heures.
Terrot 250 cmc., sport, 2 tps, 2 échap., ball. 27 x 4, nfs, tansad, parf. état, 2.200 fr. Rodin, 83, av. Moulineaux, Billancourt.
Neuve moto emballée 4 CV, 4 tps, pneu 27 x 4, coûté 5.000 fr., pour 2.800 fr. Urgent, Café, 163, rue de Rome, Paris.
Terrot 350 cmc., culb., année 1930, réservoir nickelé, roulé 1.000 km., 59, rue des Vignolles, Paris (20^e).
Terrot 250 cmc., 2 tps, très peu roulé, 2.500 fr. Thibault, 11, rue de Paris, Roye (Somme).
Prévision salon, je liquide en renouvellement matériel, démons. tration. P. 108, roulé 900 km., équip. etc., réservoir nickelé, 2.100 fr. P. 105, etc., facilités reprise, ag. Automoto, Peugeot, 178, route de la Révolte, Levallois.
Terrot 175 cmc., 2 vit., sport, pneus neufs, compteur, état neuf, 1.200 fr. Soir après 6 h. Giraud, 69, rue Gramme, Bois-Colombes (S.).
Terrot 350 cmc. Mod. 1929, culb., 2 échap., état neuf, 4.300 fr. Rigolet, 142 bis, Av. E.-Vaillant, Billancourt.
Triumph R. 500 cmc., culb., 4.000 fr., ou échange avec S. D. S'adresser Taxis Métropole Portier.
Motos occasions à crédit.
2 cv Automoto, bon état, 2-temps, 2 vitesses.... 800

MOTOS
Sarolea
Magasins d'exposition et de vente
DELAUNAY, 62, Rue Rochechouart - PARIS

**SIDE-CARS
BELGIAN**
**Exposition et vente
DELAUNAY**
62, Rue Rochechouart - PARIS

Pour votre Confort
LE SUPER-MOTO STRAP
La Moto-Mallette
et son support amovible



BÉRARD Frères - Neuilly-s-Seine
20, Rue d'Armenonville
Wagram : 65-12, 4-16

FIREZONE OIL

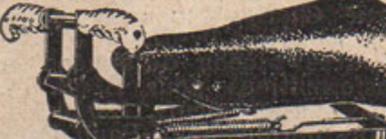
LUBRIFIANT INTERNE
MÉLANGÉ A L'ESSENCE
GRAISSE LA CHAMBRE D'EXPLOSIONS ET ASSURE LA VITALITÉ DU MOTEUR

Augmente le Rendement du Moteur et en diminue ainsi la Consommation d'essence.

Facilite les départs. - Conserve la compression. - Evite le grippage. - Diminue les résistances. - Supprime la calamine. - Abaisse la température. - Augmente le kilométrage

FIREZONE est si délicate qu'elle peut servir à lubrifier les pendules et si pure, qu'elle peut être prise comme laxatif.

CONCESSIONNAIRE POUR TOUTE LA FRANCE :
TH. LEQUIME
Rue Labrousse - PARIS-15^e
Tél. : Vaugirard 20-27



VOUS ROULEREZ SUR DU VELOURS
si vous avez un siège AR
"CONFORT" BREVETÉ

Pour le gros : MOTO-ACCESSOIRES
à Mantes-Gassicourt (S.-et-O.)

- | | |
|-----------------------------------------------------------------------|-------|
| 2 cv Motobécane monovitesse | 650 |
| 2 cv Automoto, graissage séparé, 2 vitesses..... | 1.000 |
| 2 cv Propulcycle, quatre-temps, 2 vitesses..... | 1.200 |
| 2 cv Charle Gérard, deux vitesses | 800 |
| 2 cv Peugeot, bloc-moteur chaîne, 2 vitesses..... | 1.200 |
| 2 cv W. D. S., chaîne-chaîne, 2 vitesses..... | 1.000 |
| 1 cv Peugeot monovitesse | 800 |
| 2 cv Gnome et Rhône confort, bloc-moteur, chaîne | 1.400 |
| 2 cv Dollar, moteur 4-temps, culb., 2 vitesses. | 1.800 |
| 4 cv D. F. R., graissage séparé, 2-temps..... | 1.600 |
| 4 cv Monet Goyon, deux-temps, 3 vitesses, chaîne-chaîne | 1.800 |
| 4 cv Duffeau Motosacoche ch. ch., 2 cylindres.... | 1.500 |
| 2 cv Magnat-Debon, conf., double échappement... | 1.800 |
| 2 cv Gnome et Rhône, 2-temps, 2 vitesses..... | 1.800 |
| 3 cv Terrot, 2-temps, double échap. chaîne-chaîne | 1.800 |
| 2 cv Terrot, 2-temps conf. 2 vit., chaîne-chaîne... | 2.000 |
| 3 cv Motoconfort, 3 vit., chaîne-chaîne conf. écl.. | 2.000 |
| 3 cv Griffon, 4-temps, culbut, 3 vit., chaîne... | 2.000 |
| 300 cmc. Motocofort, 3 vit., chaîne-chaîne..... | 2.200 |
| 500 cmc. D. S. 3 vitesses, chaîne-chaîne confort, 1 fourche..... | 2.000 |
| 3 cv Terrot, 3 vitesses, chaîne F. S. C..... | 2.200 |
| 3 cv Terrot, 3 vit., chaîne Confort, d. échapp..... | 2.500 |
| 3 cv Terrot, 3 vit., chaîne 1929, écl. élect., Conf. deux-temps | 3.000 |
| 4 cv Terrot 1928, Confort, compt., écl. Marchal... | 3.500 |
| 5 cv Terrot 1928, Confort moteur Japp, culbut... | 3.500 |
| 4 cv F. N., bloc-moteur, chaîne Confort, éclair., équipe. | 3.500 |
| 4 cv Motoconfort, moteur Blackburn, écl. Confort | 3.500 |
- Sidecar occasion**
- | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| 5 cv B. S. A., bon état de marche | 1.400 |
| 5 cv Terrot 1928, moteur Japp, Confort, montre, compt., écl. élect., side Vannod neuf bi-place.. | 6.500 |
| 6 cv René Gillet 1927, ecl. Marchal, pneu Conf. 715 montre, compteur, très belle machine..... | 6.000 |
| 6 cv René Gillet bi-place 1926, très bon état de marche | 4.000 |
| 9 cv Motosacoche, ecl. élec. machine de route..... | 4.800 |

Sidecar avec pare-brise et capote et roue rech.
9 cv Indian en bon état... 1.200

Toutes ces machines proviennent de reprises, sont revues et vendues en bon état de marche.

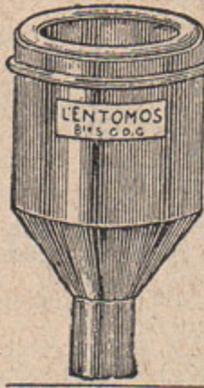
Pour la province les ventes se font contre remboursement. Largeot 4 et 13, Grande-Rue Saint-Maurice (Seine) (Pont de Charenton). Tél. Entrepôt 20-59; tramway Bastille n° 13.

- CYCLECARS ET VOITURETTES**
- Sans bourse délier, vous avez une Peugeot 5 CV ou 201, pour cela donnez en acompte votre vieille moto, à Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67. Vous paierez le reste 500 fr. par mois.**
- Amilcar C. G. S. 7 CV Bordino** 6 roues, sup. culasse, bon état mar. Essai. 8.500 fr. 10, rue des Amiraux, Paris (18^e).
- Amilcar exposé au salon, faux cabr. 1928, parfait état, 7 CV. Différ. 6 roues, culasse Cozette, etc., enlever 12.800 fr. Reprends plus petite ou belle moto. Marcel, 45, boulevard Carnot, Le Vésinet (Seine-et-Oise).**
- Ner A Car 350 cmc., mot. Blackburn. Boîte Sturmey, comme neuve, valeur en accessoires, 1.000 fr. Van Lerberghe, 10, rue Daguerré, Paris (14^e).**
- Morgan Darmont à eau, sport, sup., état, à enlever, 3.500 fr. Spruytte, 7, rue Montrosin, Neuilly-sur-Seine.**
- Les plus beaux sidecars, s'achètent chez Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07.67. Venez voir et essayer, chez lui, ses modèles légers pour 350 et 500 cmc.**
- Peugeot cabriolet 5 CV 29, 7.500 fr., ou Morgan, eau récent, 5.000. Dugad, 9, rue Fourcade, Paris.**
- Coquet cabr., 6 CV Renault, N. N. 1927, Spider, servant prom. peu roulé, tous acces., très bon état, pneus neufs, 8.500 fr. Affaire sérieuse. Partic. à partic., après 19 h. Quilloux, 40, rue Taine, Paris.**
- Salmson sport, 7 HP, parfait état génér., prix intéressant. Edmond Roussel, 48, rue Dalayrac, Paris (2^e).**
- Renault 6 CV, N. N., conduite intér., en parf. état, à vendre 7.500 fr. Essais à volonté, crédit. Zimmer, 16, avenue Laumière, Nord 83.00.**
- Renault N. N. fr AV**
6 CV..... 5.800
Peugeot 172, r. Cabriolet,
5 CV..... 5.000
Salmson sport, 2 places,
7 CV..... 3.200

BRIDIER & CHARON
SES BOITES POUR MOTOS
7, Rue au Bac, 7
— SURESNES —

AGENCE
BRIQUET FN
SPECIALISTE
RÉPARATIONS
11, Quai d'Anjou - Paris (4^e)

FILTREZ...
VOTRE
ESSENCE
PLUS D'ENNUIS DE
CARBURATEURS avec
L'ENTOMOS



Entonnoir à double filtrage muni d'un filtre spécial permettant le mélange de l'huile et de l'essence sans réduire le débit du filtrage. Son encombrement permet de le loger dans la sacoche. Réclamez-le de votre fournisseur habituel.

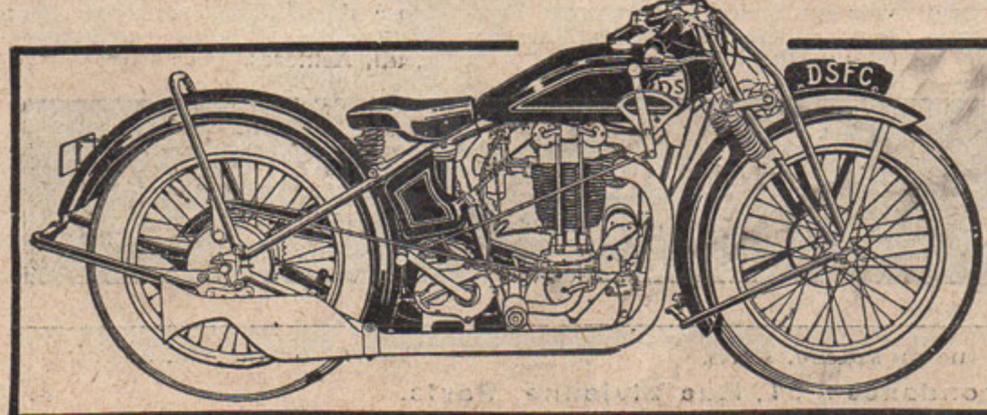
— EN VENTE : —
DANS LES GARAGES ET MAISONS D'ACCESSOIRES



CARROSSERIES & CHASSIS pour SIDECARS
17 Modèles en mono et bi-places
Fois - Tôle - Aluminium
Carotes, Pare-brise, Tan-sad, Pare-boue, Repose-pieds,
ERNEST RICHARD, Constructeur
184, Av. de Choisy - PARIS
— Téléphoné : Gobelins 62-82 —
16, Rue de Paris - IVRY
Catalogue contre 0 fr. 50

HUILE DE RICIN
Garantie pure
95 fr. les 10 litres franco
toutes gares FRANCE
Versement à la comm., Cte postal 113-3
G. JUTARD BUREAUX, 2, cours Arnezan

F.N. GILLET-HERSTAL
L'Agent Spécialiste
ACHÈTE et REPREND
GRAND CHOIX EN MAGASIN
Conditions spéciales au Comptant
Atelier Moderne
de Réparations. Personnel spécialiste.
CRÉDIT LATSCHA, 16, Rue Aug.-Bailly, Asnières
Ouv. Dim. et Fêtes jusqu'à 20 heures
Tél. : Grésillon 17-93



D.S. 350 cmc. 4.850 fr. 500 cmc. 5.350 fr. 500 cmc. culbut., 2 échapp. 6.600 fr.

Recordman de **CHATEAU-THIERRY, TOUL-NANCY (Sidecar)**
ET GOMETZ-LE-CHATEL

— AGENCE OFFICIELLE — **HARLEY-DAVIDSON**
Demander le Catalogue spécial d'Accessoires et de Pièces détachées pour motos Harley et Indis

MALTERRE Frères, 13, Rue Biscornet, PARIS (12^e)

NAVILLE & SES FILS
3, rue Sarre te - PARIS (14^e)
Montage - Rayonnage -
Transformations de **ROUES**
Rayons et Jantes de tous profils
Pour Motocyclettes & Voitures
EXPÉDITIONS EN PROVINCE

Salmson touris., 2 places,
7 CV..... 4.500
Peugeot 172 B. C. Cab.,
5 CV..... 4.500
Darmont fr. AV, cap., écl.
7 CV..... 5.000

Reprises en compte motos et cyclecars. Doublet, 128, rue Jean-Jaurès, Levallois-Perret (Seine).
Il n'y a qu'un spécialiste du trois roues. C'est Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Salmson 7 HP, conduite intérieure, 4 pl., carrosserie et mécanique entièrement neuves, à vendre de suite, 6.500 fr. Manchon, 2, rue Génin, Saint-Denis.

Sima Violet, 5 CV, écl. élect., cap., roue, sec., très bon état méc., à céder, 2.000 fr., cause départ. Essais à volonté, Madame Vaillon, 3, rue Geoffroy-Marie, Paris (9^e).

Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67. et agent off. de Peugeot, Renault, Citroën et reprend en compte, tous cyclecars et motos.

Peugeot 5 CV, type 172 r., torp., 4 pl., état parf., 3 pneus neufs, 6.000 fr.

Voiturette torp., 2 places, état parf., révisée, 2.500 fr. Collot, 39, rue Capitaine-Marchal, Paris (20^e) (Pelleport métro).

Torpédo Amilcar, 2 places, excellent état démarrage électriq., 5.300 fr. Visib. de 14 à 18 heures. 164, Rue de la Chapelle, M. Schneider.

Amilcar sport, bord., 2 places, 6 CV, C. 4, cap. 6 r. écl., dem., mot. revue, 100 à l'heure, 7.800 fr. Toner, 15, rue Duvivier, Paris.

Cabriolet Citroën 5 CV, pont. Benjo, ailes rondes, visible, 50, r. Pernetty, Paris (14^e).

A vendre Darmont spéc. Bon état, 43, rue Gaultier, Courbevoie
Lafitte 5 CV, 3 places, parf. état écl. élec., 2.500 fr. Docteur Collot, 21, rue Victor-Hugo, Puteaux.

5 CV Lafitte, 3 places, excel. état. A vendre, 3.500 fr. Tardif, 60, rue de Paris, Colombes.

Monotrace, bon état mécanique compt. Radios, 2.500 fr. Fs-Riche, 47 bis, avenue de Clichy, Paris

Monotrace à vendre, 3.500 fr. T. B. état, Fonce, garage Pogel, Nérès-les-Bains (Allier).

Morgan sport à eau, parfait état, 3.200 fr. Koehler Escoffier, 500 cmc., 4 HP, très bon état, 1.900 francs. René Motte, 120, Grande-Rue, Garches (Seine-et-Oise).

Morgan air ancien modèle, bon état, cause manque place, pour tous renseignements, écrire : A. Chicouard, 15, rue Voltaire, Ivry.

Morgan sport, parfait état, moteur. Mag. culb., 4 CV, entièrement révisés, garantis, état mécanique. H. Métayer, 134, avenue Jean-Jaurès, Gassicourt (S.-et-O.). Tél. 198. 3.850 francs.

9 CV Peugeot écl., dém. élec.,

PIÈCES DÉTACHÉES POUR TOUS MODÈLES HARLEY-DAVIDSON

NOMBREUSES OCCASIONS EN STOCK

HARLEY-DAVIDSON Repairs 32-34, Rue Pierret, NEUILLY-s.-SEINE - Tél.: Maillot 05-21 et 14-31

freins sur 4 roues, à vendre 6.000 ou échanger contre 6 ou 7 CV. Beaufils, 175, rue du Temple, Paris.
5 CV Peugeot 4 places, conduite intér., 2 portes, rigoureusement neuve, jamais roulé, même pas immatriculée, à céder, urgence avec rabais important. André, Garage H. D., 32, rue Pierret, à Neuilly-sur-Seine.

Salmson voiturette 7 HP, très bon état de marche, prix intéressant pour renseignements s'adr. : 2, rue Hermann, Lachapelle, Paris (18^e).

Salmson sport 3 pl., 4 cyl., état de marche 3.800 fr., ou échange moto 350 ou 500 cmc., pneu ballon Haegelin, 10, rue du 11-Novembre, Drancy, près gare Blanc-Mesnil.

Sandford grand sport surbaissé aluminium, 1.100 cmc., état absol. neuf 1929, bas prix, écrire pour rendez-vous, Favre, 3, rue de Montmorency, à Saint-Brice, sous Forêt (Seine-et-Oise).

Sima Violet grand sport, état de neuf, à vendre, bas prix. Dumont, 26, rue Baudelique, Paris (18^e).

Très bonnes occasions. 1 Torpédo 3 pl., 5 CV., très bon état général, 3.400 fr. 1 cyclecar, 3 pl., 5 CV, très bon état, à enlever 2.000 fr. 9 bis, rue du Coq-Français, aux Lilas, ou vous trouverez de bonnes occasions à bas prix.

Bornido 5 HP Peugeot 172 R., 3 places, 1928, éclairage, démar., pneu neuf, peinture d'origine bleu, état neuf. Prix 6.220 fr., ou repr. motos en compte ou 7 HP. cabriolet. Garreau, 289, rue de Vaugirard, Paris (15^e).

SIDECARS

500 cmc., side Gnome-Rhône, parf. état, 2.500 fr., 3 CV, Peugeot, bloc-moteur, 1.300 fr. Pressé. Cardon Léon, 30, av. Albert-1^{er}, Eaubonne (Seine-et-Oise).

1 sidecar Indian 3 boules, 1 pl., 1/2 tansad, éclair. élect., 4 pneus, dont 3 neufs, 4 chambres à air, klaxon, pare-brise, access., prix 2.300 fr., reprendrais petite moto en compte, cause achat voiturette. S'adresser M. Pigeon, 85, rue St-Fargeau (20^e).

B. S. A., 500 cmc., avec side, b. état, mot. révis., pn. nfs, 1.500 fr. Richard, 51, rue Rochebrune, à Rosny-sous-Bois (Seine).

Side 5 CV, bloc chaise 500 cmc., calb., 2 tubes, avril 1930, ét. neuf, sous gar. usine, pn. bal., 700 x 100, écl. élec. Novi, moto side, accus., kl., compt., par. jamb., tansad, etc., carr. flotteur. Richard 1 pl. 1/2 p. n. t. essai, val. 8.900 fr. 5.600 fr. Soir apr. 18 h. 45, s. sam.-dim. Baronnet, 2, rue Nicolas-Roret (13^e).

Sidecar Harley 9 CV, 2.800 fr., side bipl., pneu neuf, access., mont., compt., tansad, essai tout parcours. Concierge, 1, rue Jean-Marc-Jégo, Paris (13^e).

Sidecar F. Richard, à vendre, ét. neuf, vis. t. l. j., prix avant., 96/98, rue Jean-Jaurès, Champigny-sur-Marne.

René Gillet, 750 cmc., avec side bipl., mod. 29, écl. March., klax., parb., cap., compt., roul. 500 k., réel. occ. Lambert, 149, av. Neuilly, Neuilly.

B. S. A. 500 cmc., avec side, écl. Mag., très bon état, vis. t. l. j., essais à vol., 2.200 fr., cse achat voiture. Donadille, 70, rue Dareau, Paris.

Harley-Davidson side bipl., parfait état méc., 2.600 fr. S'adresser M. Moris, 24, bd de Charonne, Paris (11^e). Tél. Pantin 20.

Harley 9 HP side biplace L. V., pare-brise, tansad, écl. mag., acc. très bon état, 3.000 fr. D. S. 500 cmc., 28 pneu bal. Ecl. Maglum, peu roulé, vis. tous les jours, dim. rendez-vous. Borie, 50, rue Concy, Montgeron (Seine-et-Oise).

Gnome-Rhône D. 4, culb. 1930 équip., compl., tansad, sidecar, sport, état neuf. Visité. soir. Le-coeuche, 24, rue Croix-Nivert, Paris (15^e).

Sidecar Peuple 1 pl. 1/2, capote, pare-brise, porte-bagages, 500 fr., une selle arrière. M. E. valeur 325. Soldé 200 fr. Arnold, 114, rue de Flandre, Paris.

Bol d'Or, surbaissé, side à g., torpille aluminium coûte 3.000 p. 1.200 fr. Facilité de paiement. 89, rue de Tocqueville, Paris.

Sidecar Clément Gladiator, 4 CV 1/2, bon état, pièces rechange 3 pneus neufs. Delavallée, 27, rue du Plateau, Paris.

Part. vend. 4.000 fr., sidecar, Gillet-Herstal, 350 cmc., 1929, roulé 4.000 km., écl. élect., access., voir Miolis, passage Céprée (place Cambronne).

ECHANGES

Pick-up très puissant, en valise luxe, marche S. secteur neuf, val. 5.000 fr., à prendre chez constructeur. Echange contre moto moderne Radio. 15, bd Carnot, Le Vésinet (Seine).

Echange fusil de chasse, précision, neuf, garantie, payé 5.000 et donnerai soulte, espèce pour 350 ou 500 cmc., moto moderne. Café, 178, route de la Révolte, Levallois.

Alcyon 350 cmc., à culb. supersp., mod. 1929, parfait état, 2.800 fr., échange contre petite voiture, écrire pour rend.-v. à Bralley, 8 bis, rue du Bac d'Ablon, Seine-et-Oise, à 10 km. de Paris.

Marseille échange beau piano, marque Lary, état et tenue d'accord impeccable, conviendrait pour professeur ou établi, contre moto 1930, 3 à 4 CV, préférence Styl'son, voir ou écrire M. François Reybaud, 5, rue des Bergers, Marseille (B.-du-Rh.).

MOTOS 350 & 500 CMC.

soupapes latérales et culbuteurs,
BLACKBURNE - BURMAN

Machines d'Exposition
vendues avec garanties
d'Usine à partir de **4.600 francs**

PANTIN 13, Rue Beaurepaire, 13 (Seine)

Jeanjean motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières, vend, éch., répare les motos toutes marques.

Vends ou échange contre bon poste T. S. F., 4 lampes et plus, Dollar 175 cmc., 2 tps, presque neuve, comp. équip., roulé 800 k. Therin, 20, impasse de la Solidarité, Tourcoing (Nord).

ON DESIRE ACHETER

Achète ou prête de suite jusqu'à 80 % de la valeur à 5 % intérêt sur Motos, voit. Herboristerie, 24, rue Voltaire, Levallois.

Achète au mieux toutes motos, modernes. Moris, 24, boulevard Charonne (11^e).

J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour tous, 3, rue Aumont, Paris (13^e).

DIVERS

Phare Bosch silencieux, repose-pieds pour F. N., et garage, 20 fr. par mois. Mme Lesage, 74, rue du Poteau, Paris (18^e).

Phare 50 fr., bouteille 250 l. 75 fr. Détendeur 30 fr., rétroviseur 10 fr., sacoches, porte-bagages, 30 fr. Havet, 92, boul. Port-Royal, Paris.

Boîtes 2 et 3 Vit., Staub et Albion, moteur 175 cmc., 2 tps, écl. Radios, bas prix. Pomiro, 92, r. Paris, Romainville (Seine).

Selle tansad avec poignée Léda, neuve, 120 fr., prix exceptionnel. A céder neuve. M. à Moto Revue.

Pour Morgan brochures indesserrables 10 fr., chaînes premier, marque, le jeu 200 fr. 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris (4^e).

Attention au schimmy qui cause des dégâts graves à votre cyclecar, faites monter pour 100 fr. l'appareil spécial qui vous rendra la direction précise et sûre. Pierre, 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67.

Toutes pièces détachées et transformations pour B. S. A. armée, carbur. neufs, 130 fr., 1, rue des Jardins-Saint-Paul, Paris (4^e).

Le Roi de la Moto, 4, rue Ch.-Renouvier, Paris (20^e). Tél. Roq. 07-67, offre à ses clients 1.000 pn. 27 x 4, deuxième et premier choix, depuis 100 francs, toutes autres sections en magasins.

Comptable diplômé S. C. F., 23 ans, spéc. compt. Industrielle, J. Grivelle, 19, rue Blondel, Paris (2^e).

Un éclairage électrique est posé dans 48 heures chez Jeanjean, motos, 133, avenue d'Argenteuil, Asnières.

AMAC

SON CARBURATEUR A AIGUILLE
SON ÉPURATEUR D'AIR INTÉGRAL
SES POIGNÉES TOURNANTES
SILLONNENT LE MONDE



DANS
PARIS-LES PYRÉNÉES-PARIS

MONET-GOYON

confirme ses succès du

TOUR DE FRANCE

où il avait réalisé
le plus beau résultat d'ensemble

1^{er}
ex æquo
sans
pénalisation

cat^{n°} 350

DEBAISIEUX

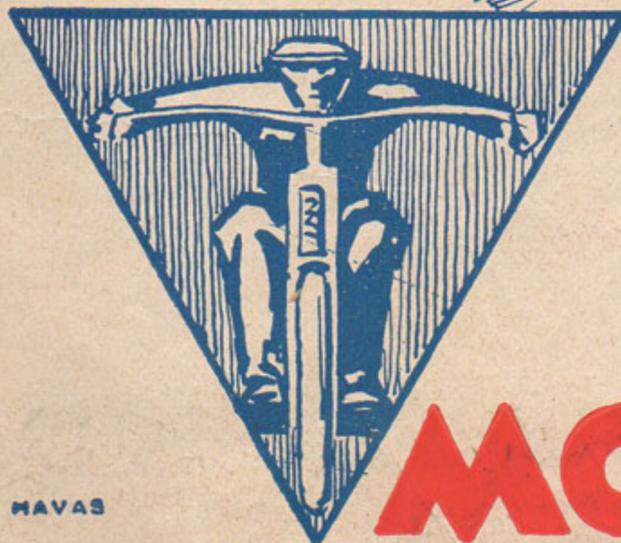
cat^{n°} 175

HOMMAIRE
SOURDOT

3 MÉDAILLES D'OR

et les plus belles Coupes
du Championnat des Montagnes
du Président de la République
Challenge des Pyrénées (groupe bleu)
Coupe de Saint-Jean-de-Luz

Moteur Villiers 2 temps - M. A. G. d'origine 4 temps
Graissage Kervoline



HAVAS

CATALOGUE FRANCO SUR DEMANDE
MONET-GOYON
57 Rue du Pavillon - MACON
Succursale à Paris : 112, Bd de Courcelles

MONET-GOYON

...Côte de DOULLENS

6 Premiers...

6 Nouvelles Victoires

DE

KERVOLINE

L'HUILE QUI S'IMPOSE PAR SES QUALITÉS

1^{ers}
=

175 cmc. — *J. de LATOUR* sur **ROVIN**
(RECORD BATTU)

250 cmc. — *ANDREINO* sur **CLÉMENT-GLADIATOR**

350 cmc. — *LEMOINE* sur **ROVIN**
(RECORD BATTU)

500 cmc. — *FRANCISQUET* sur **ROVIN**
(RECORD BATTU)

1.000 cmc. — *FRANCISQUET* sur **ROVIN**
(RECORD BATTU)

MEILLEUR TEMPS DE LA JOURNÉE DES MOTOS

350 cmc., Side. — *BRUSCOLI* sur **VELOCETTE**

Qui utilisaient tous...

**KERVOLINE COURSE
RICINÉE**