

37^e ANNEE. — 30 DECEMBRE 1949. — N^o 965

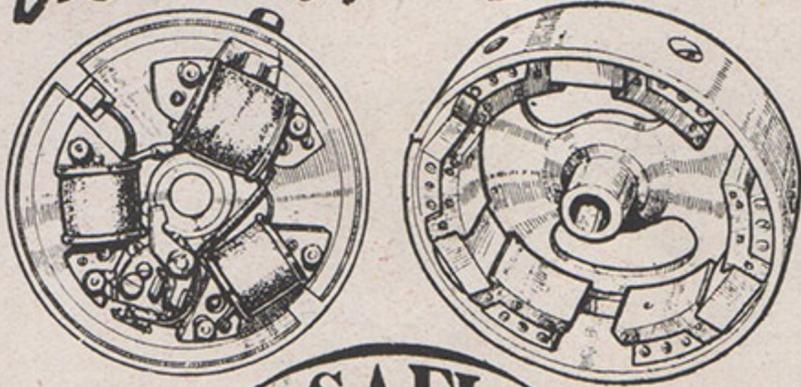
Moto revue

NUMERO
ALBUM

50 frs



Volants Magnétiques



SAFI

ALLUMAGE — ECLAIRAGE

pour Vélocomoteurs et Motos — Moteurs
auxiliaires - Moteurs agricoles et Marins
Moteurs Industriels

TOUTES PIÈCES DE RECHANGE

pour les différents types SAFI dans les délais
les plus réduits

Service Réparation — Echange Standard

Société

d'Applications et de Fabrications Industrielles

21 - 23, RUE PARMENTIER — PUTEAUX

Téléphone : LON. 09-10 — 09-11

Agent en Belgique : Monsieur Charles ADAMS

154, rue de Livourne — BRUXELLES (Belgique)

Agent en Algérie : Monsieur Fernand SEYFRIED

61, rue de Lyon et rue de Metz - ALGER (Algérie)

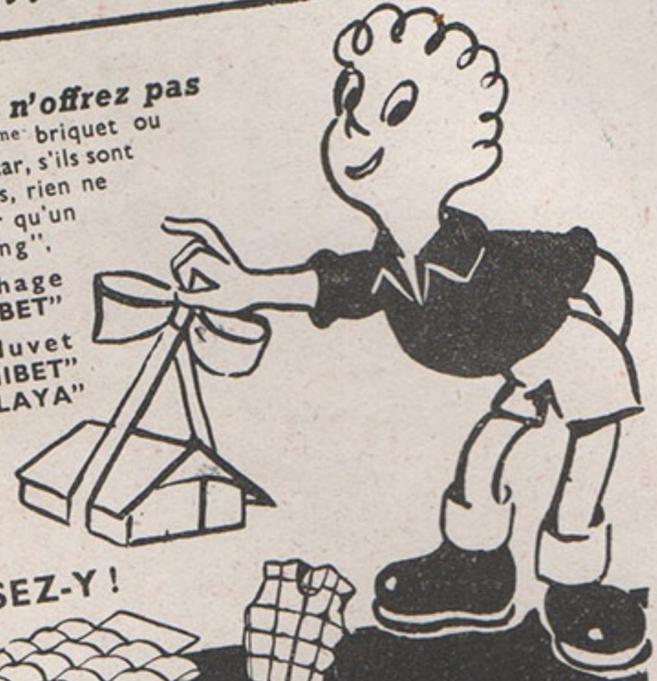
*Un cadeau
aussi agréable
qu'un mois de vacances!*

POUR NOËL, n'offrez pas
à vos amis leur 10^{ème} briquet ou
leur 26^{ème} cravate, car, s'ils sont
campeurs ou sportifs, rien ne
leur fera plus plaisir qu'un
cadeau "camping".

— sac de couchage
"THIBET"

— gilet de duvet
"THIBET"

— tente "HIMALAYA"



PENSEZ-Y!



MOTOCYCLISTES



*Roulez
confortablement
par tous
les temps*

Voyagez dorenavant
sans fatigue, tout en
améliorant votre
moyenne

RIGIDITE ABSOLUE

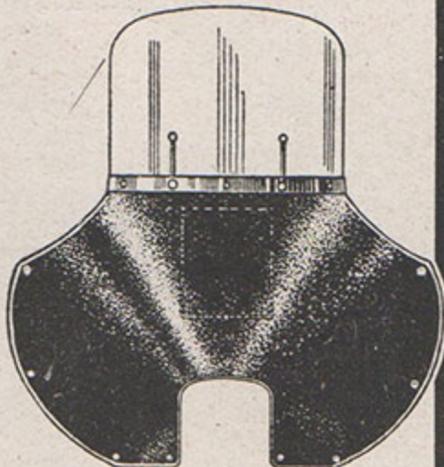
PROTECTION COMPLETE

Pose immédiate sur
toutes machines

EXPEDITION

Modèle Spécial pour TRI

H. DELANNET



43-45 r. de la Roquette
PARIS. tél. ROQ. 85-22

Le Casque GENO

calotte en métal léger à
haute résistance.
Imperforable aux chocs
AGREE EN COMPETITION
pour tous pays affiliés à la
F.I.C.M.

Type Compétition
modèle adopté par
« MOTO-REVUE »
pour son
CASQUE D'HONNEUR

Vente en gros :
Ets GUENEAU

6, Fbg St-Honoré, PARIS



RENÉ GILLET

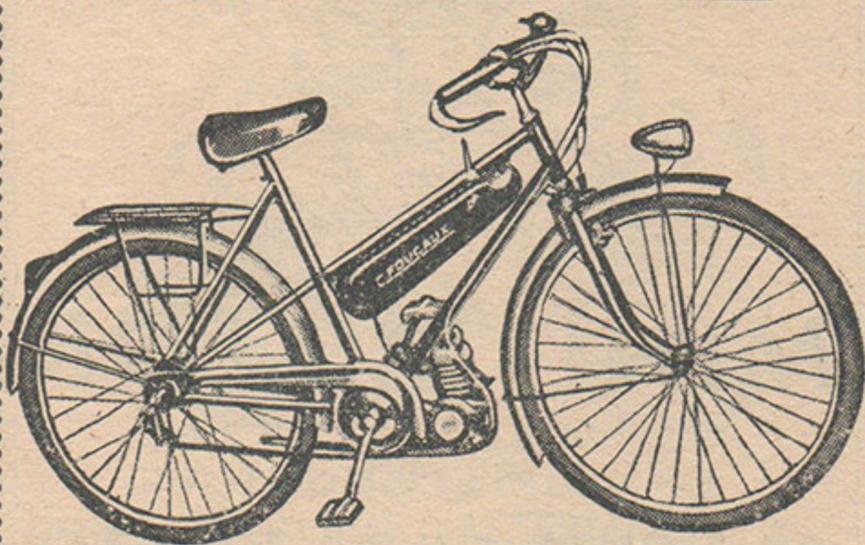
MOTOS — SIDECARS — VELOMOTEURS

126 bis, 128, avenue Aristide-Briand,
MONTROUGE (S.) — Tél. : ALE. 40-40 et 40-41

Motos 750 cc et 1000 cc - 4 temps - 4 vit.
Vélocomoteurs 125 cc. - 2 temps - 4 vit.
Châssis sidecar « RENE GILLET »

Fournisseurs de l'Armée, de la Police, Sapeurs-Pompiers, etc.
LIVRAISON RAPIDE

IL EST VRAIMENT BIEN,
Le Nouveau Cyclomoteur
B 46
Camille FOUCAUX



DEMANDEZ UN ESSAI
 VOUS SEREZ SATISFAIT

■
 CAMILLE FOUCAUX, Constructeur
 132, Rue de Bagneux - MONTROUGE (Seine)

Les Ets BONNET

80, avenue du Général-Leclerc - BILLANCOURT

Téléphone : MOL. 15-46

DISPONIBLE :



JONGHI 126 cmc.

ainsi que GNOME-RHONE — GUILLER
 AGENCES : TERROT — MOTOBECANE



MAHLE

« RECORDS DU MONDE
 DE VITESSE A MOTO »

16 ter, RUE ETIENNE-MARCEL — PANTIN
 Tél. : NORD 99-40

DESORMAIS
 DISPONIBLES

pour
 B.M.W. — D.K.W.
 N.S.U. — ZUNDAPP
 etc...

montés en série par
 les constructeurs.

Cie INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE DU CYCLE & de L'AUTOMOBILE

153, rue de Noisy-le-Sec - LES LILAS (Seine)
 Tél. : BOTzaris 67-24

STATION SERVICE : 19, av. de la Porte des Ternes
 PARIS-17^e - Tél. : ETOile 23-40

Moteur Auxiliaire
« VELOREVE »

A ENTRAINEMENT
 SUR LA ROUE AVANT
 ET DEBRAYABLE
 EN MARCHE



AVERTISSEURS

PUISSANTS
 POUR VELOMOTEURS
 ET MOTOCYCLETTES
 A DEUX PAVILLONS
 ACCORDES

ELYSEES 77-74

GASTINNE RENETTE

39, avenue Franklin D. Roosevelt — PARIS-8^e

VELOMOTEURS **MOTOBECANE**
VENTES. REPARATIONS. PIECES DETACHEES
AGENCE ET STATION-SERVICE
VELOSOLEX

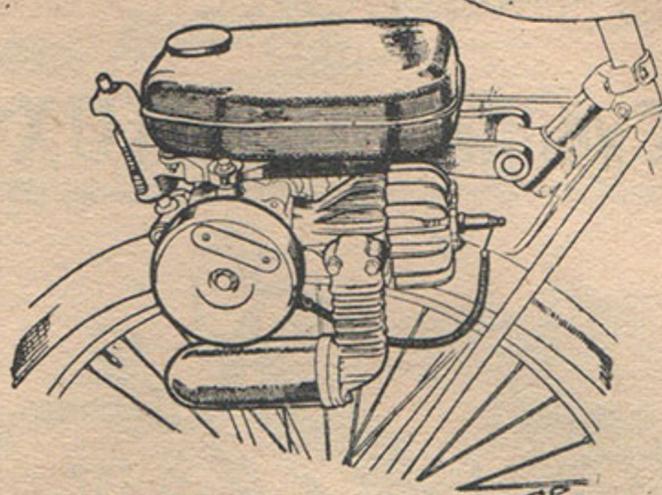
LA PLUS IMPORTANTE SPECIALITE
FRANÇAISE DE BOTTES EN CUIR :
MOTOCYCLE - EQUITATION - CHASSE

MARCY

1 et 3 Place de la Bourse, PARIS-2^e
(entre les rues Réaumur et 4-Septembre)
TROIS ETAGES DE VENTE
Sur demande, envoi du catalogue
et feuilles de mesures
Ouvert tous les jours
de 8 h. 30 à 18 h. 30
Réf. 3.566 : Frs : 8.895



LE HORS - BORD DE LA BICYCLETTE



MINI-MOTOR

LE PLUS PUISSANT
LE PLUS ECONOMIQUE

SE MONTE EN 20 MINUTES

CONCESSIONNAIRES DEMANDES

MINI-MOTOR 35, rue de Clichy
— PARIS-9^e —

Téléphone : PIG. 06-30

ROBUSTE — ELEGANTE — RAPIDE



Ets. TALON

6, rue du Bois-Bourgeois - Montbéliard (Doubs)
Agent général : R. ARTAGNAN, 33, r. H. Barbusse, Gagny
Agent pour PARIS : Ets EMERIAU, 63, rue de Lyon, 63

VELOTO

LE VÉLO A MOTEUR IDÉAL

50 cmc. - 2 temps - 1 l. 1/4 aux 100 à 55 kmh.

LÉGER

RAPIDE

SOUPLE

RÉSISTANT

Ets VELOTO - 6, rue de Richemond - PARIS-13^e
LIVRAISON RAPIDE GOBelins 06-06

BEZONS

162, r. Ed.-Vaillant - Tél. : 258 (Autob. 162)

MOTOBÉCANE



R. PIEL

AGENCES EXCLUSIVES

Essai et Démonstration
de la

“ MOBYLETTE ”

TOUS LES MODELES EN MAGASIN

STOCK COMPLET DE PIECES DETACHEES - ACCESSOIRES

VENTE A CREDIT

 (1/3 comptant)
(4-5 et 6 mois)

LIVRAISON TRES RAPIDE

St-GERMAIN

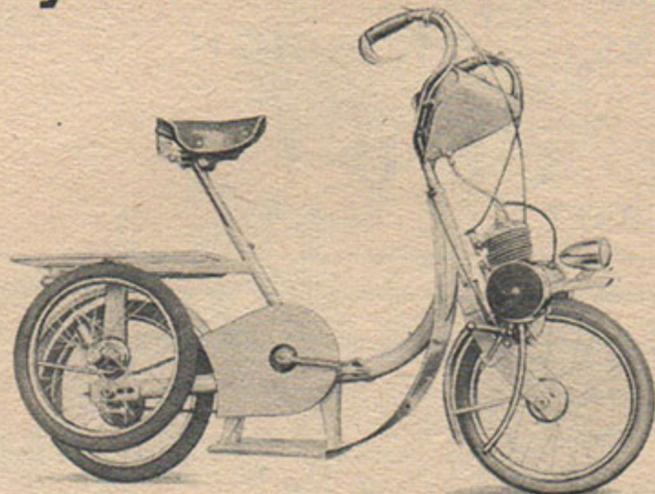
21, rue de Poissy - Tél. : 729 (Autob. 258)

MOTOCONFORT



SCOTO

Le plus perfectionné
des
Cycles à Moteur



ROUE DE SECOURS
PEDALAGE ALTERNATIF
PROTECTION COMPLETE
GUIDON RESERVOIR

— SCOTO —
Le Cyclomoteur qui monte

OLYMPIA

PRESENTE :

Son vélo
à moteur auxiliaire
par traction avant

Avec éclairage - Frein tambour AV
Pneus spéciaux type Y — Moteur 49 cmc.
1 CV. - 1 l. 5 aux 100 kms à 35/40 kmh.

HOMME, BERCEAU ou MIXTE
38.000 frs.

C'est une création des

Ets. F. DURIF

16-18, RUE MONTGALLET — PARIS - 12^e

Pour toutes pièces de motos
B.M.W. — ZUNDAPP

adressez-vous à la Société

C.E.M.E.C.

RUE DES PRES, à BIEVRES (S.-et-O.)

ECRIRE OU SE RENDRE A CETTE ADRESSE

Envoi de pièces contre remboursement.

Téléphone : MANSARD 67-22

DISPONIBLE IMMEDIATEMENT :

TOUTES PIÈCES B.M.W. - Fourches, roues et pneus 25 x 3,50
parfait état. — Lot de cylindres Puch et Pistons

CONSULTEZ-NOUS POUR NOS NOUVELLES MACHINES
TYPE 47 - 750 CMC.

MENDEL-MOTOS

Agent MAGNAT-DEBON - RENE GILLET

Mise au point Course et Tourisme

LIVRE RAPIDEMENT

100 et 125 cmc.

et prend commande

GROSSES CYLINDREES

3 bis, rue M. Berteaux - ERMONT (S.-et-O.)

Tél. : 412

Métro Pte Villette
et Hoche

A. CHARRIER

Téléphone :
NORD 44-26

Champion de France Vitesse 1936

28, RUE DAVOUST — 41, AV. ED.-VAILLANT - PANTIN

EXPOSITION DE TOUTES LES GRANDES MARQUES FRANÇAISES

TERROT - MOTOBECANE - PEUGEOT - GNOME-RHONE

GUILLER - MONET-GOYON - BERNARDET - M.R. - DERNY

Réponse
contre timbre

VENTE A CREDIT

1/3 comptant
solde 4-5-6 mois

LIVRAISON TRES RAPIDE

REPARATION

MISE AU POINT

STOCK TOUTES PIÈCES

LEVALLOIS-MOTOS

A. DUBOIS

Recordman du Bol d'Or — Catégorie 175 cc.
Ex-chef du Service réparation Monet-Goyon

TERROT

MOTOBÉCANE



MOTOS ET VELOMOTEURS

LIVRAISON RAPIDE

NEUF — PIÈCES DÉTACHÉES — OCCASION

EXPEDITION DANS TOUTE LA FRANCE

VENTE A CREDIT

58, rue Aristide Briand — LEVALLOIS-PERRET — Tél.: PER. 19-73

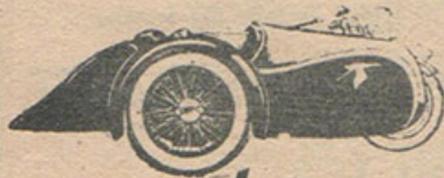
Sidecars Henri CARPIO

fondé en 1920

52, r. de la Fraternité,
Romainville - Bot. 11-26

Sidecars livrés avec pneu
et chambre.

Force - Souplesse - Élégance



Mosquito

CONCESSIONNAIRE

Robert SÉNÉCHAL

83, av. de la Gde-Armée, Paris-16° - KLE. 84-27

TOUTES LES COTES SANS PEDALER...
avec

le cyclomoteur "GELEM"

48 cmc. — deux temps — trois vitesses

STABILITÉ PARFAITE

(moteur dans l'axe du cadre)

LIVRABLE AVEC FOURCHE ELASTIQUE
OU TELESCOPIQUE

G. FEUILLET

6, Bd Bineau - LEVALLOIS-PERRET (Seine)

Cyclomoteur E L E R

le cyclomoteur de qualité
33.900 fr.

NOUS LIVRONS EGALEMENT
fourches et bicyclettes spéciales
pour adaptation de moteurs auxil.

Ets LAVALLE ET ROCHEL
29, rue Mogador - PARIS-9°

Rélecteurs électriques
albalite pour magasins
et ateliers. Occasion.

Motoristes, modernisez
vos magasins. Photo
gratuite sur demande à
« Moto-Revue »

CASQUES — EQUIPEMENTS

MONNERET

TOUS LES VELOMOTEURS
3 MAGASINS A PARIS :

SUD : 106, avenue Aristide-Briand - Montrouge - ALE. 21-71

CENTRE : 7 et 9, Boul. Beaumarchais (Bastille) TUR. 96-56

NORD : 138, rue de Tocqueville — (Porte d'Asnières)

1, rue de Rivoli

St-PAUL MOTOS

Métro St-Paul - ARC. 71-46

Agent des grandes marques :

TERROT - MOTOCONFORT - MONET-GOYON - GNOME-RHONE - TRIUMPH - ORIGAN - RAVAT
RENE-GILLET - OGAR-JAWA - ALCYON

Livraison immédiate de la plupart de ces marques

VENTE A CREDIT

Conditions : 15 fr. en timbres-poste

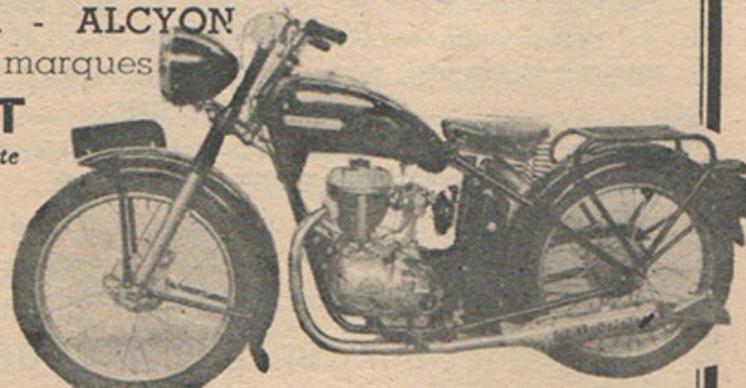
EQUIPEMENT

Réparations

par

Spécialistes

Tous jouets sportifs



LE SEUL MAGASIN OUVERT TOUTE LA SEMAINE JUSQU'A 19 H. ET LE DIMANCHE MATIN

CONCESSIONNAIRE
EXCLUSIF

MOTOBÉCANE

TOUS LES MODELES EXPOSES
LIVRAISON RAPIDE

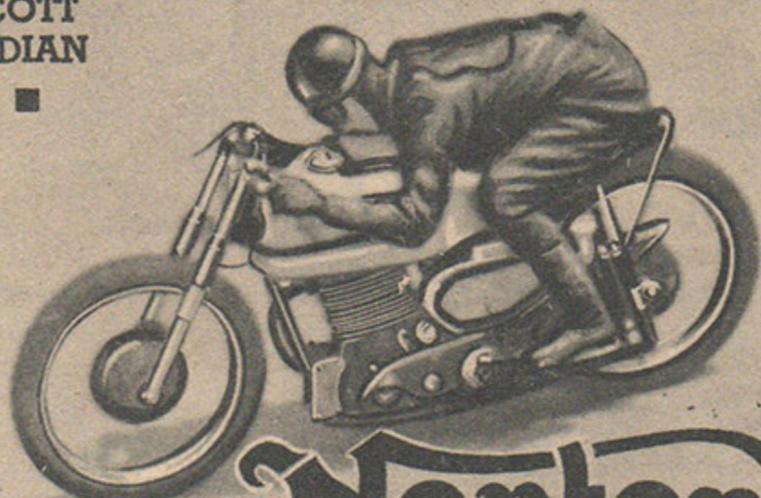
Sté BLANCHE AUTOS MOTOS (Gérard DESIR, Gérant) 71, RUE BLANCHE, PARIS (9°) — TRI. 55-50

Mentionnez toujours « MOTO-REVUE » en écrivant aux annonceurs

GARREAU

Distributeur
pour la France de **Norton**
VINCENT H.R.D. — EXCELSIOR

SCOTT
INDIAN



A
MONTLHERY **Norton**
VIENT DE BATTRE

21 RECORDS du MONDE

BOL D'OR 1949 : 1^{er} LEFEVRE

couvrant 2.384 kms en 24 h. soit près de 100 kmh. de moyenne sur 500 NORTON mise au point par GARREAU.
Agences : TERROT - MOTOBECANE - MONET-GOYON

VOUS TROUVEREZ A NOS MAGASINS :

NORTON « second hand » 16 H, 500 latérales standard à partir de 140.000. - Luxe : 160.000. Type 18, 500 culb. Standard : 200.000. Luxe (fourche télescop.) 240.000.
LIVRAISON RAPIDE

DERNIERS MODELES :

NORTON

ES. 2 500 culbuteurs, suspension arrière	290.000 fr.
INTER 30 500 A.C.T., suspension arrière	350.000 fr.
MANX 30 500 double A.C.T. course 1950	460.000 fr.
DOMINATOR 500 bicylindre 1950	325.000 fr.
TRIALS 500 culbut. spéciale cross 1950	260.000 fr.

VINCENT H.R.D 1.000 cmc. 2 cylindres RAPIDE
Série C : 455.000 fr. - BLACK-SHADOW sport : 545.000 fr.

EXCELSIOR Roadmaster R2 1950 - 197 cmc. Villiers
2 temps - Fourche télescopique - Suspension arrière -
Eclairage - Batterie compteur : 155.000 frs.

NOS OCCASIONS GARANTIES :

NORTON à partir de 90.000 fr. VINCENT H.R.D. EXCELSIOR
350 MANX - ROYAL-ENFIELD, etc...

TOUTES PIECES DETACHEES D'ORIGINE :
NORTON — VINCENT H.R.D. — EXCELSIOR — INDIAN
B.S.A. — ARIEL — ROYAL-ENFIELD — MATCHLESS
RUDGE, etc...

AGENCE : TERROT — MOTOBECANE — MONET-GOYON

SACOCHEs CUIR CHROME

Luxe - la paire : 6.000 fr.

Standard - la paire : 4.900 fr.

Défraîchies - Tachées, la paire : 3.900 fr.

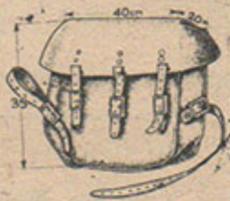
Solde - très tachées - la paire : de 2.500
à 1.500 fr.

PRIX PAR QUANTITES

Il ne sera répondu qu'aux lettres contenant timbre pour réponse

ATTENTION : FERME LE LUNDI

22, r. Robert-Lindet, Paris-15^e - VAU. 07-09



VOICI LES GRANDS FROIDS

Dans votre essence



BRETOCYL GRAPHITÉ

Le « Superlubrifiant des Champions »
et le « Champion des Supercarburants »

BRETOCYL GRAPHITÉ : départs facilités
BRETOCYL GRAPHITÉ : Graissage des
hauts de cylindre immédiatement assuré

BRETOCYL GRAPHITÉ :
Protège votre moteur contre
l'usure car il en est le
VERITABLE BOUCLIER

et lui procure :
Puissance - Souplesse - Sécurité
Suppression du cliquetage
ECONOMIE D'ESSENCE

En vente dans tous les garages,
Stations - Services, Motoristes ou
BRET-OIL qui vous expédiera
franco son coffret de propagande de 15 flacons-doses, cor-
respondant à 150 litres d'essence, pour le prix de 895 francs.



Société BRET-OIL

4, rue Jeanne-d'Arc, ISSY-LES-MOULINEAUX
(Seine) — Téléphone : MIC. 18-30

PROVISOIREMENT
K. CLERGE 105-107, Bd LEFEBVRE
PARIS XV^e
PIONNIER DU VELOMOTEUR

METRO : PORTE DE VANVES — TEL. : LEC. 48-56

LIVRE EN 10 MINUTES ECOLE
DE CONDUITE
GRATUITE
LES REPUTES VELOMOTEURS 125 CMC.

JONGHI

Type STANDARD : 78.155 -- Type LUXE 82.215
PRESENTATION SPECIALE CLERGE AVEC SUPPLEMENT

TOUS LES MODELES **MOTOBECANE** COURTS DELAIS
POUR ROULER A DEUX
Commandez sans attendre la merveilleuse 175

PIECES DETACHEES SPECIALITES
PRESTER - AUBIER-DUNNE - JONGHI
MOTOBECANE - YDRAL

Cylindres éch. stand. - Tous pignons - Carters - Débrayages
Embiellages - Volants - Moyeux - Roues - Echappements, etc.

AUBIER-DUNNE **MOTEURS** JONGHI
YDRAL en V.A.P. - POULAIN
50 - 100 - 125 - 175

BICYCLETTES A MOTEURS AUXILIAIRES
MOTOBECANE ET HURTU

REMISE A NEUF DES MOTEURS SUR DEVIS
CONDITIONS SPECIALES DE VENTE
Catalogue et renseignements contre 2 timbres à 15 francs

Vœux pour 1950

NEW-MAP
Les Plus Beaux Vélocipèdes
122, av. Lacassagne LYON (Rhône)

TERROT
2, rue André-Colomben, DIJON (Côte-d'Or)

Peugeot
Cycles et Motos
Valentigney (Doubs)

STATION SERVICE
DKW
"83"
83, Av. de la Grande-Armée PARIS (16^e)
Tél. : PASSY 46-25 46-45 46-70 46-79

Les segments
Amedée Bollée
Meilleurs vœux pour 1950
LE MANS

LES SCOOTERS
BERNARDET
vous adressent leurs bons vœux et vous souhaitent de rouler en Scooter en 1950
104, av. de la République CHATILLON-s-BAGNEUX ALE.24-20

St-PAUL MOTO
Meilleurs vœux à tous les motards
1, rue de Rivoli PARIS

Sidecars
"IMPERIAL"
Ets M. MARMONNIER Constructeurs
Imp. du Sablon angle 74, route de Genas LYON - 3^e Tél. Moncey 81-98

Le Conseil de présidence du M.C.I.M.C., organisateur du RALLYE INTERNATIONAL MADONE DES CENTAURES, qui aura lieu le 16 juillet 1950 à CASTELAZZO BORMIDA (Italie), présente à tous les motocyclistes ses meilleurs vœux pour 1950.

SIDE-CARS
Henri CARPIO
52, r. de la Fraternité Tél. Romainville (Seine) BOT. 11-26

RAPID MOTO
Agences TERROT-MOTOBECANE
Spécialistes B.M.W. - ZUNDAPP
Réparation toutes marques
21, r. d'Orléans SAINT-CLOUD
Tél. : MOL. 21-29 (S.-et-O.)

MONNERET
97 fois recordman du monde
7 fois champion de France
138, rue de Tootzeville PARIS
7-9, Bd Beaumarchais PARIS
106, av. Aristide-Briand MONTRouGE

CRUPDA
D.K.W. - B.M.W. - N.S.U. - PUCH
ZUNDAPP - VICTORIA
21, rue Monge PUTEAUX

CHROME-CUIR
TOUS VETEMENTS DE CUIR
POUR LA MOTO ET LA VILLE
38, rue du Château-d'Eau PARIS-10^e

A. CHARDONNET
Distributeur pour la France
des PISTONS MAHLE
16, ter, rue Etienne-Marcel PANTIN
NOR. 99-40

Volants magnétiques
SAFI
21-23, rue Parmentier PUTEAUX (Seine) LON. 09-10

R. CLERGE
le pionnier du vélocipède
105-107, Bd Leleuvre PARIS-15^e
LEC. 48-56

Ets. PERTUISOT
Tout ce qui concerne la Moto
23, rue des Acacias ETOile
PARIS-17^e 12-46

BRETOCYL GRAPHITÉ
Le Superlubrifiant des Champions
Société BRET-OIL
4, rue Jeanne d'Arc Issy-les-Moulineaux MIC. 18-30

Les Ateliers
DRESCHMOTOR
livrent à votre lue toutes les pièces détachées d'origine pour DRESCH GRIMPEUR et D.F.R. et vous souhaitent un joyeux Noël
7, rue Braban. ETAMPES (S.-et-O.)

PARIS-MOTO
Présente ses meilleurs vœux à son aimable clientèle actuelle et prochaine
55, rue Brancion LECourbe
PARIS-15^e 93-57

Moteurs STAINLESS
J. GARDETTE & FILS
VILLEFRANCHE (Rhône)

CARBURATEURS
SOLEX
190, avenue de Neuilly NEUILLY-SUR-SEINE

M. A. C.
Fourche télescopique pour cyclomoteurs
Meilleurs vœux pour 1950
Rue Henri Germain CANNES-LE-CANNET

Sidecars légers
POINARD
54, rue Etienne-Dolet CACHAN (Seine)

F. DUMONT
CARBURATEURS GURTNER
8, rue du Mont PONTARLIER (Doubs)

Etablissements C.A.M.C.L.
FERREBCEUF Frères
Poignées « SOUPL » vélo-moto
Guidons et tiges A. Citroën
Fourche télescopique « Charplau »
43, rue Marius-Aufan LEVALLOIS PER. 06-35

LE SCOTO
Le plus perfectionné des cycles à moteur
Vous présente ses meilleurs vœux
6, square de l'Opéra PARIS OPE. 72-88

Les Ets BONNET
vous souhaitent le maximum de joies sportives avec
GUILLER - JONGHI - TERROT
GNOME-RHONE - MOTOBECAN.
80, av. du Général-Leclerc - Billancourt

Cébe
L. CRÉTIN-BILLET & FILS
Fabrique de lunettes de protection
Morez-du-Jura
Uaine du Fenandre Tél. 61
ad. Tél. Goggles



...1950 !

L'ANNEE 1949 n'a pas été brillante et 1950 ne s'annonce pas mieux. Gouverner aujourd'hui, c'est faire des acrobaties politiques pour rester au pouvoir, pressurer le pays sans se résoudre à dépenser moins. Le résultat est que les citoyens, à l'exception de quelques-uns, doivent affronter la hausse croissante des prix avec des ressources qui, elles, diminuent sans cesse. Le pouvoir d'achat s'amenuise constamment. Quant aux industriels, ils sont accablés de telles charges qu'ils ne peuvent, ni diminuer leur prix, ni renouveler leur matériel, pour accroître la production, ni même s'engager dans des programmes à longue échéance. L'étude d'un prototype et sa mise en production représentent des années et l'investissement de capitaux énormes, dont personne ne dispose plus à l'heure actuelle. Quant au client éventuel qui gagne 180 ou 200.000 francs par an, comment veut-on qu'il achète une machine de 80.000, 100.000 francs et même beaucoup plus, alors qu'il n'a même pas de quoi manger à sa faim ou se loger ? Il y a là, une situation tragique. Le pouvoir d'achat n'est plus que la moitié ou le tiers de ce qu'il était avant-guerre. Et quand nous avons la chance d'avoir la possibilité d'acheter une machine, près de la moitié du prix que nous payons va à l'Etat. Le carburant, lui aussi, est taxé à 60 %. L'Etat dévore le pays (l'essence coûte deux fois moins cher en Angleterre que chez nous. Il est presque surprenant qu'il y ait encore une industrie motocycliste française. Et quand on tient compte de toutes les difficultés qu'elle doit affronter, on doit se rendre compte de l'effort qu'elle fournit et il est injuste de lui reprocher, par exemple, de ne pas s'aligner dans les grandes compétitions internationales ou de ne pas étudier des machines de luxe, pour lesquelles elle ne trouverait pas une clientèle suffisante. Qui pourrait payer 3 ou 400.000 francs une telle machine ? Aussi portons-nous tous nos efforts sur les petites cylindrées au-dessous de 150 cmc. ou 175 cmc. et la 125 reste-t-elle la machine type. Elle est d'ailleurs suffisante dans la pratique. Et pour atteindre le grand public, on a créé un nombre considérable de groupes auxiliaires et de cyclomoteurs. En période de pénurie on recherche tout naturellement les formules les plus économiques.

Fort heureusement, cette année si sombre s'achève sur un événement heureux : la vente libre de l'essence, mais à un prix trop élevé. Enfin, c'est une amélioration par rapport aux cinq litres mensuels qu'on nous accordait si généreusement. Et autre victoire, on n'y introduira pas d'alcool (mais attention, les distillateurs se démènent). Machines et pneus sont théoriquement en vente libre. Il y a donc de ce côté une situation plus satisfaisante.

**Moto
revue**

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE

12, RUE DE CLERY, 12
(Immeuble Métro Sentier)
— PARIS - 2^e —

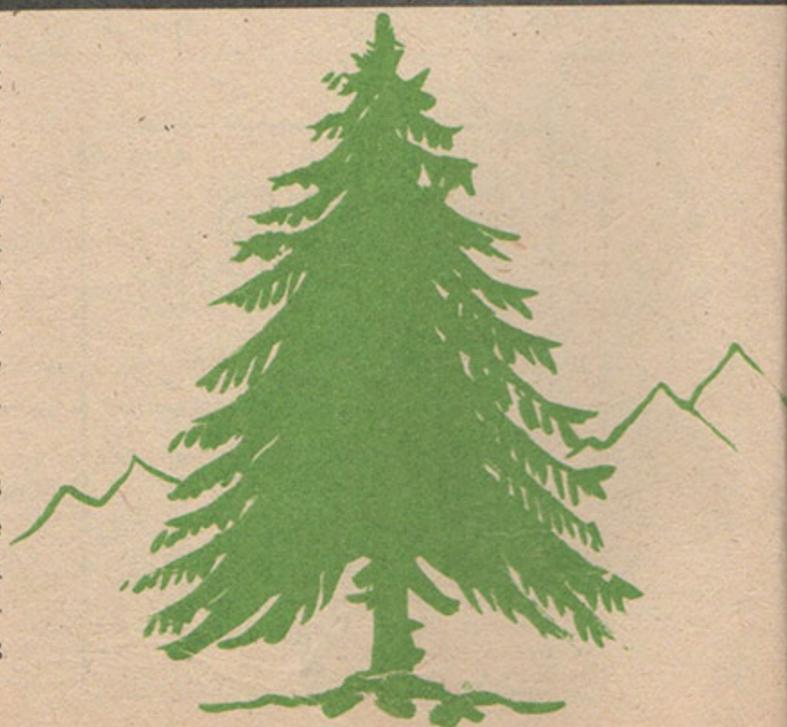
Tél. : GUT 73-32
(4 lignes groupées)
C.C.P. PARIS 297-37



La moto, surtout de petite cylindrée, reste le mode de locomotion le plus économique qui soit. Avec un groupe auxiliaire ou un cyclomoteur, nous parcourons 100 kilomètres pour une cinquantaine de francs. Une 125 cmc. ne dépense pour cette même distance qu'une centaine de francs et elle peut transporter deux personnes. En chemin de fer, il nous faut 300 francs par personne. On voit l'intérêt que cela représente quand on effectue des déplacements professionnels. Nous voyons en fait, un nombre croissant d'employés ou d'ouvriers qui montent sur leurs bicyclettes des moteurs auxiliaires ou qui utilisent des cyclomoteurs ou de petites motos. Ils se dispensent ainsi soit d'un effort musculaire, qui vient s'ajouter à la fatigue de leur profession, soit l'entassement pénible dans un car, dans un métro ou dans un wagon. Et ils réalisent un sérieux gain de temps.

Si nous nous plaçons au point de vue tourisme, la moto constitue l'idéal, surtout quand on pratique la forme la plus économique et la plus saine, celle du camping. Le camping tend à être réglementé mais malgré tout, il offre encore le maximum de liberté. Grâce au moteur on peut emporter, sans fatigue, tout l'équipement nécessaire et on voyage d'une manière singulièrement économique, le maximum de plaisir pour le minimum d'argent.

Aussi, nous sommes persuadés que malgré toutes les difficultés actuelles, la moto sous toutes ses formes, depuis le groupe auxiliaire jusqu'à la grosse 1000 cmc., marquera une importante progression en 1950. Nous souhaitons à nos lecteurs de belles journées, de longues randonnées et toutes les joies qu'on éprouve à égrener les kilomètres au guidon d'une vaillante machine.



Informations

NOTRE PARUTION

Notre prochain numéro paraîtra le 13 janvier. Puis le suivant (N° 967), le 20 ; et le N° 968 sera dans les kiosques et librairies le 27 janvier. Au mois de février, notre cadence habituelle sera reprise, avec parution les 1^{er}, 3^e et 4^e vendredi du mois.

PASSAGE AUX MINES

Il existe certainement parmi nos lecteurs des bricoleurs, des amateurs, ou même des techniciens qui mettent en pratique leurs trouvailles...

N'est-ce pas un véritable plaisir de pouvoir monter une machine, un moteur, avec des pièces faites d'après ses propres dessins, ou des pièces trouvées à droite et à gauche dont chacune correspond exactement à ce qu'on en attend (du moins pouvons-nous l'espérer !...)

Mais un tel engin ne peut pas circuler sans certaines formalités indispensables.

Tout le monde connaît « le passage aux mines » et prend cette opération pour une opération capitale. C'est là une grosse erreur. Du point de vue purement administratif, ce « passage » n'est presque rien. Ce n'est qu'un examen de la machine par les services compétents pour le déclarer apte à rouler sans être un danger public.

La chose la plus importante, pour la mise en circulation d'un véhicule, est sans aucun doute ce que l'on appelle, à la Préfecture, l'enquête de police préalable.

Un véhicule terminé, même si c'est une remorque, vous devez adresser, sur papier libre, avec signature légalisée, au Service des Cartes Grises de votre préfecture, une demande d'enquête, en vue de la réception de votre engin aux Mines et... attendre.

Au cours de cette enquête, vous devrez présenter toutes les pièces justificatives des pièces employées (factures des fabricants ou façonniers) et, si ce sont des pièces étrangères, les certificats de dédouanement.

L'enquête terminée, et si elle est satisfaisante, vous serez habilité à subir l'examen des mines dont voici le tarif :

Automobiles 500 frs
Véhicules à deux roues et remorques 350 frs

PROTOTYPES :

Automobiles 1.500 frs
Véhicules à deux roues et remorques 750 frs
(sommes à payer en timbres fiscaux)

Un procès-verbal fera alors foi de l'aptitude de votre engin à rouler sans danger et vous pourrez sans difficulté obtenir normalement la carte grise. Il ne vous restera plus qu'à prendre joyeusement la route.

LA NOUVELLE PUCH

M. Edouard Loeffler, ingénieur représentant en France la Maison Puch pour toutes les questions techniques, est venu nous donner quelques précisions sur la dernière 250 type T.F. que nous avions présenté dans notre numéro 962.

Nous verrons sans doute dans peu de temps cette excellente machine commercialisée en France, et il est intéressant de connaître les quelques points qui différencient le modèle définitif livré à la clientèle de la description parue dans nos colonnes.

- La suspension arrière a maintenant 4 positions de réglage, numérotées 0, 1, 2 et 3.
- Le poids total est de 142 kgs.
- Les pneus sont des 3,25x19.
- Le graissage se fait uniquement par l'huile du carter, un léger appoint d'huile dans l'essence étant simplement recommandé pour le rodage.
- Enfin, le réservoir d'huile est de 1 litre 1/2.

Dans le début de notre article, il est dit que le moteur est face à la route au lieu de tourner transversalement comme le S4 ; c'est évidemment de l'embellage dont il est question, les 2 cylindres étant toujours en ligne.

LA PRODUCTION NEW-MAP

Nous avons récemment fait paraître un tableau relatif à la production motocycliste en France pour le 1^{er} semestre 1949.

La marque New-Map nous communique les chiffres exacts de sa production pendant cette même période, soit :

537 vélomoteurs, et 145 motos 2 CV.
Ces chiffres placent donc la marque New-Map en 7^e position sur la statistique de notre n° 962.

ADMISSION TEMPORAIRE DES VOTURES AUTOMOBILES ET MOTOCYCLETTES DE COURSE

En réponse à une demande faite par l'A.C.F., la Direction Générale des Douanes et des Droits Indirects a décidé que le régime organisé par la décision ad-

AVIS IMPORTANT

Notre service de renseignements techniques est actuellement surchargé de demandes de toutes sortes. Notre personnel spécialisé, absolument débordé, ne peut plus prendre de nouveau travail, afin de répondre au courrier en retard.

Nous sommes donc obligés, à partir du 1^{er} janvier 1950, de suspendre les réponses aux consultations techniques faites par nos lecteurs ; nous continuons pourtant de renseigner nos seuls abonnés, à qui ce service sera entièrement gratuit.

Afin de bénéficier également de ce nouvel avantage :

ABONNEZ-VOUS !



Principe des leviers, loi de Joule, triangulation, bonhomme d'Ampère, théorème de Pythagore, loi d'Homme, force d'inertie, principe d'Archimède. Ça ne vous rappelle pas le bon vieux temps de l'école ? Quand on a fini de s'instruire, on oublie tout cela et pourtant, si l'une de ces théories n'existait pas, nos motos ne seraient pas ce qu'elles sont.

Et la force centrifuge ? En même temps, on l'utilise et on la craint, elle nous sert et on s'en défend.

Comment fait-on ? Voulant en avoir le cœur net, je me suis rendu chez Safi.

— « Bonjour Monsieur Di Pede, que pensez-vous de la force centrifuge ? » — Justement, chez Safi, l'étude de cette force est élevée à la hauteur d'une institution.

Un volant magnétique, c'est une pièce lourde et creuse qui tourne à 3 ou 4.000 t.-m. Comme dit l'autre : « Faut qu'ça tienne ! ».

Chez Safi, les volants sont essayés sur un banc d'essai qui tourne à 18.000 tours - « ainsi » me dit Monsieur Di Pede « une pièce dé-

ministrative n° 2151 (2/1) du 28 juin 1947 sur l'importation temporaire des voitures automobiles de course était valable en 1949 et qu'il serait maintenu à titre définitif.

Par ailleurs, les mêmes facilités d'importation sont également applicables aux motocyclettes étrangères importées en France en vue de participer à des compétitions sportives.

Décision administrative n° 1403 (2/1) du 21 avril 1949).

NECROLOGIE

Le Président Millot, directeur technique de la S.A. Dreschmotor, et l'adjutant Genestie se sont tués dans un accident d'aviation à Mondésir

L'Aéro-Club de Beauce nous communique :

« Le dimanche 4 décembre, à la suite d'une panne au départ, le Bucker de l'Aéro-Club de Beauce s'est écrasé en bordure de piste, entraînant dans la mort nos deux chers amis Millot et Genestie.

Notre Président Millot est tombé victime de sa passion du vol. Aviateur des premières heures, il avait fait la guerre 14-18, puis s'était consacré à l'essai de prototypes. En 1945, il était entré à l'Aéro-Club de Beauce dont il devait devenir deux ans plus tard le président actif et dévoué. Malgré les difficultés rencontrées, il avait réussi à former une quipe de « mordus » et très entreprenant avait reconstitué un vieux Gaudron G.3, ainsi qu'un Spad 58 achetés d'occasion.

Ses projets étaient nombreux et nous sommes sûrs qu'avec sa ténacité et son goût il les eût menés à bonne fin.

« Moto-Revue » se joint aux nombreux amis de M. Millot pour présenter à sa famille ses sincères condoléances.

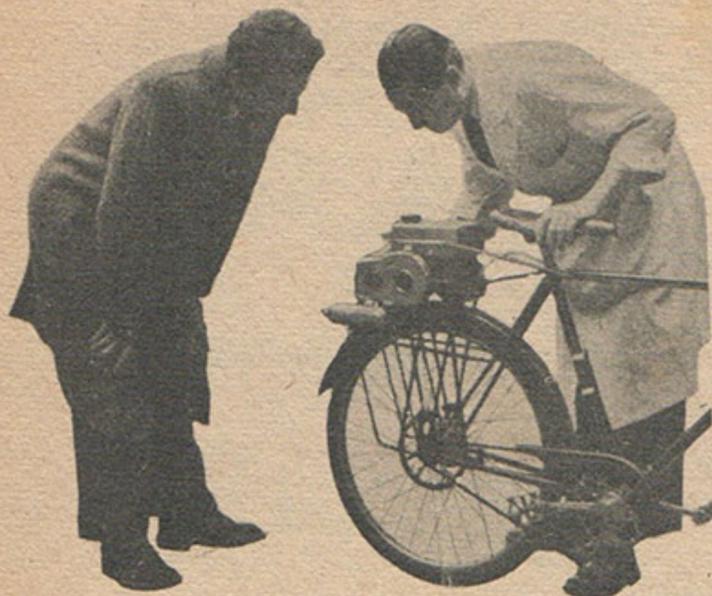
fectueuse ou pailleuse est irrémédiablement écartée, aussi bien au sens propre qu'au figuré. Car elle éclate littéralement en mille morceaux, vous êtes à côté de ce banc d'essai ».

— « Brrr... c'est dangereux, ce truc-là ». Mes yeux étincellent, à croire que le volant tourne dans mon crâne. Ainsi illuminé, je dois avoir une drôle de « bougie » car Monsieur Di Pede croit devoir me rassurer - « Il n'y a aucun danger, le volant à l'essai est emprisonné dans un coffre puissamment blindé ».

C'est à ce moment seulement que je remarque une petite armoire en chêne, dont les parois, épaisses comme ça, sont doublées de blindages d'acier. Je respire : pas de danger ! Après un tel essai, nos motards pourrons faire faire trois tours à leur poignée de gaz.

— « Tous nos volants sont essayés la-dedans ? » — « Oui, aussi bien les modèles classiques, avec ou sans avance variable, que les types munis d'une cellule redresseuse » — « Une cellule redresseuse ? » — « Oui, grâce à laquelle le volant magnétique fournit, en plus de l'allumage, du courant continu pour la recharge de la batterie et l'usage de l'avertisseur » — « Bravo, mais quand même... cette force centrifuge... Au revoir, Monsieur Di Pede ».

Le Motographe



L'aspect extérieur est agréable et semble plaire à notre rédacteur.

Les Ets Dinanderie qui, il ne faut pas l'oublier, ont une longue expérience des moteurs auxiliaires, viennent après de très longues études de lancer sur le marché un nouveau groupe auxiliaire dont la présentation et les performances sont dignes d'intérêt.

Ce groupe a été conçu avec le souci constant de ne rien avoir à modifier au cadre sur lequel il doit être monté. Les constructeurs estiment en effet que les cadres des bicyclettes ordinaires sont calculés pour résister à des efforts normaux et non pour « encaisser » le travail qu'occasionne un moteur fixé en deux points d'un cadre non prévu pour cet usage.

SUPPORT

Il est constitué par un système de triangulations verticales et horizontales prenant appui uniquement sur l'axe du moyeu arrière et sur le boulon de serrage du tube de selle.

Toutes ces triangulations sont réglables en hauteur et en largeur, ce qui permet l'adaptation sur n'importe quel cadre.

TRANSMISSION

La réaction de transmission s'effectue donc verticalement et ne surcharge pas le cadre. La force motrice est transmise par chaîne, toujours alignée, sur un pignon fixe qui n'offre que des avantages sur la roue libre : frein moteur, robustesse, etc...

Ce pignon a été calculé de façon à ne pas faire travailler le moyeu arrière plus que lors d'un pédalage normal.

LE MOTEUR

C'est un deux temps de 48 cmc. de cylindrée, à trois lumières et double transfert, piston plat et culasse hémisphérique. Alésage : 40 mm. Course : 38 mm.

Le rapport alésage-course étant supérieur à 1 permet une vitesse du piston relativement faible (facteur de réduction d'usure) 5 m.-s. environ à 4.000 t.-m.

Le cylindre est en alliage léger, à chemise en fonte spéciale. Les ailettes de ce cylindre ont des dimensions qui permettent d'augurer d'un bon refroidissement.

Embiellage. La bielle est en acier traité et montée sur roulements à aiguilles, ainsi que le vilebrequin dont les roulements sont imposants.

Allumage et éclairage par volant magnétique monté en bout d'arbre.

Refroidissement par turbine à gros débit d'air canalisé vers le cylindre par un carter approprié. Les faibles allures habituelles en côte, la marche à l'arrêt,

Le groupe auxiliaire

DIEM D. 48

description et essai en ville

n'offrent ainsi aucun inconvénient. Ceci a aussi permis de raccourcir la pipe d'admission, ce qui permet une meilleure carburation.

Ce moteur est particulièrement brillant, puisqu'il est donné pour développer 1,6 CV à 4.800 t.-m. et qu'il ne pèse en ordre de marche que 8,5 kgs.

VITESSES - EMBRAYAGE

La boîte à deux vitesses et l'embrayage sont combinés. Cet ensemble est parfaitement conçu et présente une certaine originalité.

Cette boîte a été montée en bout d'arbre, ainsi il n'y a pas de transmission primaire. Il y a par le fait, un embrayage pour chacune des vitesses. Les cônes d'embrayage sont montés sur l'axe secondaire par l'intermédiaire d'un amortisseur à ressorts.

Ceci permet l'embrayage quelque soit la vitesse propre du cycliste et évite les secousses au départ. La conduite est

grandement simplifiée puisque la même manette assure le changement de vitesses et l'embrayage.

La première prise de contact avec la machine se fait très rapidement par suite de la facilité de manœuvre.

DEMARRAGE

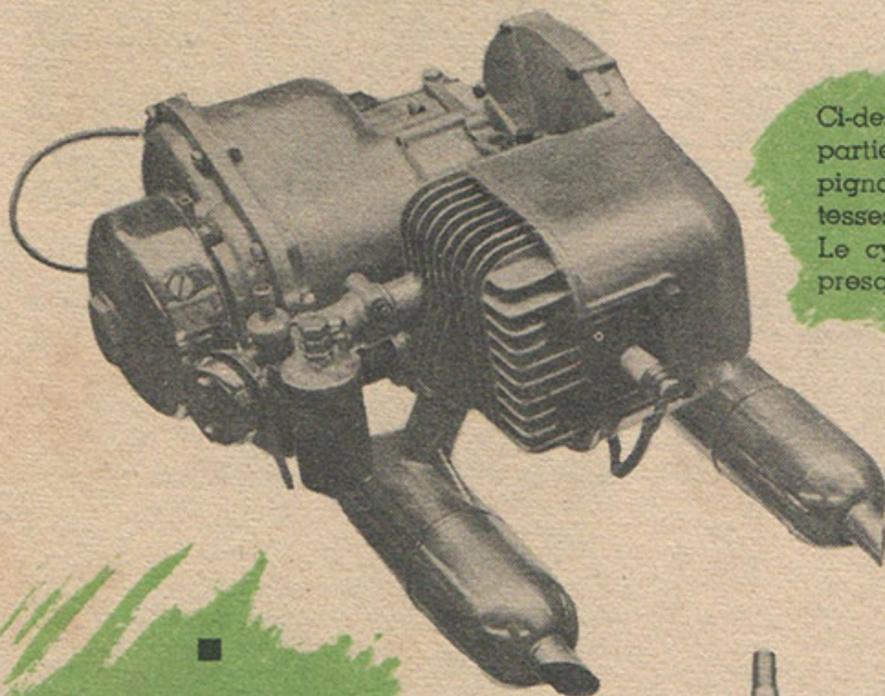
Quelques coups de pédales et... embrayage : le moteur part aussitôt.

VITESSE ET ACCELERATION

100 premiers mètres : accélération « décisive » dont la rapidité étonne de la part d'un engin de si petites dimensions. La vitesse de 35 kmh. est atteinte en 50 mètres.

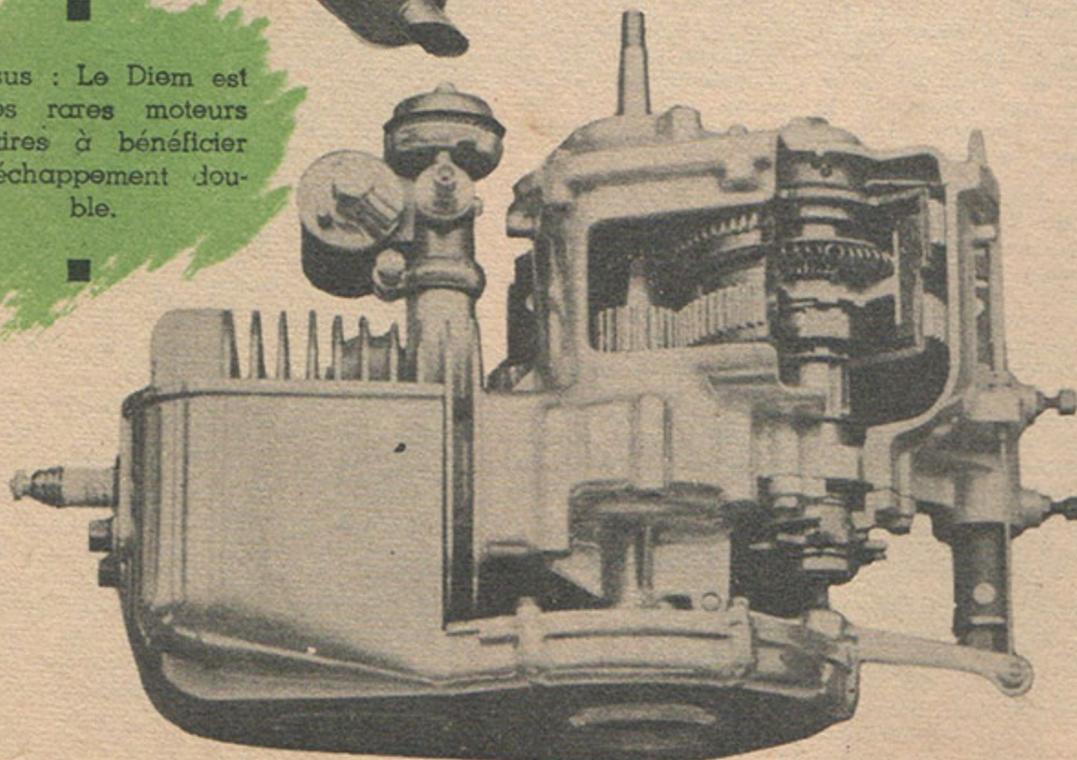
Les « gaz à fond » : l'accélération est encore très vive. On atteint rapidement la vitesse de 45 kmh. sans pour cela que le moteur semble tourner à un régime excessif ou qu'il paraisse « à bout de souffle ».

N.B. — La 1^{re} n'est utilisée que dans des cas extrêmes. Elle permet encore d'atteindre la vitesse de 30 kmh. On sent



Ci-dessous : Sur cette coupe partielle nous remarquons les pignons de la boîte à 2 vitesses, montée en bout d'arbre. Le cylindre en métal léger, est presque entièrement enfermé par le collecteur d'air du ventilateur.

Ci-dessus : Le Diem est un des rares moteurs auxiliaires à bénéficier d'un échappement double.



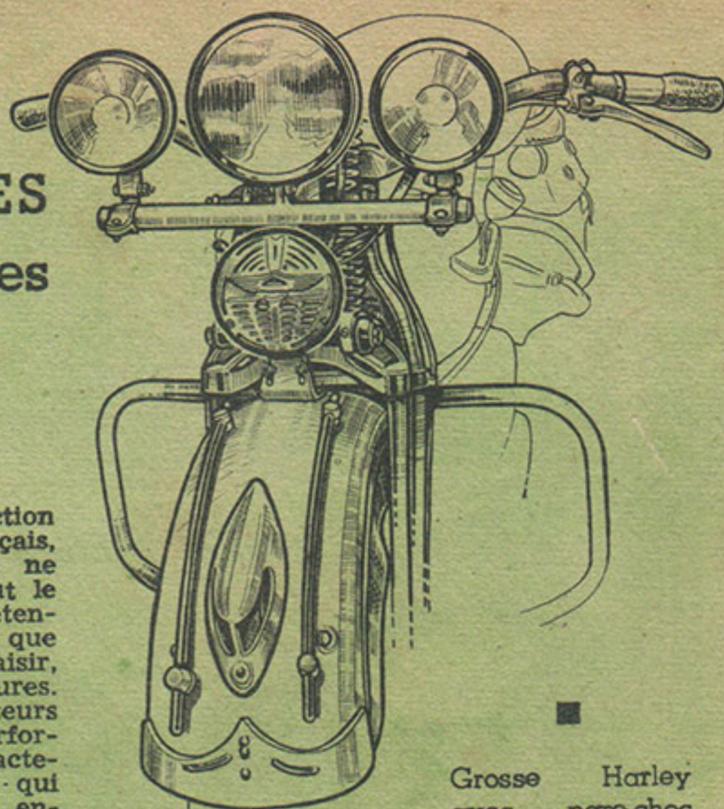
LES ACCESSOIRES donnent aux machines leur ORIGINALITÉ

Nous vivons au siècle de la production en grande série, alors que nous, Français, nous sommes individualistes. Nous ne voulons pas avoir la machine de tout le monde. Autrefois nous pouvions prétendre que notre moteur était spécial, et que le constructeur, pour nous faire plaisir, nous avait livré une machine sur mesures. C'était un peu vrai et certains moteurs d'une même série avaient des performances variables sans qu'on sut exactement pourquoi. Nous avions, en ce qui concernait la présentation, le choix entre diverses couleurs et divers finis. Nous avions l'impression que notre machine se distinguait des autres. Aujourd'hui, et c'est la conséquence de la qualité constante des matériaux et de l'usinage ultra précis, les performances des machines d'un même modèle sont rigoureusement identiques. Quant au fini il sera toujours pareil, toute différence apportant des perturbations dans la cadence de fabrication.

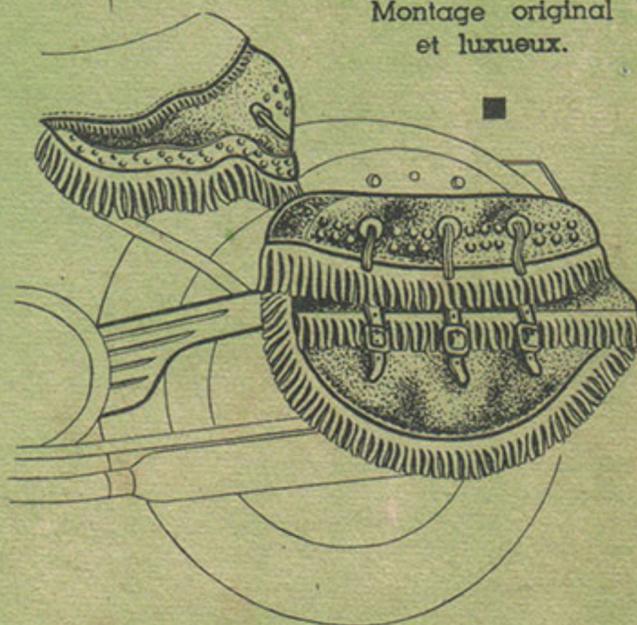
Comment dès lors donner à une machine assurément excellente, mais qui est celle de tout le monde, cette personnalité au caractère individuel auquel nous tenons tant. Mise au point spéciale ? Mais c'est là une dangereuse aventure et dont les résultats seront le plus souvent décevants. En tous cas le sacrifice financier sera considérable, et nous devons renoncer à certaines qualités précieuses, comme la souplesse, le silence, la sécurité de marche et l'économie de consommation. On ne peut tout avoir. Nous avons une excellente machine assez rapide, assez nerveuse, pour utiliser au maximum les possibilités des routes actuelles. Que voulons-nous de plus. Nous ne pouvons pas non plus, à moins qu'elle soit dans un état de décrépitude avancée en ce qui concerne l'apparence, envisager les frais élevés de rémaillage et de rechromage. Mais nous pouvons, si elle est d'un type assez ancien, la moderniser. Par exemple, nous trouvons dans le commerce des fourches télescopiques, que nous substituerons à la fourche à parallélogramme et des suspensions arrière adaptables. Confort et tenue de route s'en trouveront accrus. L'ancienne commande à main du changement de vitesse sera remplacée par un sélecteur au pied. Dans beaucoup de cas le guidon de forme démodé avec commandes par manettes pourra céder la place à un guidon moderne à poignées tournantes. Nous pouvons ajouter des accessoires utiles, comme des béquilles centrales si pratiques et qui, à l'arrêt, nous éviteront de soulever une machine de 100 à 200 kgs. Une paire de belles sacoches arrière ne dépareront pas notre machine. Des pare-chocs latéraux sont à la mode en Amérique et commencent à apparaître en Angleterre.

Les motocyclistes américains raffolent d'accessoires et parfois même exagèrent, mais certains accessoires sont pratiques, et loin d'enlaidir la machine, lui donnent un cachet personnel. Consultez les annonces de « Moto-Revue » et vous y trouverez tout ce que vous cherchez pour améliorer votre machine aussi bien du côté pratique que du côté esthétique.

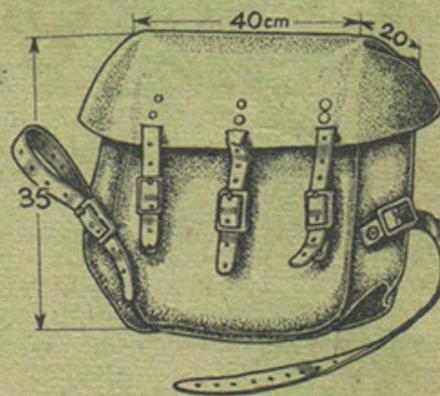
Ensembles de suspensions télescopiques Grazzini, modernisant le cadre classique d'une 16 H Norton.



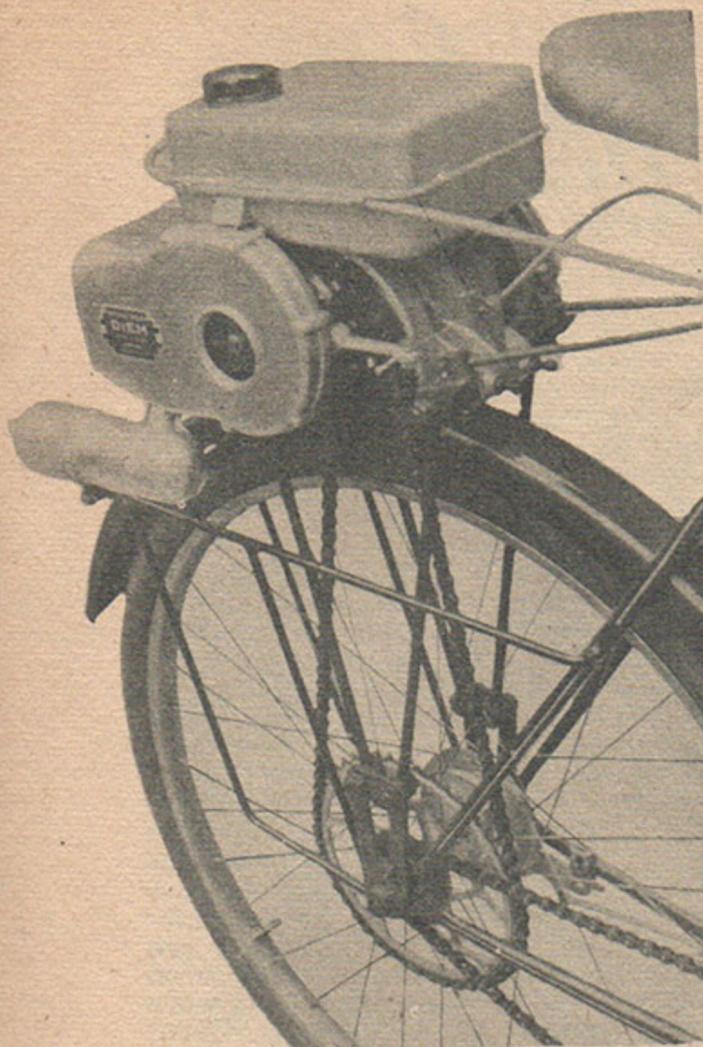
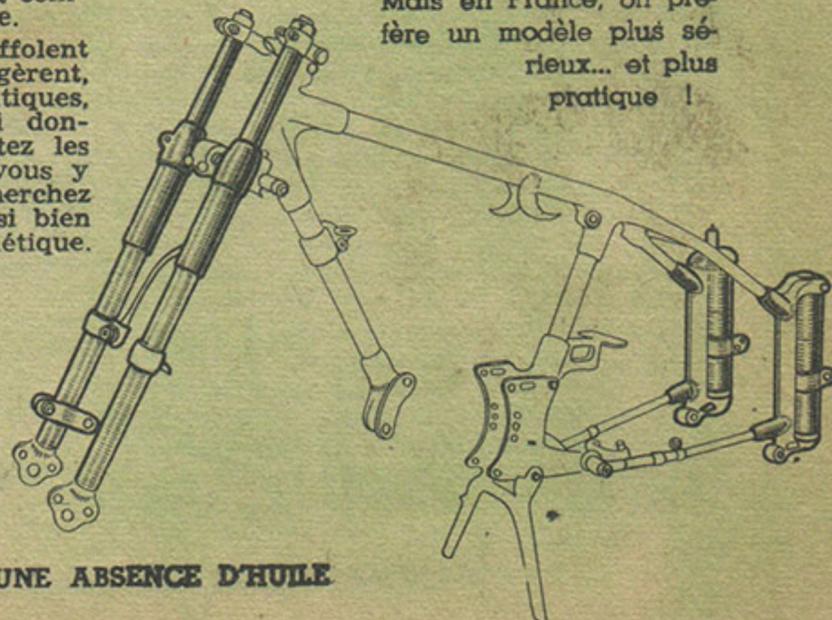
Grosse Harley avec pare-choc et triple phares. Montage original et luxueux.



En Amérique, la mode est aux selles et aux sacoches ornées de franges en cuir et de gros clous en cuivre.



Mais en France, on préfère un modèle plus sérieux... et plus pratique !



Le groupe, fixé sur le porte-bagages, montre son système d'entraînement par chaîne.

alors une réserve de puissance qu'il est rare de trouver dans un si petit moteur. (Le rapport 1^{re}/2^e étant de 1,51).

Conduite en ville : Freinages, reprises, bref, changements fréquents de régime où le moteur s'avère très nerveux.

Côtes : Dans le bas de la rue du Télégraphe (pente de 10 % environ), les 150 mètres sont allègrement grimpés en seconde, départ arrêté. La vitesse à l'arrivée est encore appréciable (12-15 kmh. environ).

STABILITE

- 1) A aucun moment, même au départ, on ne sent le moindre tirage ou balant.
- 2) Le montage ne déséquilibre pas la machine, on peut aisément lâcher le guidon.

FREINAGE

La transmission à pignon fixe permet le freinage moteur, ce qui diminue d'autant le travail du frein existant et renforce son action.

On parvient ainsi à améliorer les distances de freinage d'environ 25 %. La machine n'accuse aucune tendance à chasser.

REMARQUES

Robustesse : Il est à noter que ce petit moteur a subi des essais de 60 heures au banc, à pleine charge et sans aucun refroidissement auxiliaire. Il n'a donné alors aucune inquiétude.

Consommation : La consommation pour un cycliste faisant roue libre, sur une route normalement accidentée, est d'environ 1,4 l. aux 100 kms.

Ce petit moteur nous a laissé une excellente impression et cet essai fut un véritable plaisir. Il nous semble que ce soit un engin parfait pour le transport individuel économique, pour le cyclo-tourisme. Le camping et surtout pour les utilisateurs de tandem qui pourront ainsi, et avec moins de fatigue, entreprendre des voyages beaucoup plus importants.



...nos plus grands ennemis

Ce sont des ennemies insidieuses et il est aussi nécessaire de protéger contre elles aussi bien notre machine que notre personne. En ce qui nous concerne, nous pouvons assez aisément nous défendre, soit avec des cuirs convenablement traités avec des huiles spéciales ou des produits d'entretien. Les points vulnérables sont le cou et l'entre-jambes. Il est difficile de protéger le cou car les cols relevés forment entonnoir. Le bon vieux « Parapluie du chauffeur » avec son col élastique, avait son bon côté mais du point de vue hygiénique le contact du caoutchouc sur la peau était peu recommandable, il y avait lieu d'interposer un foulard de soie entre le col du vêtement et le cou. Nous n'avons pas eu l'occasion d'essayer des cache-cols en Nylon. Les combinaisons d'aviation en soie huilées étaient excellentes, mais se déchiraient trop facilement. De plus, la condensation de la sueur était elle aussi malsaine. C'est d'ailleurs un inconvénient commun à toutes les autres combinaisons d'aviation imperméables. Quand la pluie tombe drue, on les apprécie, mais on est mal à l'aise quand les écluses célestes se referment. Les garde-t-on roulées sur le porte-bagages, on a le temps avant de les revêtir d'être abondamment arrosé. Nous avons tous nos marottes en ce qui concerne l'équipement hivernal, mais nous considérons pour notre part qu'un manteau ou un blouson et des culottes de cuir constituent le meilleur équipement moyen surtout si notre machine possède un pare-brise, des protège-jambes et des manchons de guidon. Tout cela n'est peut-être pas très esthétique, mais si pratique. Des bottes en cuir gras sont très pratiques avec des bas de laine. On peut évidemment porter des waders ou grosses bottes de caoutchouc très hautes comme celles des pêcheurs de truites et de saumons, à condition qu'elles soient très amples et très hautes. Bien que fervents du yachting à voile, nous avons souvent utilisé des cirés, nous devons reconnaître que ceux-ci ont des inconvénients. Certes, ils offrent une protection remarquable, mais que de temps il faut pour le faire sécher. Sur eux aussi l'humidité du corps se condense et si on les plie, ils collent et souvent se fendillent. On ne peut les porter constamment ni les rouler sur le porte-bagages. Sur un bateau, il y a des

penderies où on peut mettre sécher. Il n'en est pas de même sur une moto. Croyez-nous, avec un pare-brise et des protège-jambes, et avec des vêtements de cuir, on peut affronter les pluies les plus violentes. Mais cet équipement de cuir ne plaît pas à tout le monde. L'idéal serait évidemment, arrivé à destination, de se présenter en un costume de ville impeccable. Dans ce cas c'est la combinaison d'aviation en grosse étoffe imperméabilisée ou en cuir qui est la plus séduisante à condition que des fer-



Couvrez-vous chaudement l'hiver, votre santé s'en trouvera bien et votre silhouette en sera plus impressionnante.



Laissez donc les suroûts et les cirés aux pêcheurs.

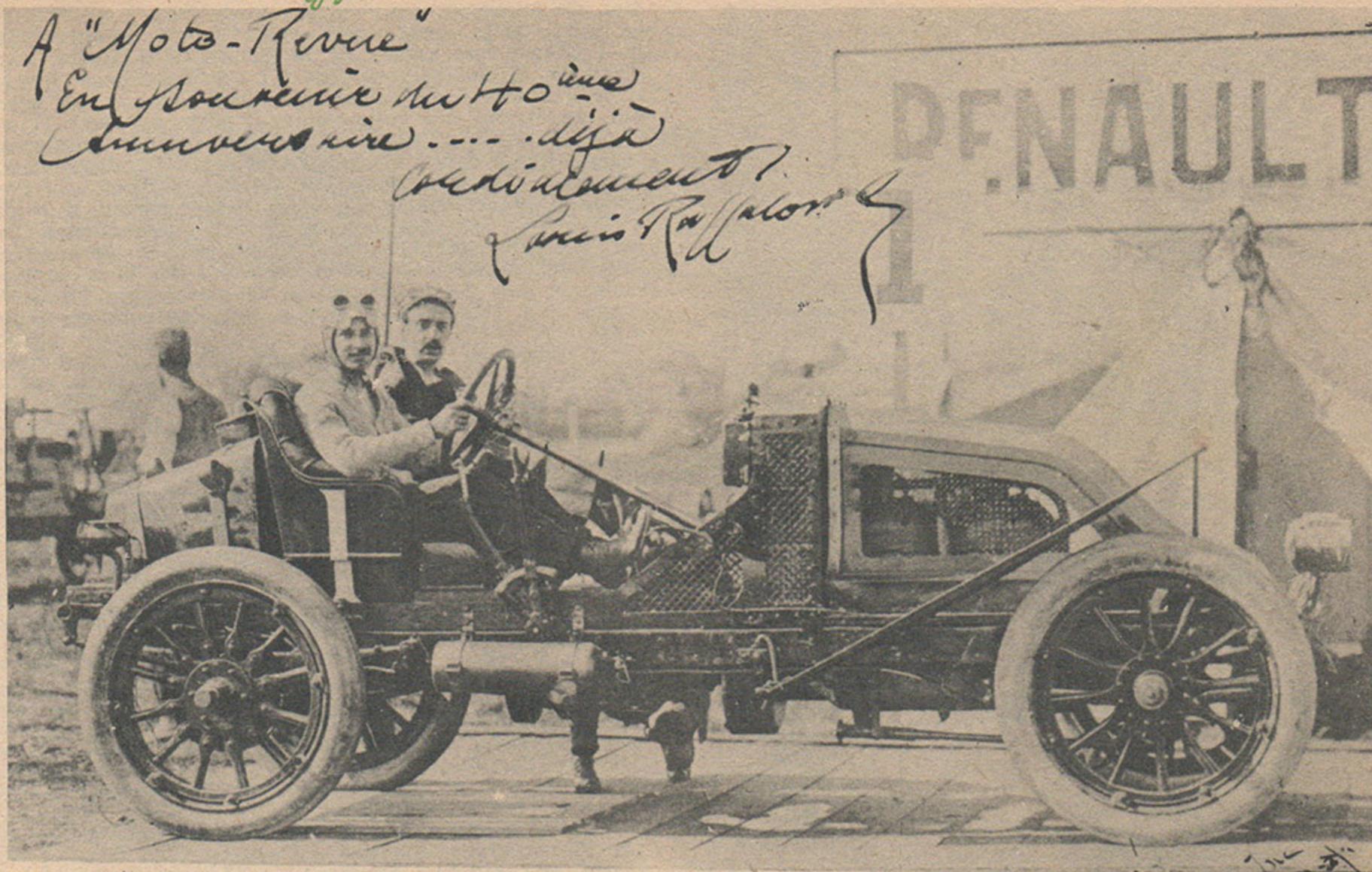
metures éclair permettent de la revêtir et de l'enlever très rapidement. Des bottillons de caoutchouc protégeront les pieds. Pour éviter que l'eau ne dégoûline du réservoir vers la selle, il suffit d'une tube de caoutchouc enroulé autour du réservoir. Quant à la coiffure, nous sommes résolument partisans du casque, ce qui résout la question.

Nos machines fonctionnent parfaitement, même dans les conditions atmosphériques les plus défavorables. Nous avons dans les lubrifiants les meilleurs défenseurs contre l'eau et contre la boue. Il faut donc veiller plus encore que pendant l'été aux graisseurs sous pression. Quand nous voyons siunter la graisse aux articulations, elles sont protégées, il y a néanmoins des points névralgiques comme l'installation électrique. Les connexions sont généralement protégées et les boîtiers sont étanches. On peut aisément protéger les bougies en coiffant les bornes par des moitiés de balles creuses en caoutchouc. Quant aux magnétos, il n'est pas indiqué d'utiliser de la placticine car il faut qu'il y ait une certaine circulation d'air à l'intérieur pour entraîner les acides qui résultent du fonctionnement.

Quand la magnéto est montée à l'arrière du cylindre, elle est bien protégée. C'est aujourd'hui le cas le plus fréquent. Sinon une gaine de caoutchouc ou de cuir gras assurera une protection adéquate. A la rigueur on peut utiliser un sac imperméable nylon, comme ceux destinés à recevoir des éponges ou des accessoires de toilette. Il suffit de percer des trous aussi justes que possible pour le passage du câble d'allumage et du flexible d'avance. On peut serrer l'étoffe du sac entre deux rondelles de caoutchouc. Avant de sortir frottez toute la machine avec un chiffon gras. Dès le retour procédez au nettoyage au jet ou à l'éponge et essuyez chromes et émail à la peau de chamois et brossez les parties métalliques (moteur, boîte de vitesses, etc...) avec du pétrole. Au début de la mauvaise saison, passez l'émail noir, l'intérieur des jantes et des garde-boue. Mais le point faible de nos machines, c'est la chaîne arrière, qu'il faut très fréquemment passer au pétrole et au bain de suif ou de graisse graphitée. Les chaînes sont chères et il faut les ménager. L'idéal serait d'avoir deux chaînes en service. Ne négligez pas les flexibles ni les poignées. Utilisez des huiles ou des graisses au graphite.

Rien n'est plus désagréable que de s'asseoir sur un selle humide. Fort heureusement, avec les selles en simili cuir ou en caoutchouc, un coup de torchon suffit.

Mais c'est immédiatement au retour qu'il faut nettoyer sa machine. On ne peut nier que ce soit une corvée, c'est le seul moyen de conserver la machine à l'état neuf.



SOUVENIRS D'UN ANCIEN

Présentons d'abord brièvement M. Louis Raffalovitch à nos lecteurs.

Né le 9 juin 1880, français. Réformé à 60 % 1914-1918. Débute en 1899. Mises au point et essais tri, quadri voiturettes.

En 1903, passe aux U.S.A., s'occupe de la firme Renault et gagne en 1909 les 24 Heures. Prend part à beaucoup de compétitions, courses de côtes, etc...

Revient en France pour 1914-1918. Blessé, réformé. Possède 4 brevets dans l'automobile, dont un carburateur multigicleur breveté en 1907 et qui possède déjà le Starter.

Pendant la guerre de 1914, comme motocycliste et agent de liaison, organisa dès le début la poste aux armées (tranchées), d'abord avec la moto, mais devant l'avalanche de sacs recueillis, il fallut avoir recours à une « Baby Peugeot ».

Moto-Club reconnu comme n° 8.

Mes débuts dans l'Automobile datent de 1896. Les premiers tricycles m'attiraient. Enfin, grâce aux Ets Guyenet et Balvay, avenue de la Grande-Armée. Je pus réaliser mon rêve. Je pus louer pour une heure, un des premiers tricycles De Dion 1 HP 1/4 et je répétai mes locations à l'heure avec le fruit de mes petites économies. Enfin, en 1899, j'entrais comme metteur au point des tris, quadris et voiturettes aux Ets Mot Saraligni et ne devais les quitter que pour rentrer dans un établissement similaire et où j'escomptais, dans un avenir prochain, courir. En effet, « Paris-St-Malo » s'offrit bientôt après, mais mon rêve ne s'accomplira pas encore cette fois-ci. En effet, les voitures auto partaient en tête, puis ce fut le départ des tris et motos. Mais dans la descente sur Mortagne, quoique bien placé, je cédaï à un geste de pure humanité. Mon ami Broc, qui pilotait une voiture, pour une cause inconnue, s'était retourné dans un des fossés et gisait sur le ventre avec le baquet de la carrosserie qui lui appuyait sur les reins. Bref, aidé de quelques-uns des concurrents et amis, nous pûmes dégager Broc, qui n'avait rien de spécialement grave. Mais pour nous la course était finie. Ce sera pour une autre fois. Je ne manquais aucun départ de course et Paris-Berlin, Paris-Madrid me médusaient. C'est à ce moment que je me rendis acquéreur de mon tricycle De Dion.

De la moto à la voiture, il n'y eut qu'un pas à faire

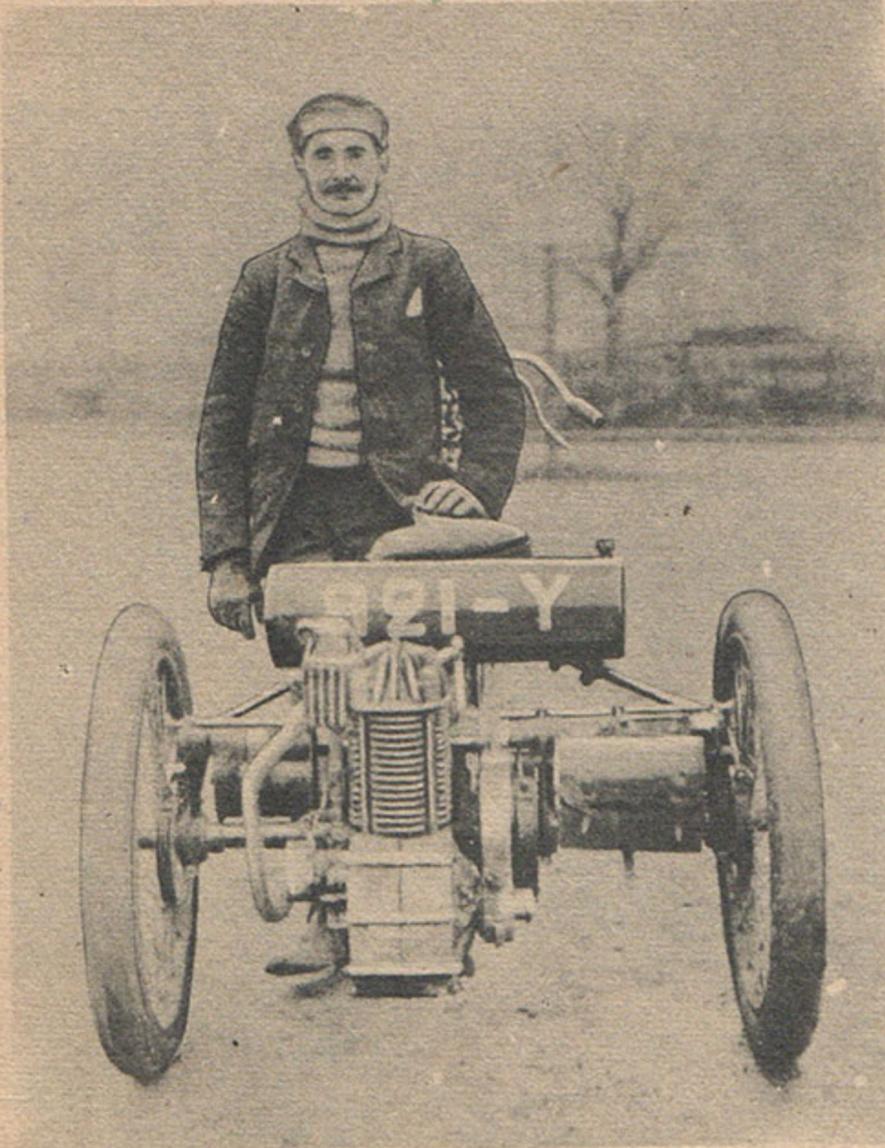
Je le franchis et je me retrouve alors en 1903 où je m'ex-patriai aux Etats-Unis, non sans emporter avec moi 1/3 de la tri Alcyon ainsi que ma Renault, deux cylindres de course.

En 1903, je dus vite renoncer, aux Etats-Unis, à me servir de ma moto pour de longues promenades, car les routes, à cette époque, n'étaient pas bien bonnes. Il faut vous dire que je payais en ce temps pour un gallon d'essence (soit environ 4 l. 395), la somme de 8 cent. (quarante centimes) c'est dire que les Américains faisaient d'assez grosses cylindrées. Les HP ne sont pas taxés comme chez nous et c'était courant de voir des 4 cylindres faisant 140 mm. d'alésage et 160 mm. de course.

Au début, au lieu de vivre à New-York, je vivais dans le Long Island où j'avais un bungalow, juste sur le « Jericho Turne Pitke », c'est-à-dire, sur la route du parcours de la Coupe Vanderlult. A propos de cet endroit, une petite anecdote assez amusante. Je reçus un jour la visite d'un jeune américain. Il vint me trouver simplement pour la raison qu'il désirait se mettre au courant de la moto car, étant le fils du Sheriff du Comté de Nassau, il avait entendu dire qu'il serait créé une brigade d'agents à motocyclettes, pour la surveillance des routes et infractions aux automobilistes. Il reçut toutes les notions mécaniques et bientôt, était devenu un virtuose de la moto. Ma récompense fut, que grâce à son père, Sheriff, j'obtint le fameux papier américain qui m'autorisait à porter sur moi un revolver. Le N° 38 de mon permis indique bien que le port officiel d'un revolver n'est pas chose courante aux Etats-Unis.

Plus tard, j'appris que mon ami Seaman avait troqué sa moto contre une 90 HP Locomobile et ceci grâce à la générosité d'un Vanderlult.

Autre petite anecdote américaine, qui me fut rapportée par un de mes bons clients américains. Cet américain s'était rendu acquéreur d'une 60 HP Mercedes de la course Gordon-Benett en Irlande. Il demeurait dans le Long Island, à une quinzaine de miles plus loin que



A la page précédente, nous voyons Louis Raffalovich, après son arrivée victorieuse des 24 heures de New-York, (27 et 28 août 1909) sur Renault, ayant couvert 1.680 kms ! Ci-dessus : Voici notre héros avec son tri De Dion, dont le numéro minéralogique est bien court.

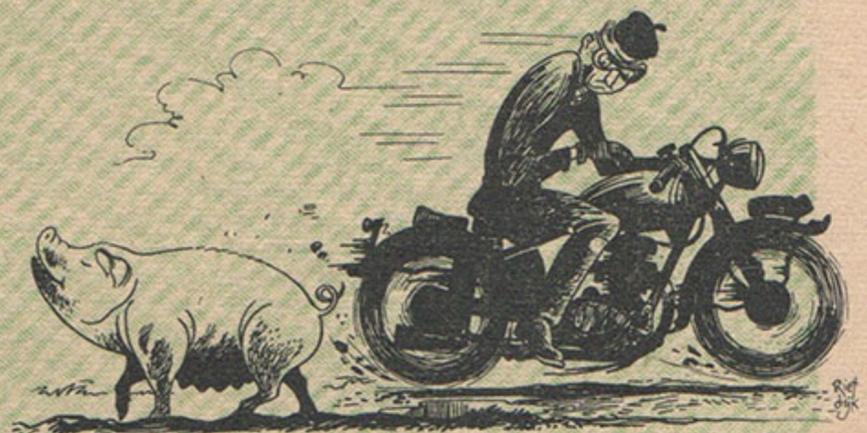
moi. Ce monsieur, pour ne pas avoir trop à souffrir de la police de la route avait préparé quelques enveloppes et à chacun des agents de la Police de la Route, s'arrêtait en faisant semblant de lui demander son chemin. A ce moment, il expliquait tout simplement au dit agent que demeurant sur cette route et sujet à passer et repasser souvent, il sollicitait un peu de leur indulgence et en échange leur remettait l'enveloppe, qui disparaissait fort bien dans la vareuse du policemen. Tout alla bien pendant un certain temps. Puis un beau jour, il se fit arrêter non loin de chez lui et voici textuellement ce qu'il entendit de la bouche du bobby : « Monsieur je sais bien qui vous êtes, excusez-moi de vous arrêter, mais... le jour de la distribution des enveloppes, j'étais en congé ! — Tête de l'Américain qui s'exécuta de bonne grâce.

L'apogée de ma carrière aux U.S.A. fut la victoire dans les premiers 24 heures sur piste en terre battue et sans virages relevés. En 1909, je parcourus 1.680 kms avec 21 arrêts dus au changement, nécessité par l'usure rapide des pneus. (Jantes démontables à 8 boulons), 21 arrêts pour le même motif, ce qui ne m'empêcha pas de prendre 3 heures d'avance au second. En effet, à la 21^e heure, j'avais déjà à mon actif 953 miles et le second, au bout des 24 heures, n'en avait que 938.

Ce sont les agents en moto qui me ramenèrent à New-York sous bonne escorte. Enfin, après quelques années, ce fut la triste période de 1914-1918. Je m'engageais et partais le 8 août de la rue du Théâtre comme motocycliste, ayant contracté un engagement volontaire pour la durée de la guerre. Ce fut le Capitaine Pierre Peugeot qui m'accueillit aux Armées. Service épouvantablement embryonné. Mais chacun y mettait du sien. Dans un violent bombardement, je fus blessé et avec la complication de la gangrène sèche, je fus réformé par suite de l'amputation du pouce de la main droite. Le temps passa et ce fut la seconde période de 1939 à 1945. Le 11 septembre 1939 on me réquisitionna ma Celta pour 18.000 frs. Aujourd'hui, et grâce à « Moto-Revue », qui par son article « Vétérans » paru dans ses derniers numéros, me redonne l'envie et la foi de repiloter une moto. Mon choix sera celui des longues années d'expérience acquise. Pas trop légère, pas trop forte. Dans cet ordre d'idées, ce n'est pas ses amis que l'on épate. Soyons modestes et réfléchis. 1 HP c'est un peu faible pour un trajet comme j'en fait. Une 500 ou 1000 cmc. c'est bien avec tansad ou sidecar. Mais en solo, c'est encore vers la 350 cmc. que je me tournerai.

Ce jour, j'ai 70 ans et ne puis que conseiller, pour conclure, la prudence !!!

Louis RAFFALOVICH



L'HUMOUR A L'ÉTRANGER

Ces deux croquis, extraits de notre confrère hollandais « MOTOR », illustrent avec un comique cruel deux travers des motocyclistes de tous pays, celui qui ne nettoie jamais sa machine (bien fréquent, hélas !) laquelle ne peut soutenir la comparaison avec un cochon, et celui qui exagère dans le sens contraire (le plus curieux, c'est de voir, dans ce cas, l'accord de Madame).

UNE MOTOCYCLETTE NEUVE EXIGE DES SOINS MINUTIEUX, RODEZ-LA SAGEMENT

COMPRESSEURS

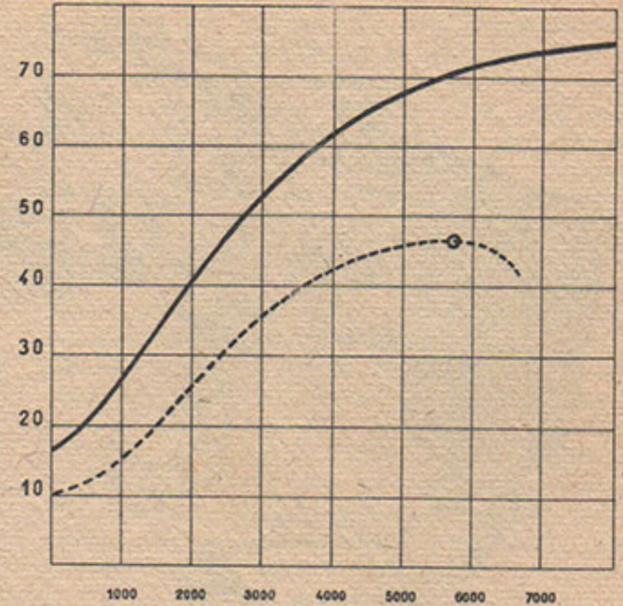
CE QU'EST UN COMPRESSEUR, SA TECHNIQUE ET SON FONCTIONNEMENT. CETTE INTERESSANTE ETUDE EST EXTRAITE DE NOTRE CONFREERE ITALIEN « MOTOCICLISMO »

D'APRES les décisions de la F.I.M. (ex F.I.C.M.) la moto à compresseur n'est pas admise dans les courses de vitesse (sauf en Allemagne qui possède une fédération indépendante de la F.I.M.). Toutefois, les records sont toujours d'un libre accès à cette catégorie. Sur la question, s'il est utile ou non de réadmettre les compresseurs, les avis sont bien partagés, puisque récemment quelques techniciens italiens ont manifesté en sa faveur et proposé un règlement où des machines de faible cylindrée seraient opposées à de plus grosses sans compresseur. A part le règlement sportif, le compresseur sur un moteur de moto est de pleine actualité et ce ne sera pas du temps perdu que d'étudier les réalisations anciennes ou actuelles et les conditions nécessaires à son fonctionnement. Qu'entend-t-on par moteur suralimenté ? la définition n'est pas facile et la F.I.M. a résolu la difficulté en définissant l'alimentation « légale » ou atmosphérique comme suit :

« Par moteur à alimentation atmosphérique s'entend tout moteur dans lequel l'admission est provoquée uniquement par le déplacement d'un piston moteur de type normal. Par piston de type normal s'entend un piston dont le diamètre maximum correspond à l'alésage valable pour le calcul de la cylindrée. Tout moteur ne répondant pas à cette définition sera considéré comme suralimenté ».

Sans entrer dans d'autres définitions que celle exposée ci-dessus, il nous reste à voir à quoi sert le com-

presseur. Dans un moteur à admission atmosphérique, l'admission du mélange explosif est provoquée par le déplacement du piston vers le bas et la création d'une dépression à l'intérieur du cylindre. Par ce procédé, la puissance obtenue à un nombre de tours déterminé est en rapport à la quantité (en poids) de mélange introduit pendant la période d'admission, quantité qui seule est nécessaire théoriquement pour remplir totalement de gaz le cylindre à la pression ambiante. Il est opportun de préciser que la **pression effective** n'est pas exactement dans le rapport exact du taux de compression car elle est nettement influencée par la vitesse de rotation du moteur. Aux bas régimes, le remplissage du cylindre correspond presque exactement au volume du moteur tandis qu'il s'abaisse aux environs de 6.000 à 7.000 t.-m. à 0,6 ou 0,5 de ce qu'il est normalement. L'examen de la courbe de puissance d'un tel moteur, montre qu'à un certain régime de rotation la puissance développée reste stationnaire, pour diminuer ensuite rapidement au fur et à mesure de l'élévation du régime. Ce point caractéristique est nommé point de tangeance de la puissance ou simplement point de chute. Pour supprimer cet obstacle et assurer une meilleure puissance spécifique, on a pensé, depuis plusieurs années, à introduire de force une plus grande quantité de mélange que le moteur n'en peut aspirer, recourant ainsi à la **suralimentation** ou alimentation forcée au moyen d'un dispositif mécanique qui fut appelé « compresseur » et qui peut se classer en 2 types principaux : centrifuges et volumétriques.



Ci-dessus : Courbes de puissance comparées de deux moteurs : en pointillé, à alimentation ordinaire (le point de chute est encadré). Au-dessus, celle d'un moteur à compresseur.

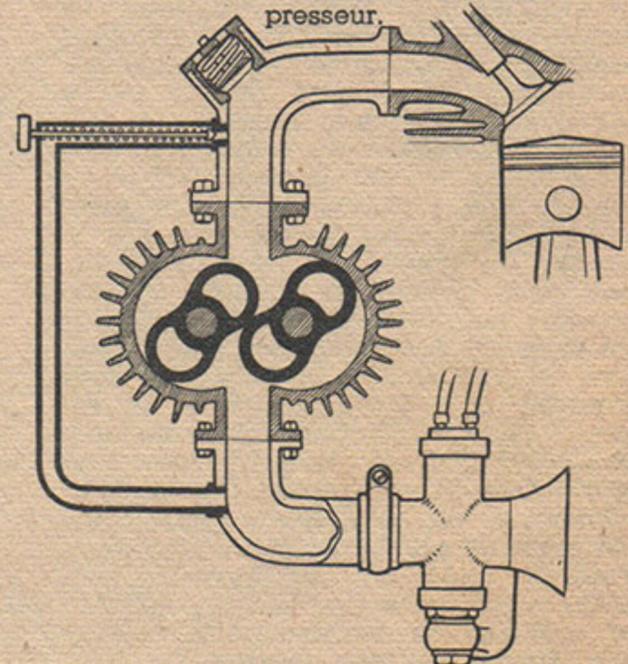
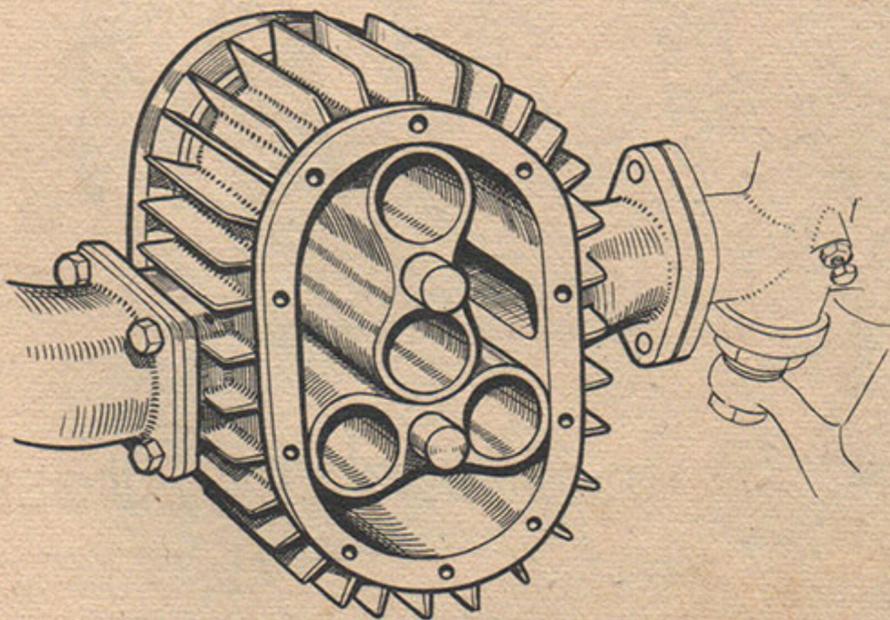
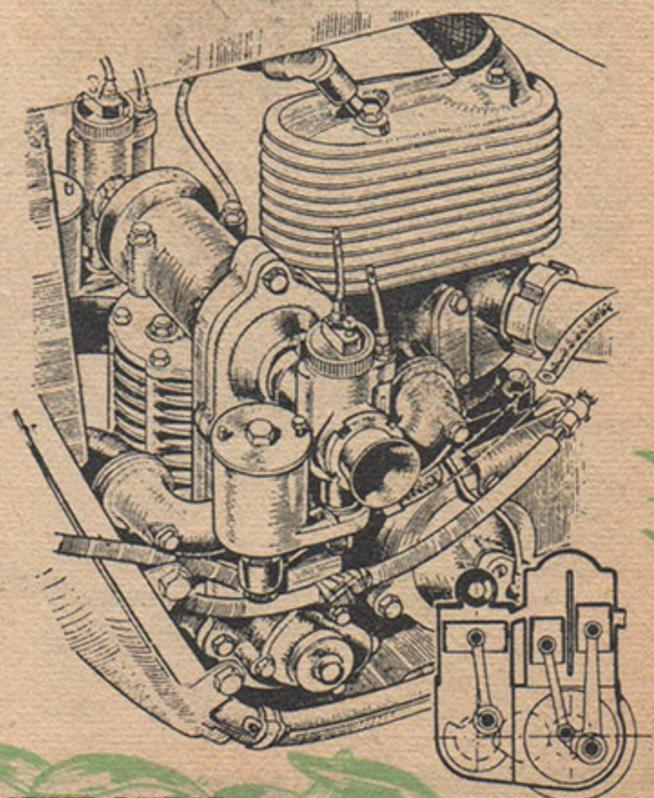


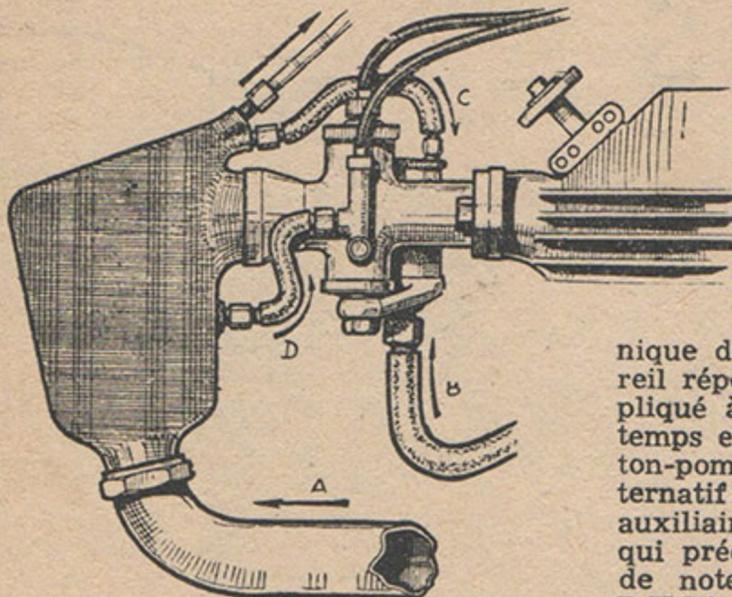
Schéma de l'installation d'un compresseur. Sur la droite est le conduit de régulation de pression, avec soupape réglable. Au-dessus est la soupape de sûreté.



Un compresseur très répandu : le type Roots. On peut remarquer la forme des rotors, continuellement en contact pendant leur rotation.

Ci-contre, le célèbre 250 D.K.W. suralimenté. C'est avec l'E.M.C. une des rares applications du compresseur à piston-pompe. Sur ce modèle l'admission est réglée par un distributeur rotatif et 2 carburateurs.





Un autre montage réalisé sur les Velocette et F.N., l'air sous pression est conduit par des tubulures à toutes les entrées du carburateur et au réservoir.

nique de la suralimentation, un appareil répondant à ces conditions fut appliqué à un moteur du cycle à deux temps et était constitué d'un vrai piston-pompe animé d'un mouvement alternatif se déplaçant dans un cylindre auxiliaire. Dans les dernières années qui précédèrent la guerre, il convient de noter que la marque allemande D.K.W. avait obtenu, avec un procédé de ce genre, des résultats très satisfaisants, mais au prix d'une consommation d'un carter dans lequel sont enfermés

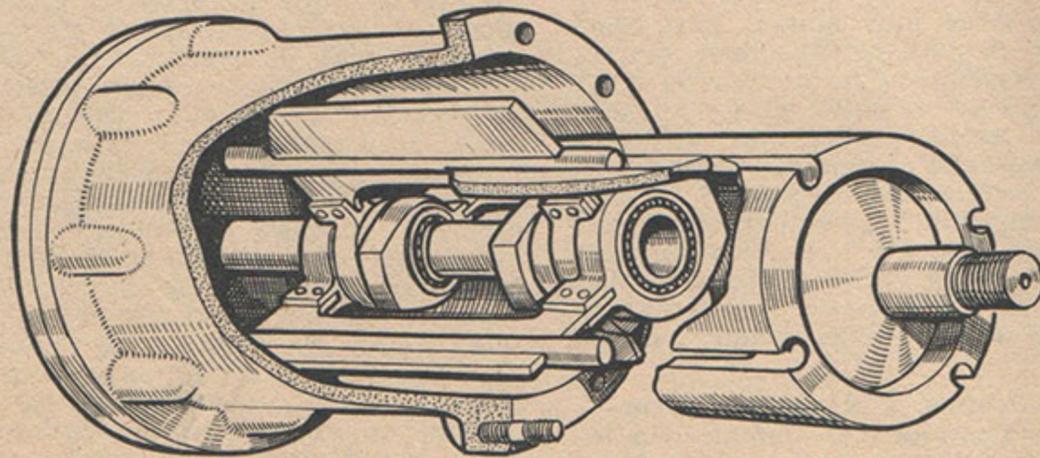
mation effrayante. Malgré cela, le système de suralimentation au moyen d'un piston-pompe ne sera sûrement plus repris maintenant à cause du fait que plus le régime de rotation est élevé, plus il devient impératif de réduire le poids des pièces animées d'un mouvement alternatif et discontinu. Quelques exemples de machines de ce type employées dans les compétitions de la période d'après-guerre et munies de compresseurs à palettes (Zoller), démontrent d'aussi bonnes qualités que leurs aînées, malgré la complexité que peut comporter leur adaptation et le graissage abondant qu'ils nécessitent.

Le second système cité, a recueilli de nombreux partisans et est exploité par plusieurs marques telles que Cozette, Centric, Zoller, Arnott et Powerplus, pour ne citer que les principaux, basés sur le principe dit « à palettes ».

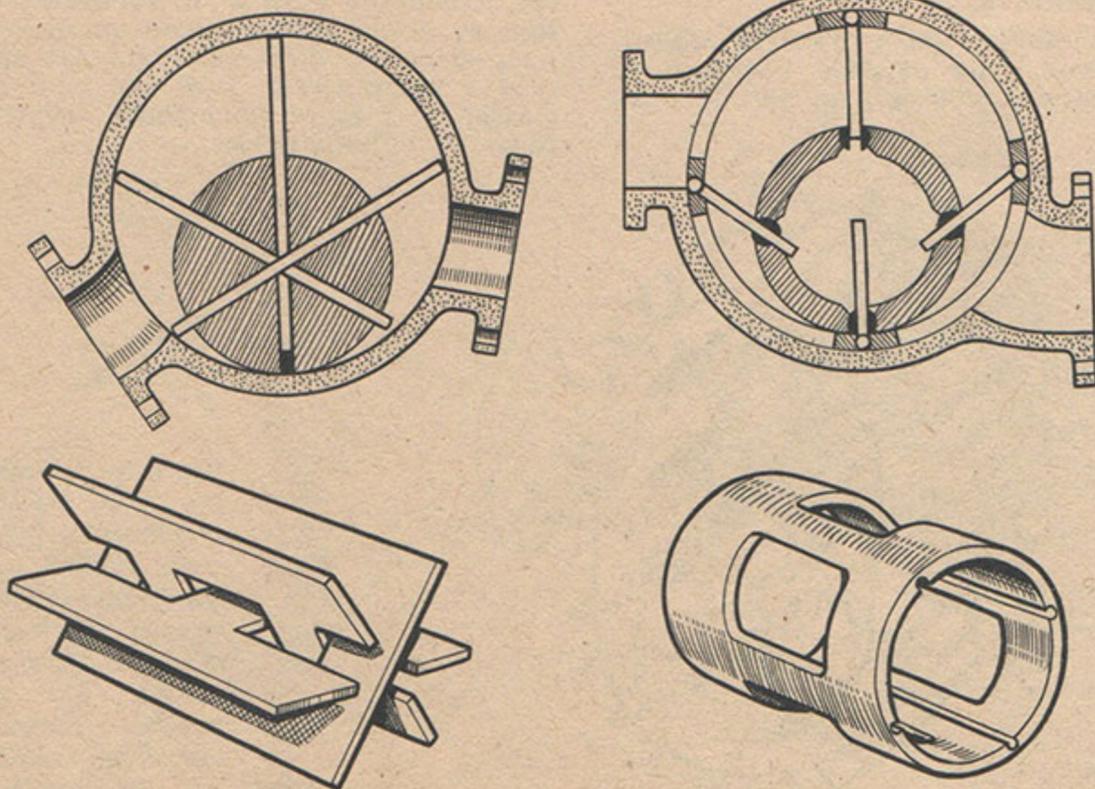
Le compresseur type Roots : Les compresseurs à « engrenages » type Roots sont généralement constitués

Le compresseur centrifuge : Les compresseurs centrifuges sont d'une construction très simple. Dans un carter de forme spirale, avec tubulure périphérique, est monté un rotor ou disque à palettes centrifuges. Dans cet appareil, le mélange fourni par le carburateur est aspiré par la partie centrale du disque à ailettes. Le très rapide mouvement de rotation le projette contre les parois du carter et lui imprime de ce fait, une certaine pression. L'écoulement est effectué par le conduit en spirale qui va en s'élargissant dans le sens de rotation du disque. Le point délicat de ces appareils est le profil des ailettes du rotor. Pour être véritablement efficace, le bord d'entrée doit être incurvé et le régime de fonctionnement avoisinant 20-25.000 t.-m. et dans certains cas, 40.000 t.-m. Il est évident que l'entraînement à un tel régime pose toute une série de problèmes au constructeur. Pour le reste, les compresseurs centrifuges ne présentent aucune difficulté spéciale de construction, ne sont pas affectés par une usure quelconque, ne consomment pas de lubrifiant, sont très silencieux et ont un rendement élevé aux moyennes et grandes allures et requièrent une puissance moindre pour leur entraînement que les volumétriques. Le compresseur centrifuge augmente de pression en raison du carré de la vitesse de rotation, fournissant ainsi une appréciable graduation de remplissage pour les régimes élevés, donnant ainsi une meilleure utilisation du mélange. La suralimentation du moteur de moto, au moyen d'un appareil de ce genre, n'a été employé uniquement que par la maison Benelli sur une 250 cmc. monocylindre de course. Nombre de moteurs de voitures américaines sont équipés de compresseurs de ce genre qui convient parfaitement pour les courses sur piste ou les tentatives de records.

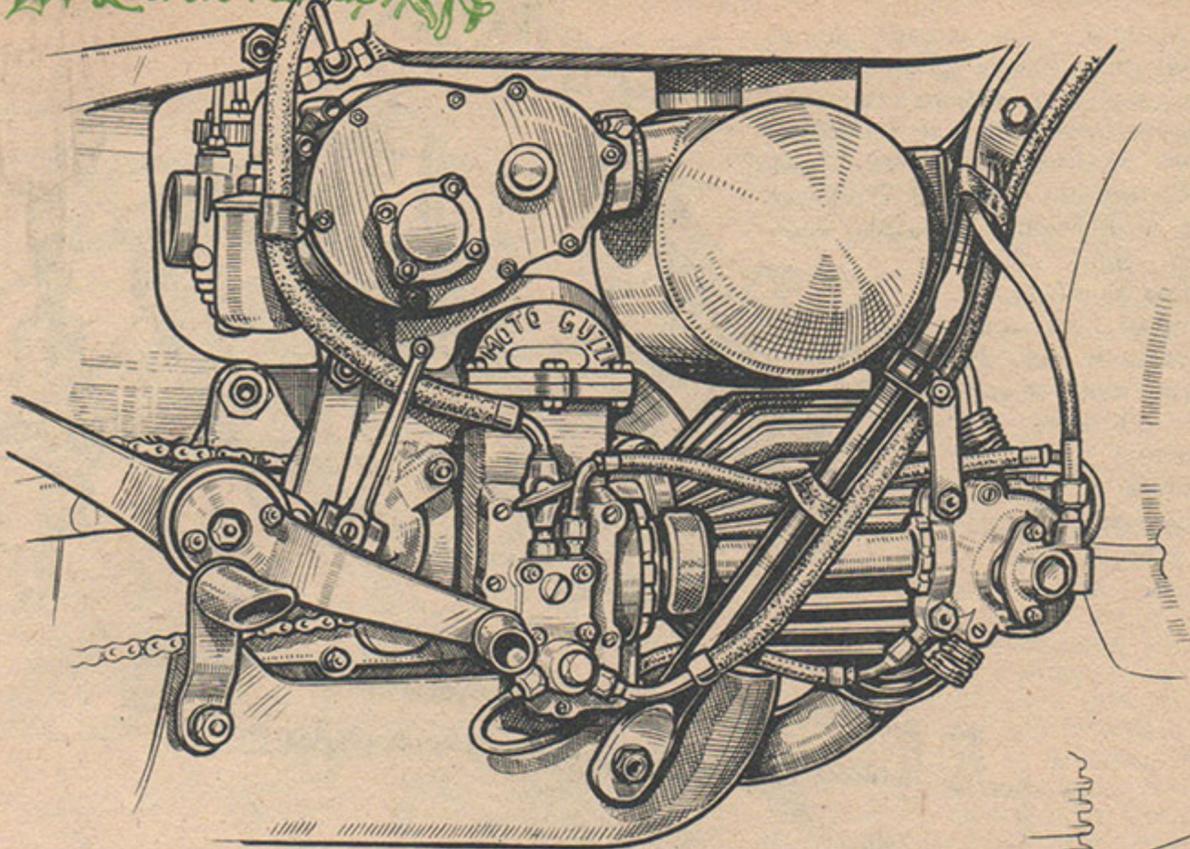
Le compresseur volumétrique à piston : Pour la suralimentation du moteur de motocyclette de course sur circuits mixtes ou routiers, on est dans l'obligation de pratiquer de fortes variations de régime et il devient indispensable de recourir à un mode de compression pouvant fournir un énergétique remplissage à des régimes relativement bas, propriété que seul possède le type dit « volumétrique ». Initialement, dans les débuts de la tech-



L'intérieur d'un compresseur à palettes du type « Centric », les palettes sont équilibrées une par une par des masselottes et tournent sur l'axe du compresseur. L'entraînement est effectué par un boisseau excentré où coulissent les palettes.

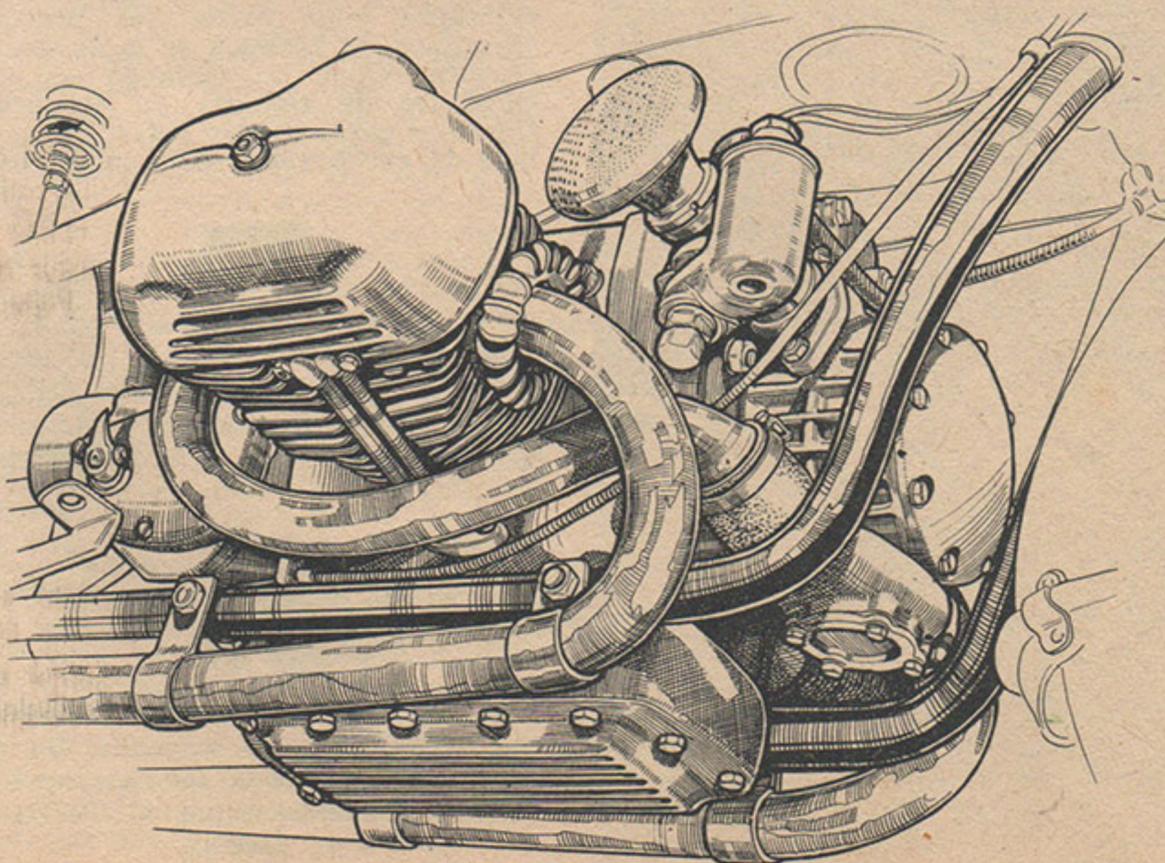
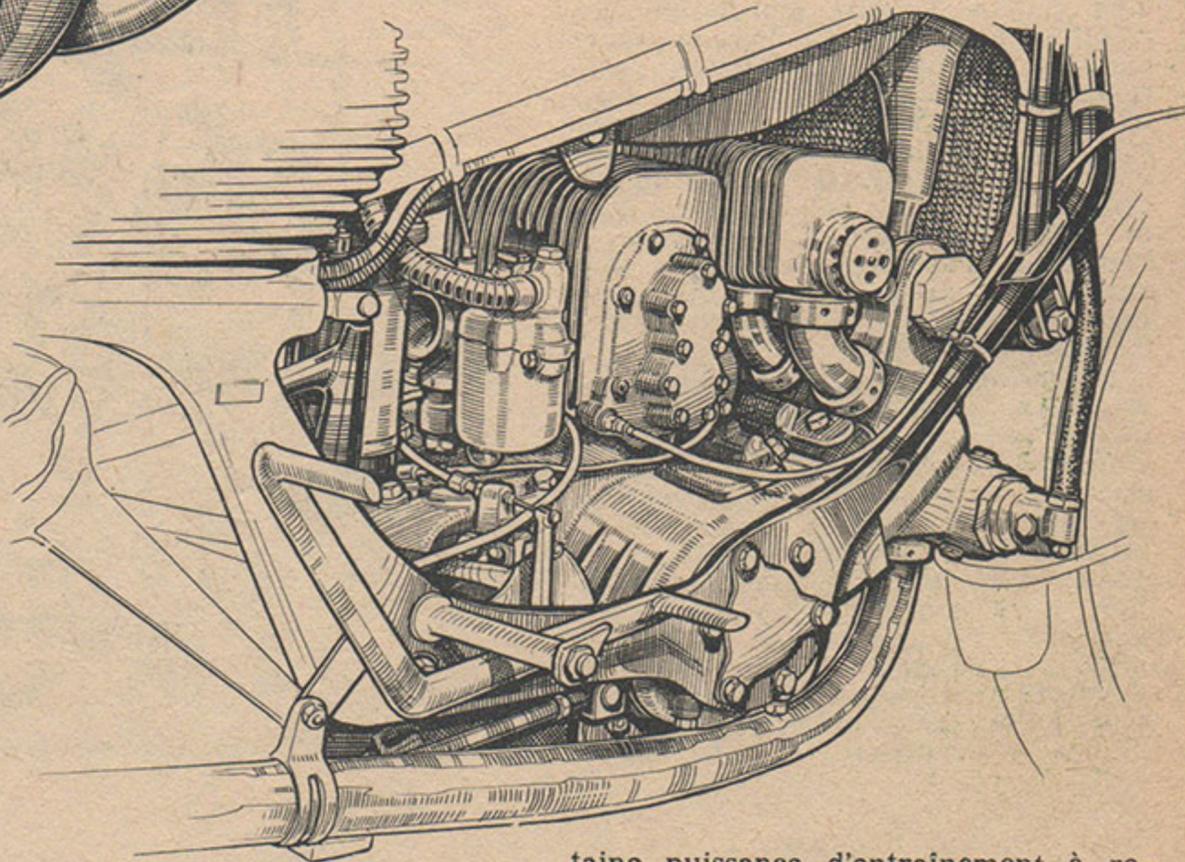


A droite : Schéma de construction et de fonctionnement d'un compresseur à palettes auto-équilibrées. A gauche le compresseur Cozette où les palettes travaillent entre 2 boisseaux tournants. En dessous, détail du boisseau extérieur fendu pour le passage des gaz.



2 rotors en forme de lobes concaves en contact permanent et entraînés par deux engrenages tournant en sens inverse, à vitesse égale. Le carter, abondamment nervuré pour augmenter sa rigidité et la surface de refroidissement sert également à supporter les deux pignons de commande et leurs coussinets. Les rotors, en tournant, emprisonnent entre eux et la face interne du carter, un certain volume de gaz qui se trouve comprimé à partir du moment où la lumière d'admission est masquée. Fonctionnant suivant ce principe (qui est le même que celui des pompes à huile à engrenage), le Roots fournit une pression constante qui tombe quelque peu aux bas régimes et il exige (comme tous les compresseurs volumétriques, une cer-

Voici groupés, les moteurs qui ont accompli des merveilles : Au-dessus le 250 Guzzi à compresseur qui détient toujours un nombre impressionnant de records, dans sa catégorie et en 350. Tout récemment, une tentative contre le record side-car 600 n'a été refusée que par suite d'une défaillance du chronométrage électrique. A droite : La non moins célèbre 500 Gilera suralimentée d'avant-guerre. Contrairement aux Guzzi, ce moteur a été conçu spécialement pour le compresseur (4 cylindres, refroidissement liquide) et détient depuis 1939, le record de l'heure (205 kms). Au-dessous : Le 500 B.M.W. dont le compresseur Zoller est monté en bout d'arbre.



taine puissance d'entraînement à retrancher sur la puissance du moteur). Malgré cela, le Roots permet à un moteur d'employer un couple moteur appréciable à un régime de 2.000 à 3.000 t.-m. et leur meilleur moment d'utilisation est compris lors d'un rapport de suralimentation de 1,4 à 1,8. En plus de cela, le Roots a un effet très rapide sur l'augmentation de la courbe de puissance du moteur et permet une pression absolue assez élevée. Un exemple est fourni par les résultats obtenus par la quatre cylindres Gilera de 1938-1939, laquelle a amassé des victoires de premier ordre, tant dans les courses en circuit que dans les records de courtes ou longues distances.

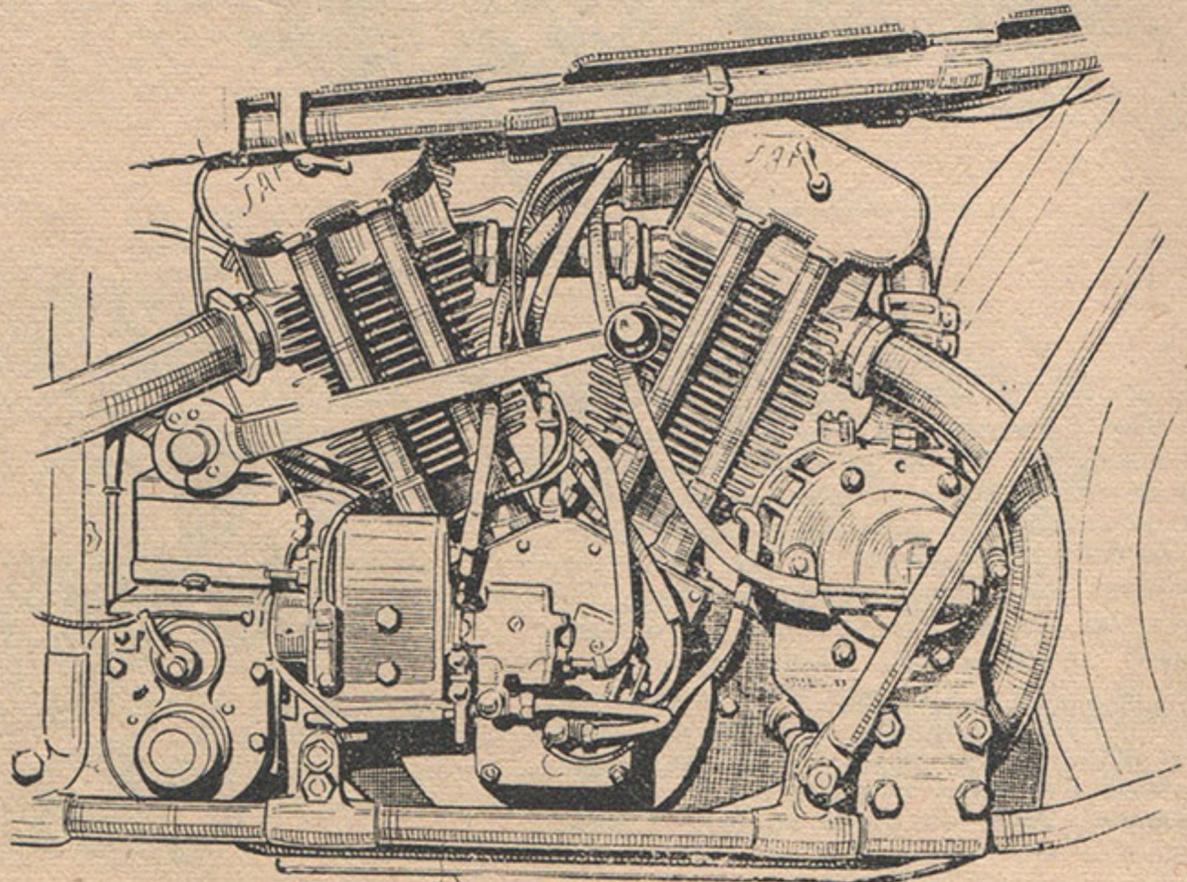
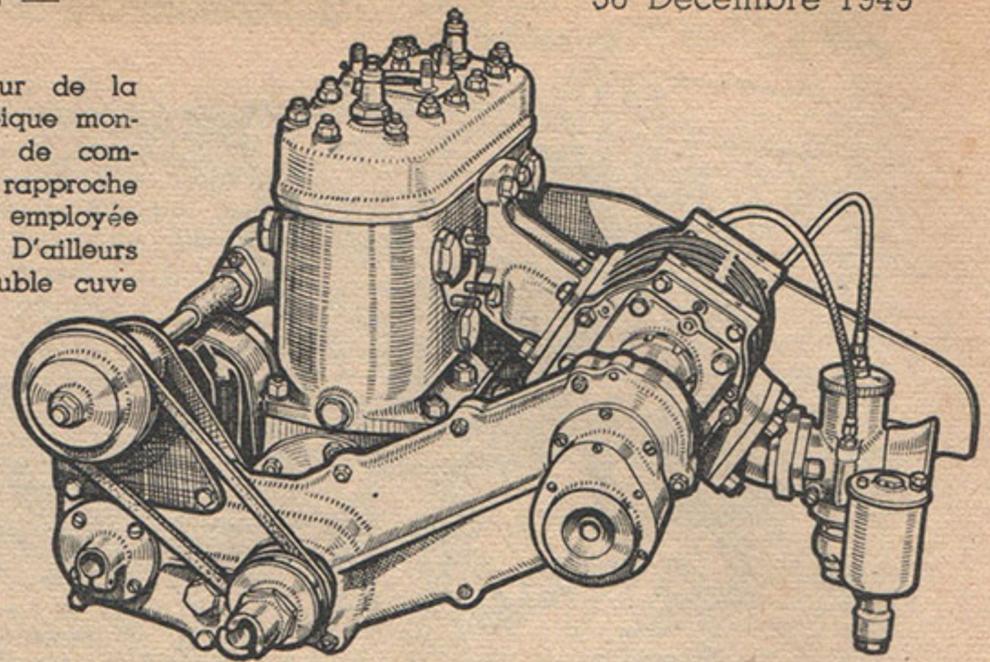
Le compresseur volumétrique à palettes : Toutefois, malgré les résultats transcendants obtenus par le compresseur Roots sur la Gilera d'alors, nombre d'autres maisons, et en particulier, Guzzi, Benelli et Bianchi, B.M.W. et N.S.U., A.J.S., Brough-Supérieur et Velocette, firent appel à un autre système : le compresseur à palettes, qui possède sur le Roots, l'avantage de fournir une pression très élevée à vitesse égale. Les compresseurs volumétriques à palettes sont principalement

constitué d'un carter cylindrique dans lequel tourne un cylindre tangent à un côté du carter et fendu pour le passage des lames. Ce système de construction permet de faire varier le volume entre palettes, du maximum possible au minima, au moment de l'échappement, par la position excentrée du noyau. Malgré la simplicité du principe de fonctionnement, la construction n'est pas facile à cause des efforts exercés sur la paroi interne du cylindre par les palettes, sous l'effet de la force centrifuge et qui peut compromettre la bonne marche et la durée de l'appareil.

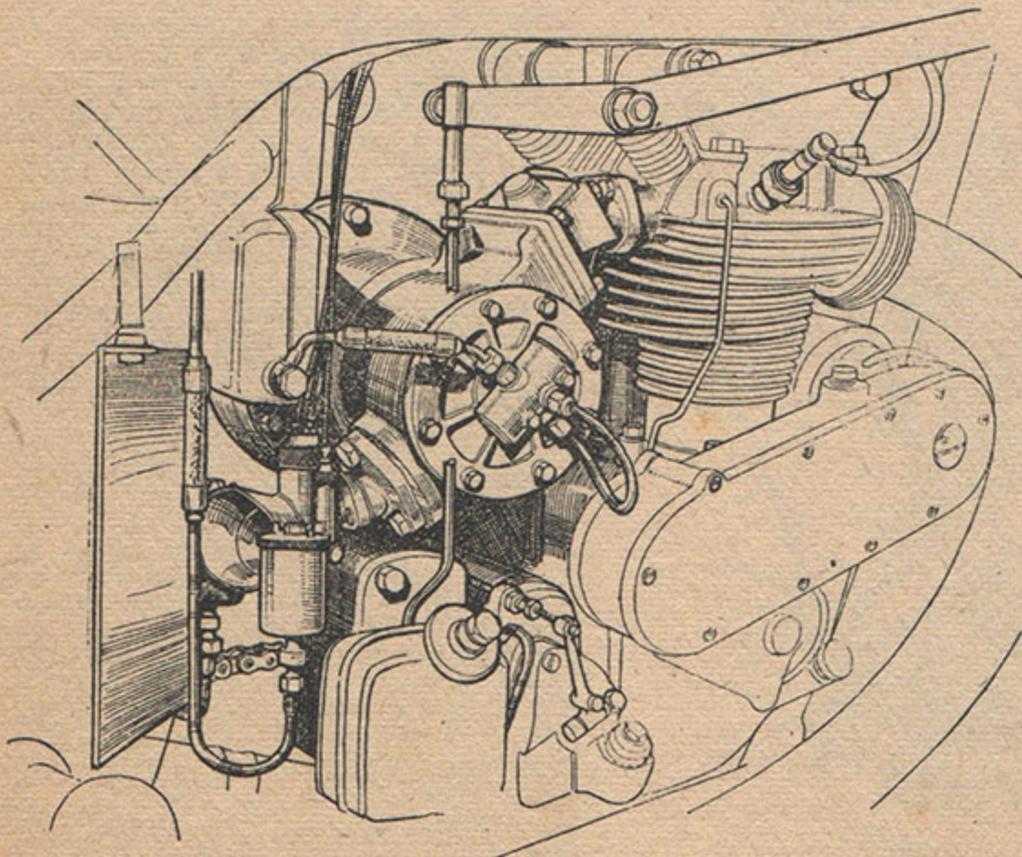
Pour neutraliser les dangereux effets de la force centrifuge, certains constructeurs ont recours à l'auto-équilibrage des palettes, tandis que la majorité des autres, équilibrent chaque palette séparément et la font tourillonner sur un axe concentrique au corps de compresseur. Enfin, un autre système employé par la marque bien connue Cozette emprisonne les palettes entre deux boisseaux tournants et excentrés. Le boisseau extérieur comporte des fenêtres pour l'introduction des gaz entre les deux parois. Un autre problème assez compliqué, est de calculer le volume de gaz comprimé entre les palettes, pour donner des dimensions convenables à l'appareil. L'ajustage des pièces, opération très délicate, est intimement liée à la qualité et à la résistance des métaux employés.

La suralimentation d'un monocylindre. - De quelle manière peut-on résoudre la suralimentation d'un monocylindre ? Au moyen d'un compresseur centrifuge ou volumétrique. Outre un carburateur et un appareil compresseur très approprié, il faut interposer entre ce compresseur en question et la soupape d'admission, non une tubulure cylindrique, mais une vaste « chambre de compression » ou « chambre régulatrice » établie de telle façon, que le moteur n'ayant qu'une seule phase d'aspiration sur

Ci-contre : Le moteur de la 500 cmc. Violet. Quoique monté sur une voiture de compétition, ce moteur se rapproche de la technique employée couramment en moto. D'ailleurs le carburateur à double cuve est celui d'une moto de même cylindrée. Le compresseur est du type roots et sert à alimenter un moteur à 2 temps, 4 pistons, culasses communes 2 à 2.

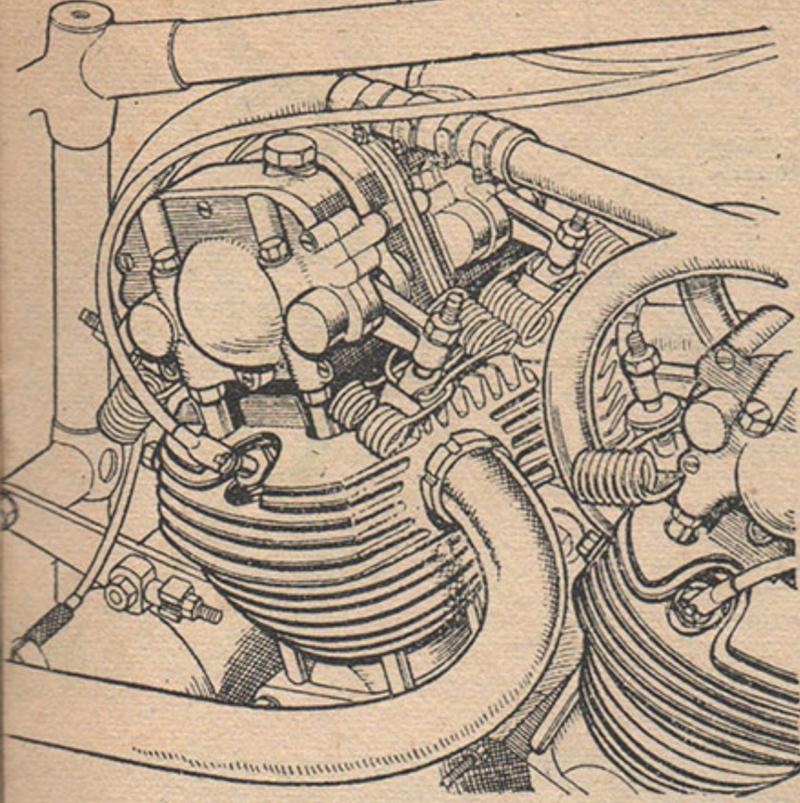


quatre, le volume de la chambre soit un peu supérieur au quadruple de la cylindrée pour éviter les brusques variations de pression et le danger de recondensation du mélange et d'inconstance de richesse du carburant. Un autre cas peut être prévu : le montage du carburateur entre le compres-



Au-dessus : Le 1000 Jap à compresseur, qui fut détenteur du record de vitesse absolu. L'illustration présente ce moteur monté dans un cadre O.E.C. à direction du type Duplex. C'est le même moteur qui équipe la « Brough-Supérieur » de Noël Pope.

Ci-contre : Un compresseur à palettes monté sur un des premiers 650 Triumph bicylindre. Un 500 plus récent de même marque a été transformé en 350 et muni d'un compresseur par M. Feuiltaine, avec plein succès.



Un moteur spécialement étudié pour recevoir un compresseur : le 500 A.J.S. de 1939. Noter les tubulures d'admission, le compresseur étant placé à l'avant et entraîné par chaîne.

seur et le moteur. Dans ce cas, l'air comprimé doit être amené par des dérivation à toutes les entrées du carburateur et au réservoir de carburant.

Généralement, la chambre est constituée par un récipient en tôle de forme cylindrique, dont l'axe est horizontal et l'arrivée de gaz tangente à la paroi, ainsi que le conduit de sortie en direction du moteur.

La suralimentation à double étage. - Ce système n'est pas employé sur les motocyclettes, mais est en vigueur actuellement, sur les voitures de course et les avions. Tantôt, les compresseurs sont du type centrifuge (dans un compresseur du type centrifuge, la vitesse de rotation d'une pale du rotor, doit être inférieure à celle du son, sous peine de formation d'ondes de choc qui seraient néfastes au fonctionnement correct) employés plutôt en aviation. Dans un domaine plus proche du nôtre, la construction automobile, la nécessité pour le compresseur de fournir un nombre de chevaux énorme, comporte l'obligation d'une pression élevée, qui augmente trop la température du mélange. Les ingénieurs des machines super-spéciales que sont les voitures dites « Grand Prix », ont désormais atteint les limites d'utilisation du compresseur unique et doivent recourir à l'emploi de 2 appareils en tandem dont l'entraînement et l'emplacement sont quelque peu délicats. De ce fait, ce système n'a pas encore fait d'apparition sur les motocyclettes, mais n'en est pas pour cela exclu.

Problèmes de thermo-mécanique. - Les difficultés inhérentes à la suralimentation des moteurs de motocyclettes

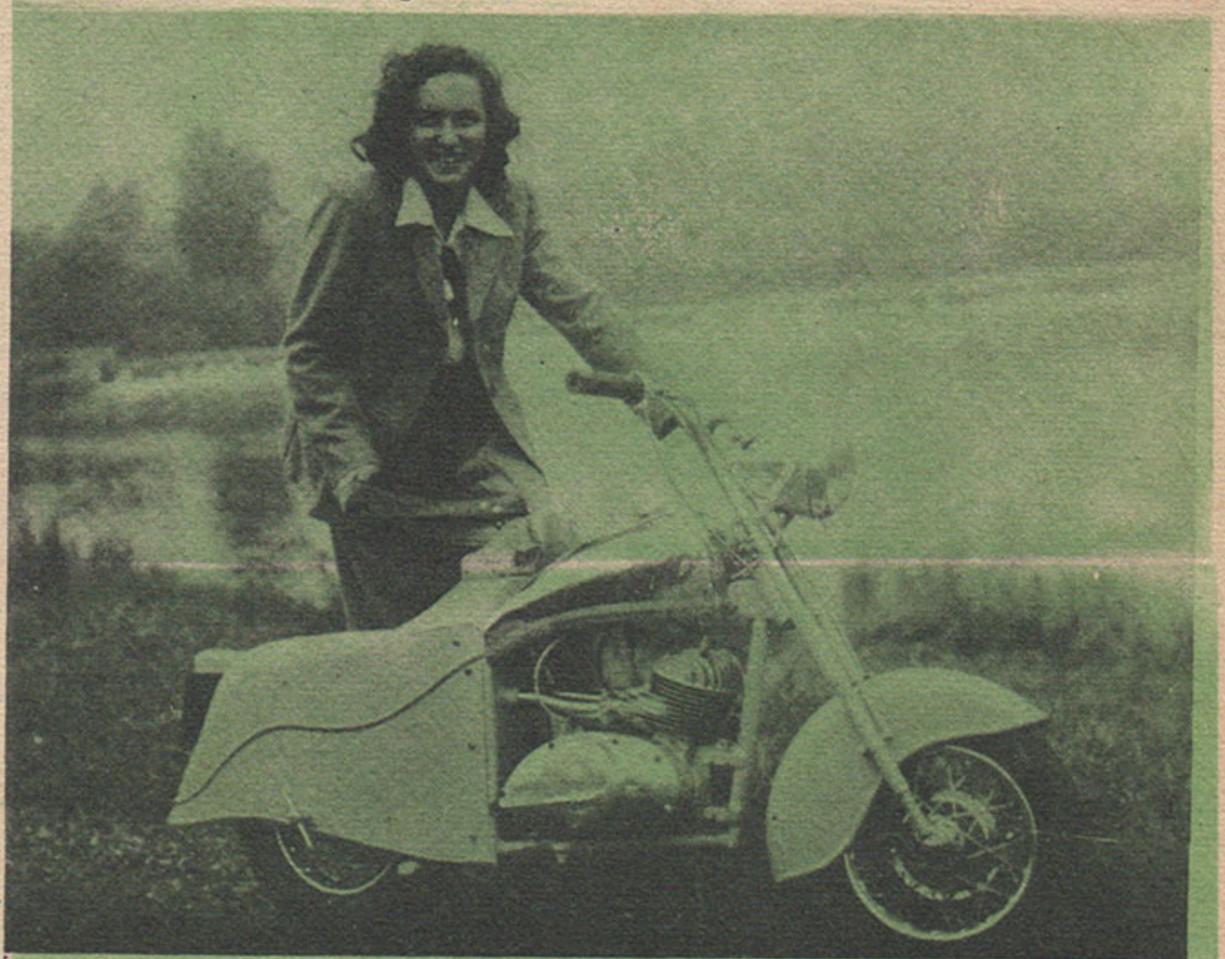
ne sont pas localisées uniquement sur le compresseur et le carburateur, mais affectent également toute la structure du moteur. Dans les caractéristiques, non négligeables, entrent en ligne de compte l'augmentation de poids et d'encombrement du moteur, d'entraînement du compresseur, les conditions de chaleur auxquelles sont soumises les soupapes et leurs ressorts de plus, qu'en général, on peut noter une augmentation sensible du régime moteur maximum, le diagramme de distribution, le renforcement possible de l'embiellage et son rééquilibrage, la construction spéciale pour un refroidissement accru de la culasse, etc..

L'entraînement d'un rotor de compresseur appliqué à la motocyclette, est généralement effectué par une chaîne ou à l'aide d'un train de pignons. Ces organes de commande devront être suffisamment robustes, car dans certains cas, la puissance que requiert l'entraînement du compresseur, peut avoisiner 30 % de la puissance totale développée par le moteur. Les conditions thermiques auxquelles sont soumises les soupapes, influent, surtout sur le travail de la soupape d'échappement, par laquelle une énorme quantité de flamme passe à grande vitesse, formant ainsi chalumeau et rendant de ce fait, son refroidissement très délicat. Le diagramme de

distribution doit être légèrement modifié par rapport à celui d'un moteur à alimentation atmosphérique, principalement en ce qui concerne l'ouverture de la soupape d'admission qui doit être retardée, sans retarder le moment de fermeture, diminuant ainsi l'angle d'ouverture d'admission.

Quand à la question de la culasse, il est nécessaire de recourir à une construction plus robuste et un refroidissement amélioré. Il faut également se contenter d'un rapport volumétrique relativement bas pour éviter tout excès de la pression effective à la compression et le phénomène de détonation. Un bas rapport de compression est la cause d'un abaissement du rendement thermique du moteur et a pour conséquence une énorme consommation de carburant, ce qui réduit l'autonomie de marche, et les facilités de graissage et d'allumage.

Et quand on regarde enfin les pièces alternatives en mouvement qui doivent réunir la plus grande résistance au plus faible poids. Il faut recourir pour les roulements de tête de bielle à ceux qui supportent la plus forte charge et s'accommodent d'une vitesse linéaire très élevée, nécessités auxquelles le roulement à aiguille est sûrement le mieux adapté.



TAMOTO

Voici une petite machine qui satisfera ceux qui veulent rester fidèles à la moto, tout en bénéficiant de quelques avantages du scooter (petites roues, protection). En somme, ce n'est ni un vélomoteur, ni un scooter, c'est une « Tamoto ». Le constructeur la qualifie de robuste, élégante et rapide. Nous en publierons sous peu une étude plus poussée. En voici aujourd'hui quelques caractéristiques :

Fourche télescopique à bain d'huile et ressorts, selle à ressort compensée, réglable. Centre de gravité abaissé, pneus de forte section (270x90), chambre à air « AIRSTOP ».

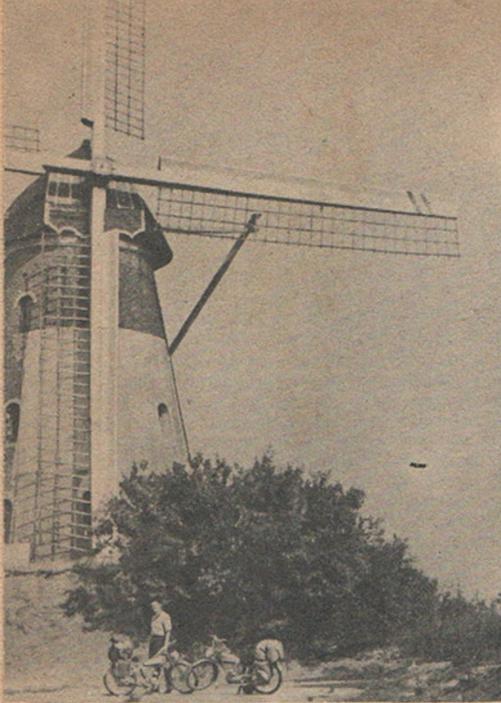
Le carénage arrière enfermant le pot d'échappement et la roue arrière évite

la projection de boue et d'huile. L'avant est également protégé par un garde-boue très enveloppant.

Le moteur est un Ydral 125 cmc., 4 vitesses par sélecteur au pied. Il consomme 2 l. 5 aux 100 kms. Un réservoir de grande capacité permet une importante autonomie. Accélération rapide, freinage efficace grâce à des freins à tambour, de grand diamètre.

L'équipement enfin est complet : Pognées tournantes, porte-bagages tube autorisant le tan-sad. Coffre à outils. Phare de gros diamètre et béquille centrale.

En résumé, Tamoto présente une silhouette un peu nouvelle, qui trouvera certainement de nombreux adeptes.



20 Août 1949 — 24 Septembre 1949.

Préparation :
Décision un mois auparavant de partir en Espagne...
Sommes allés en définitive en Scandinavie !
Démarches, tryptiques, devises, immatriculation et achat des motos, dédouanage d'appareil photographique. 10 jours passés à courir maints bureaux.

14 et 15 août :
Répétition générale. Nous nous servons pour la première fois de nos machines, nous apprenons en même temps à conduire une moto et nous mettons au point notre matériel de camp (tente, abri pour les motos, matériel de couchage, de cuisine, linge, etc...) - Paris-Fontainebleau-Sens-Cerisier-Bray-Brie-Comte-Robert-Paris.

Opinion générale sur notre projet : « Impossible, vous êtes fous, vous n'y arriverez jamais... ».
Départ : 15 h. 30, Samedi 20 août.
Chantilly-Senlis-Compiègne-Ham. Nous installons juste après, dans les champs et en pleine nuit. Position N° 1 de la tente recouverte d'un tapis de sol caoutchouté (en prévision des pluies nordiques), double-toit en auvent de la tente, couvrant les motos.

Dimanche 21 août :
Essayons de prendre la Chaussée Brunehaut, ancienne voie romaine... Tournons trop tôt et zigaguons entre tous les petits villages, sur des routes presque suédoises tant elles sont défoncées, creusées d'ornières, semées de cailloux et peu carrossables. Atteignons Mons en

Belgique, traversons Bruxelles en nous dirigeant d'après le soleil, arrivons même (!) à en sortir au bout de plus d'une heure de parcours, malgré les trams, les rails et les chauffeurs de taxi. Malines, Anvers (nouvelle traversée de grande ville !), Oostmalle, Hoogstraeten, frontière hollandaise à 22 heures, arrivée chez Ben, soi-disant couché chez lui, mais que nous n'arrivons pas à réveiller malgré les coups de sonnette, de klakson, les appels et bien que je saute le mur de la maison. La « Maréchaussée » nous demande nos papiers, nous allons nous coucher dans un champ de courses de moto-cross situé non loin de là.

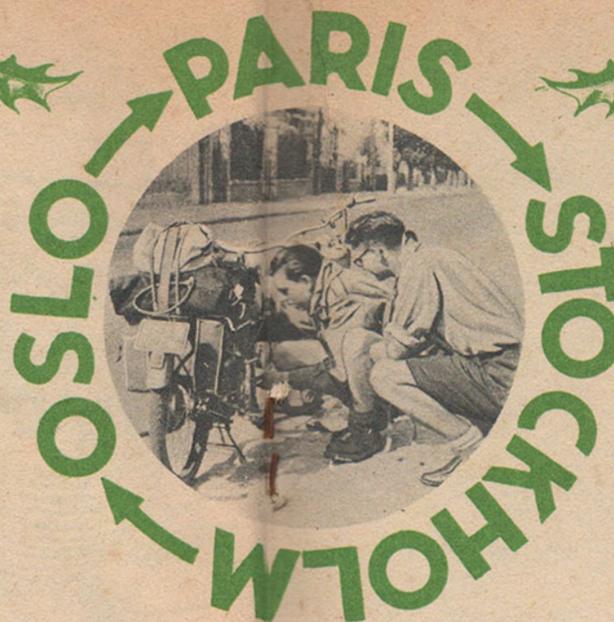
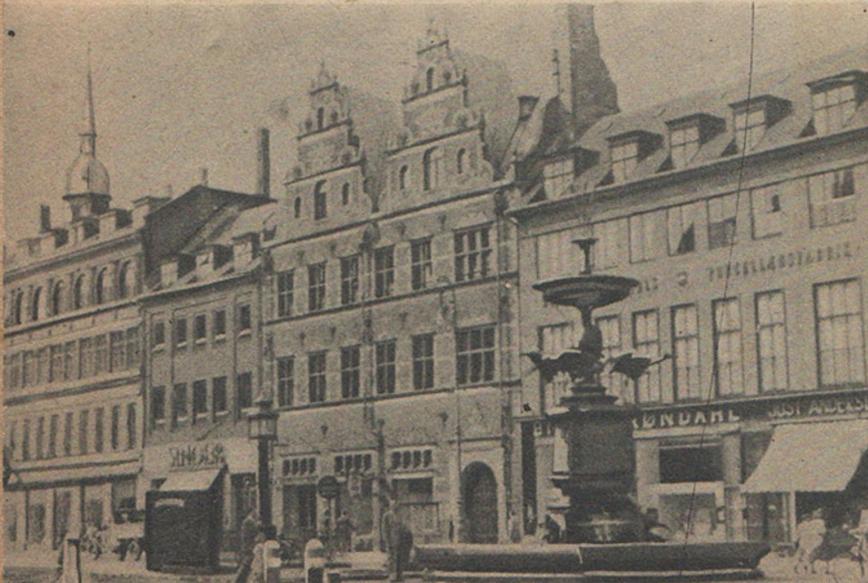
Tableau de chasse : 2 bougies encrassées. Avons franchi les pavés du Nord (nous souhaiions parfois de pouvoir nous asseoir sur la tête). Les machines sont rodées.

Lundi 22 août :
Restons à Bréda. Décalaminage de la culasse et du piston. Mise au point des machines. Achetons des bougies (dont une d'auto qui nous servira dans l'avenir).

La fille du notaire est d'un très gros intérêt pour Ben. Le soir, victoire morale d'un colosse germanique opposé à la victoire au pancrace d'un petit Français à propos d'un riz qui n'en valait pas la peine.

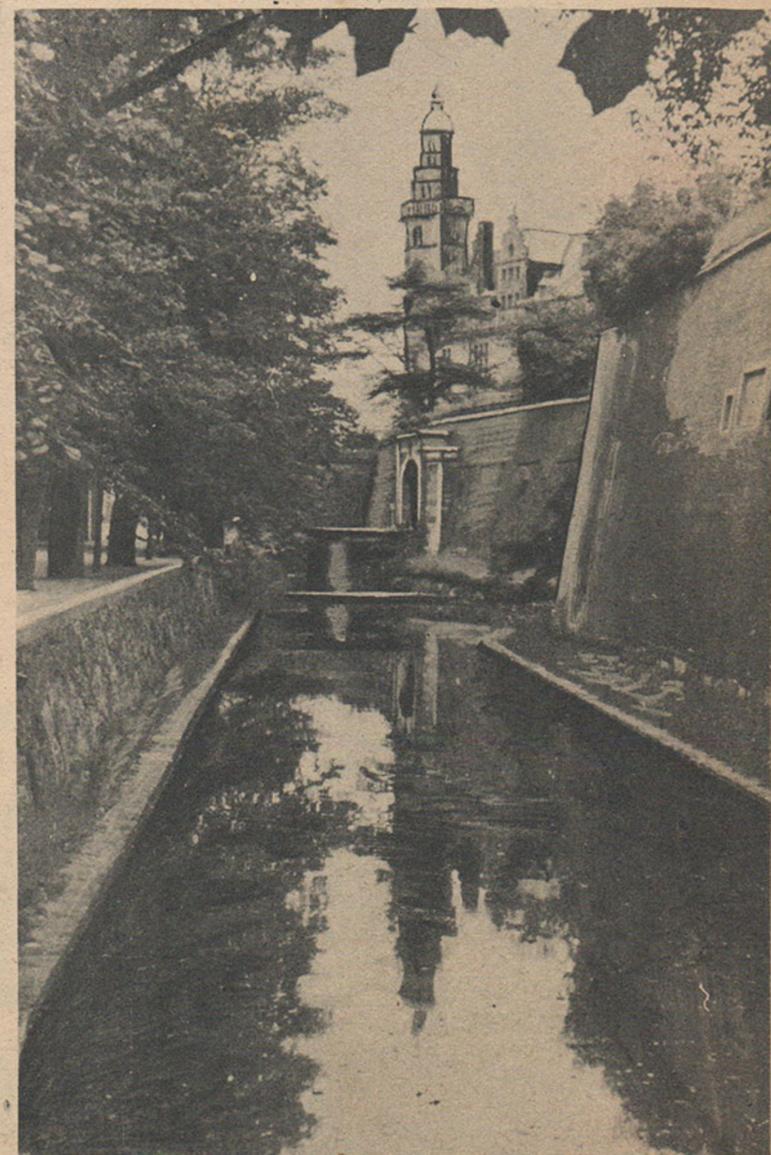
Mardi 23 août :
10 h. 30. Départ de Etten. Breda - Bois-le-Duc - Nimègue - Arnhem - Oldenzaal où une famille hollandaise nous invite à dîner le soir de quelques sandwiches. Nous nous installons encore en pleine nuit dans un petit bois de sapin avec un charmant tapis de mousse très moelleux. Position N° 2, tente couverte du double toit, motos à 2 ou 3 mètres de là, couvertes d'un tissu caoutchouté.

Mercredi 24 août :
Franchissons la frontière hollandaise vers midi, allemande vers midi un quart. Mais on ne nous accorde qu'un seul jour pour traverser l'Allemagne et il faudrait payer l'essence allemande en dollars ou en francs suisses. Re-traversons la frontière allemande dans l'autre sens, en faisant annuler tous les tampons de la Douane. Faisons notre manger entre les deux douanes sur notre réchaud. Nous décidons d'y coucher et d'attaquer le parcours le lendemain matin à la première heure. Mais la police hollandaise nous fait évacuer la position. Nous nous installons à une dizaine de mètres de la douane hollandaise à l'intérieur de la Hollande. Position N° 3 : la tente sert de matelas, les motos de mur postérieur, le double toit seul est tendu, recouvrant matériel et hommes. Nous avons des voisins nombreux et variés : auto-stoppeurs de différentes nationalités se dirigeant vers la Scandinavie ou en revenant. Vers 10 heures du soir, nous préparons prouaïquement et placidement notre repas (il ne faut pas se laisser abattre, dit Bob) - (augmentons nos calories et notre glycogène, dit Pierre) quand... arrive un énorme camion hollandais, avec remorque, entièrement vide, qui embarque tout le monde, nous compris, pour traverser l'Allemagne. Repliage de nos affaires en pleine



nuit, en 10 minutes et sans rien perdre. Dans le camion, 4 Français, 1 Américain habillé en tyrolien, avec culotte de cuir, petit chapeau et plume, 2 Hollandais en plus des 2 chauffeurs, 2 Anglais (Zig et Puce, tout à fait), 5 Suédois, 3 Danois, plus 2 Allemands et un Français que le camion prendra encore le lendemain matin. Tout le monde arrive à se comprendre à chanter ensemble, à s'entasser pour dormir.

Jeudi 25 août :
Les motos sont très secouées dans la remorque. Robert et moi les y rejoignons pour amortir les dégâts. L'essence s'est répandue par terre, une roue faussée, une pédale tordue, un réservoir embouti... malgré les bagages que nous avons mis pour amortir les vibrations. Même le pétrole du réchaud a coulé, le bouchon s'étant dévissé et a taché le pain, les dictionnaires, des vêtements... Situation intenable à l'arrière par suite des cahots, nous arrivons à peine à respirer tellement nous avons mal aux côtes. Voyageons pendant quelques heures assis sur nos précieux coursiers pour leurs éviter d'autres désagréments. Si le camion contenait du lait, il aurait certainement été transformé en beurre à l'arrivée ! Brème. Passons Hambourg, bien détruit et où nous déjeunons. Arrivée vers deux heures de l'après-midi à Krusaa, fron-



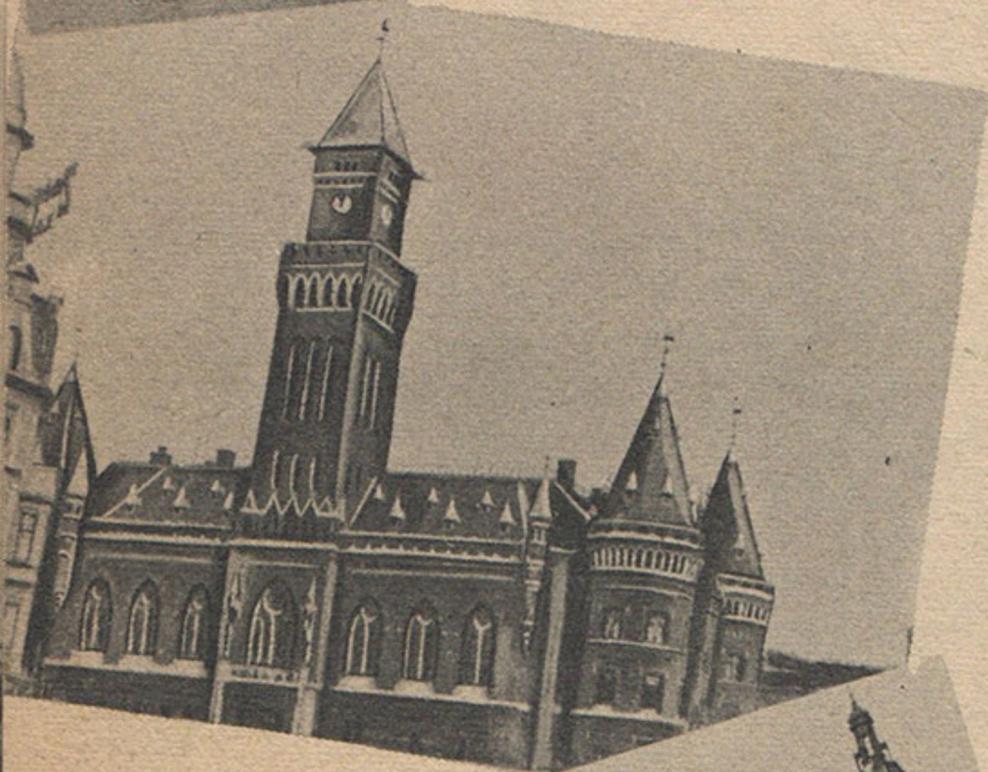
PARIS - STOCKHOLM - OSLO - PARIS

(En photos) dans le titre, la première panne, une bougie encrassée. A gauche, de haut en bas : Un moulin hollandais appelé Moulin des Beaux Arts (en français, sur l'écriteau à gauche). Dans une petite ville danoise. Vieilles maisons de Copenhague. Ci-dessus : Eglise danoise dans le Sutland. A droite : de haut en bas : Helsingør, près d'Elseur, en attendant le bateau pour la Suède. Le château Elseur où vécut Hamlet.



De haut en bas : Un petit port du Sud du Danemark. Hôtel-de-Ville d'Helsingborg, premier port de Suède où nous abordons. Nous y avons trouvé une administration qui n'avait rien à envier à la nôtre. Place centrale de Stockholm.

Ci-dessous : Perdus dans les immenses forêts suédoises.



tière Danoise. Payons une dizaine de couronnes au chauffeur. Faisons connaissance (hélas) avec le smørbrod, plat national : une feuillée à cigarette de pain noir sous un énorme morceau de saucisson, ou de salade, ou sous un œuf ou du persil. Abenraa, Haderslev, Kolding, Middelfart, visite d'Odense. Couchons dans une petite carrière, près d'une ferme. Le lendemain matin on nous invite au frukost (petit déjeuner : 1 mouche).

Position N° 4 : tente avec les deux motos du même côté, le tout recouvert du double toit.

Vendredi 26 août :

Nyborg, bac pour Korsør, Ringsted. Il pleut à seaux. Demandons de camper à une ferme où l'on nous fait coucher dans un sous-sol. Explications assez difficiles, les fermiers ne connaissant que le danois et nous ne sachant que Tak (merci).

Samedi 27 août :

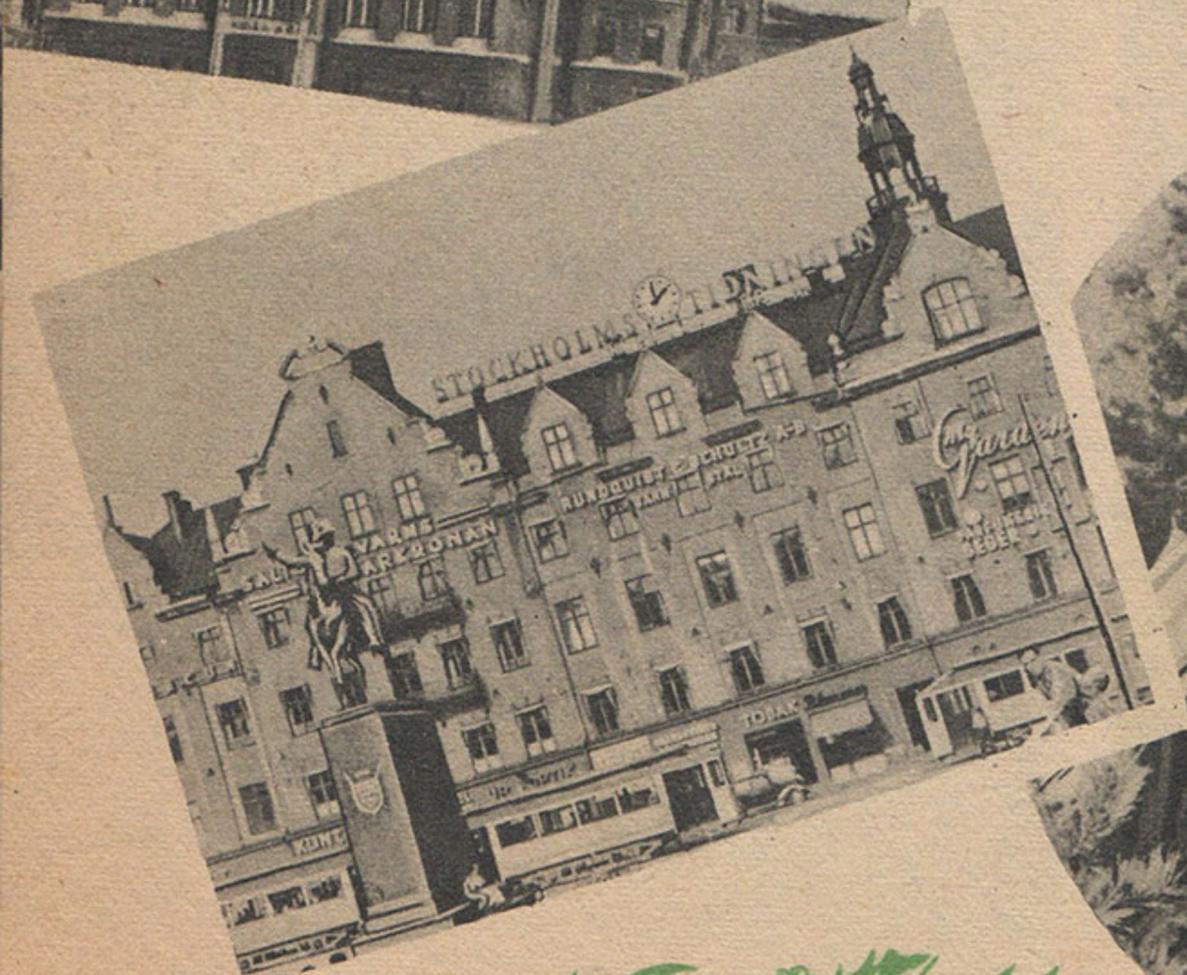
Frukost à la ferme : 1 mouche. Roskilde. Arrivons à Copenhague. Pas d'argent, la banque n'ouvrant que le lundi. Couchons dans un hôpital de bonnes sœurs, dans la station de douches. Une bonne douche était d'ailleurs bien nécessaire.

Dimanche 28 août :

Visite à pied. Pas de pignon à la poste. Promenade en bateau dans Copenhague. Visite de monuments. Erreur de direction qui au lieu de nous emmener au Palais du Roi, nous fait faire 5 kms dans le sens opposé. Visite du Tivoli. Rencontrons 4 Français. Pantomines.

Lundi 29 août :

Pas de pignon à la poste. Passons à la banque. Voyons le château royal au passage. Visitons le château d'Elseren à toute vitesse. Ennuis de Bob avec la police danoise pour demi-tour non réglementaire. Bac. Arrivée en Suède à Helsingborg. Nous nous dirigeons vers l'intérieur des terres. Plein d'essence chez un garagiste où nous apprenons que l'essence est rationnée en Suède. A ce moment un policier en civil nous explique en 4 ou 5 langues qu'il faut mettre une énorme plaque à l'avant de nos bécans.





Nous le savions aussi bien que lui, car il était le troisième (et pas le dernier) à nous l'annoncer. Mais, oh miracle, nous ne comprenions ni l'allemand, ni l'anglais, ni le suédois et s'il avait parlé le français nous ne l'aurions pas compris non plus ! Campons dans les environs sur un petit chemin. Position N° 5 : tente, motos de chaque côté, double toit couvrant le tout.

Mardi 30 août :

Retour à Helsingborg pour avoir des tickets d'essence. Police nous envoie à l'Hôtel-de-Ville. Hôtel-de-Ville à police centrale. Police centrale à Bateau. Bateau à Hôtel-de-Ville. Hôtel-de-Ville à poste de police situé en dessous, où nous l'obtenons enfin. Nous étions enragés. (Il n'y a pas qu'en France que la bureaucratie....) Visite d'Helsingborg. Position N° 5 dans un bois.

Mercredi 31 août !

Mangeons convenablement dans une auberge. Junnkopping. Couchons le long d'un grand lac (180 kms de long) après avoir cherché pendant des heures un endroit ad-hoc. Position N° 5 avec vue sur le lac.

Jeudi 1^{er} septembre :

Bain dans le lac. Nettoyage des machines. Réparation du kick. Couchons après Nordkopping. Encrassé deux bougies ce jour-là.

Vendredi 2 septembre :

2 rayons cassés. Roue voilée (résultat des routes excellentes) sic.. d'après certains guides touristiques. Arrivons à Stockholm le soir, après avoir vainement cherché des rayons en cours de route. Bob porte une partie de ma charge pour soulager ma roue. Cherchons et ne trouvons pas un logement à Stockholm. Nous nous perdons dans la nuit. Je pars bivouaquer dans le bois de Boulogne de Stockholm (avec les moustiques). Bob couche sur les bancs « à tatave » jusqu'à deux heures du matin, puis s'en va bivouaquer lui aussi.

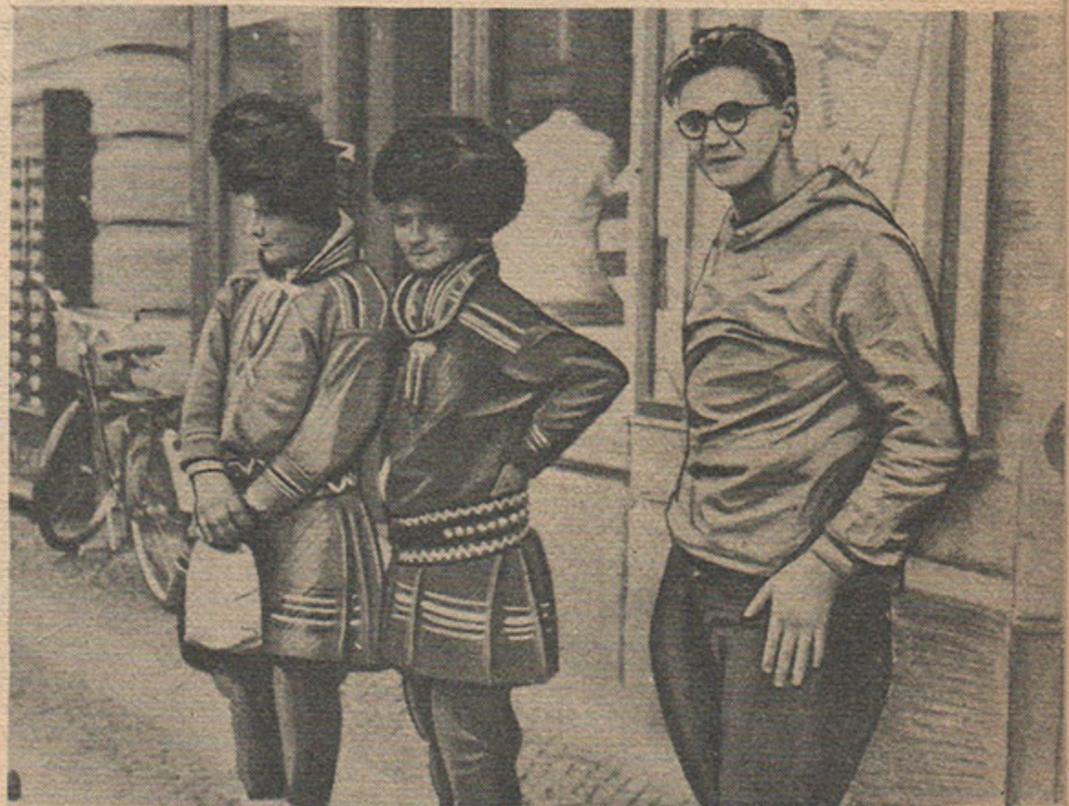
Samedi 3 septembre :

Nous nous retrouvons le lendemain matin à 9 heures place de l'Opéra. Lavage dans les Fontaines royales. Mettons les motos au garage pour réparer les deux rayons cassés. Je rase Robert en plein Stockholm. Pas de pignon à la poste. Cherchons un logement toute la journée : deux adresses, plus tous les hôtels rencontrés en cours de route. Tout est plein, vu la foire de Stockholm. Visite du Tivoli de Stockholm. Allons coucher en prison, où je pratique la médecine illégale sous l'œil bienveillant de la police. Rendons les allumettes, bouclés dans la cellule, dormons sur les planches.

Dimanche 4 septembre :

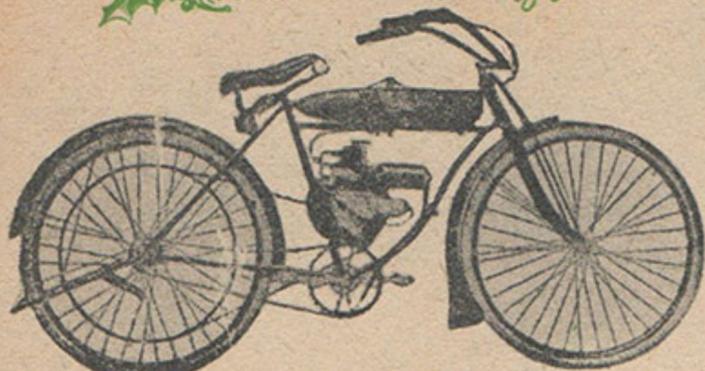
Pas de pignon à la poste. Trouvons asile chez Torg, étudiant ingénieur, à 1 heure. Visite de Stockholm en bateau avec Maud et Torg. Le soir, Skansen.

(à suivre)



En haut : Flottage du bois. On le laisse pendant quelques mois dans l'eau pour chasser la sève, ce qui permettra de les sécher plus facilement. On achemine ensuite les troncs par eau, tirés par des remorqueurs.

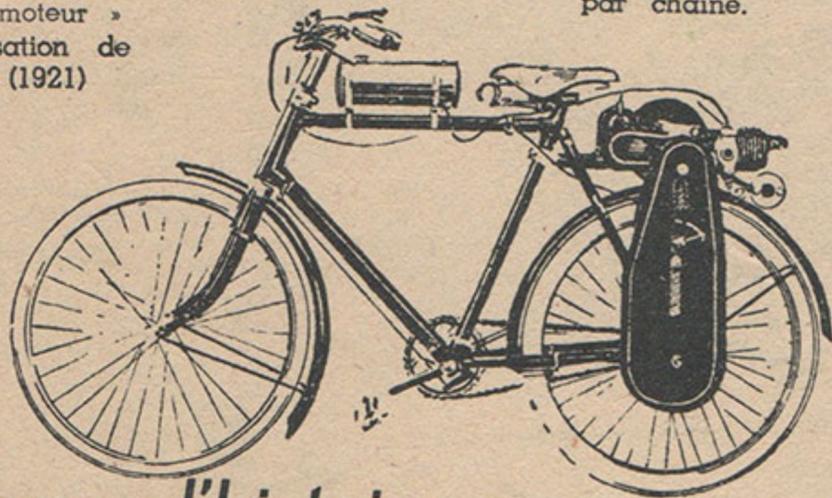
En bas : Rencontre avec deux petits lapons, en tourisme eux aussi.



Le « cyclomoteur »
belle réalisation de
l'époque (1921)

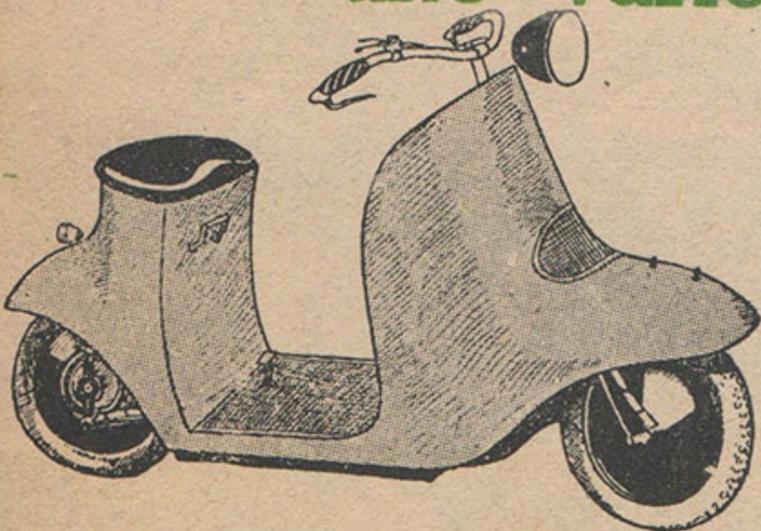
13 octobre 1921
Journée des records,
les cyclomoteurs font
44 de moyenne.

Le cyclomoteur B.B.L.
Marco est réalisé
avec un moteur adap-
table à transmis-
sion
par chaîne.



Un peu d'histoire...

CYCLOMOTEURS une variété infinie de formules

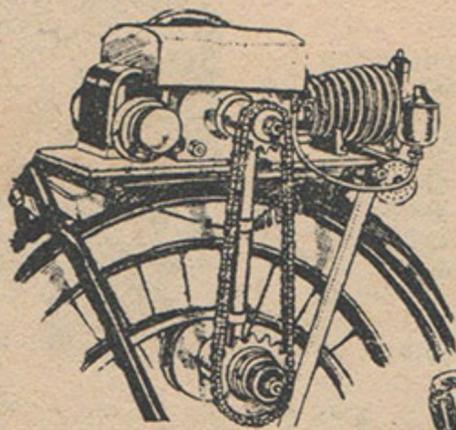


« L'Unibus », entièrement caréné,
transmission par vis et suspension
arrière.

LA motocyclette, il y a une cinquantaine d'années, était considérée comme une bicyclette à laquelle on avait ajouté un moteur destiné non à remplacer l'effort musculaire du cycliste, mais simplement à l'aider; mais nous savons ce qui en résulta: en palier ou en rampe légère, le moteur remplissait tant bien que mal son office, mais dès que la côte dépassait un pourcentage de 4 à 5 %, le moteur défaillait et il fallait pédaler énergiquement, au moment où l'assistance du moteur aurait été utile. Ces moteurs étaient légers et on pouvait les loger n'importe où. Les premières Werner avaient un moteur microscopique logé au-dessus de la roue avant qu'ils entraînaient par une courroie torse. L'allumage primitif par brûleur et doigt de platine fut bientôt remplacé par un allumage électrique rudimentaire à batterie et bobine. La puissance était tout à fait insuffisante: on pouvait à la rigueur rouler au Bois de Boulogne, mais la côte de Surresnes était un obstacle presque infranchissable. Werner augmenta la cylindrée, mais il constata bien vite que l'augmentation du poids rendait la direction trop lourde et il logea le moteur en bas du

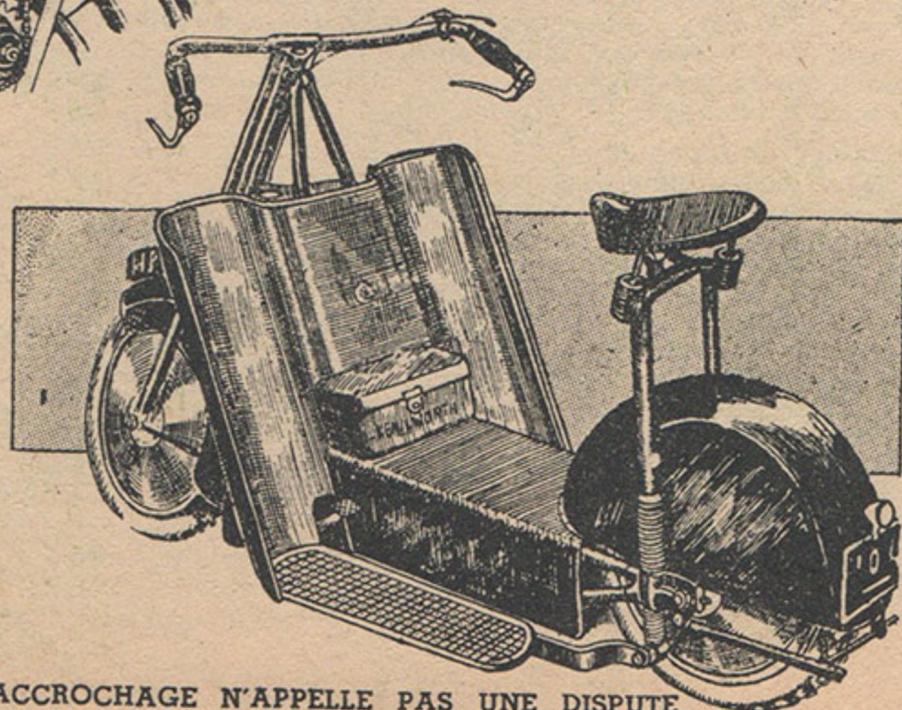
cadre, en avant du pédalier. Il en fut de même pour René Gillet. Innovation générale et qui détermina l'évolution de la moto moderne. On ne saurait trop rendre hommage à ces précurseurs qui furent d'une part de Dion et Bouton, créateurs du moteur à régime élevé et à refroidissement par air (conception extraordinairement hardie pour l'époque) et à Werner qui a créé le prototype de toutes nos machines modernes. Mais beaucoup de constructeurs n'avaient pas renoncé à l'idée primitive du moteur

auxiliaire et de la bicyclette qui marche toute seule et offre en quelque sorte au cycliste une paire de jambes supplémentaires. Les uns le logeaient dans le cadre comme Brutus, Clément, Motosacoche, etc..., les autres sur le côté de la fourche arrière (avec une transmission par engrenages comme cet homme étrange que fut Georgia Knapp, d'autres le fixaient par un collier sur le tube de pédalier comme Peugeot et Herdtlé Bruneau (avec, s'il vous plaît, un refroidissement par eau), d'autres, comme Pernot, à l'arrière de la roue, et d'autres l'intégraient à la roue arrière comme Millet et en Angleterre Singer, d'autres coupaient le tube de selle et y logeaient le moteur comme Lamandière et Labre, exemple qui fut suivi par les premiers constructeurs américains. Mais toutes ces tentatives finirent par échouer et tout le monde finit par adopter la solution Werner, soit avec un cadre interrompu, soit avec un cadre à simple berceau, soit avec le moteur rapporté par des colonnettes remplaçant le tube de pédalier (P.M. et Hum-ber). Notons cependant le succès assez



Salon de Londres
1921: Un scooter à
selle suspendue.

Un moteur sur porte-
bagages, entraîne-
ment par chaîne-
poulie (1921).

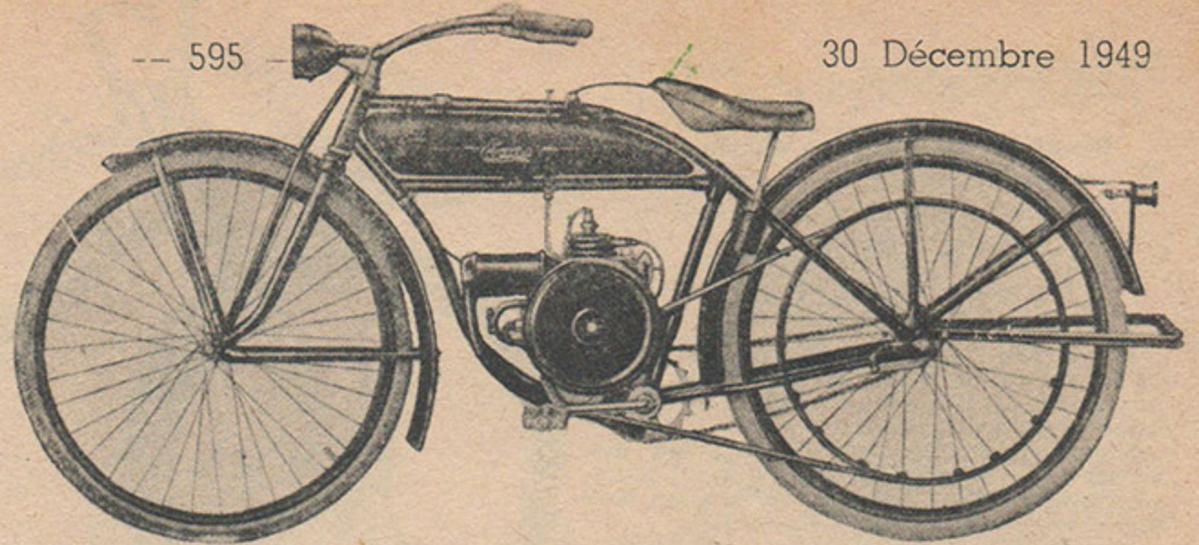


UN BON MOTOCYCLISTE EST OPTIMISTE : UN ACCROCHAGE N'APPELLE PAS UNE DISPUTE

important de la roue auxiliaire Auto Wheel conçue par... un romancier anglais (Conan Doyle si nos souvenirs sont exacts) et réalisée par B.S.A. Cette solution fut plus tard reprise par Briggs et Strabon en Amérique.

Après 1918, expérience nouvelle du moteur auxiliaire et réapparition des moteurs sur la roue avant (cyclotracteur avec entraînement de la roue par galet) dans le cadre (Evans et autres), roue motrice (Voisin). On envisageait en effet que le motocyclisme ne pouvait se développer que si on permettait aux cyclistes de motoriser leurs machines en une période de détresse économique. Puis vinrent des années de vie plus normale. De plus on constate toujours que les machines hybrides tendent à disparaître. On cherche à réaliser des types homogènes où le moteur n'est pas ajouté au cycle, mais s'y trouve intégré. Nous en sommes rapidement arrivés au vélomoteur et celui-ci s'est transformé en moto de petite cylindrée, bien différente des modèles primitifs.

Après la dernière guerre, la situation économique était plus grave encore et pourtant de nombreux cyclistes auraient bien voulu ménager leurs efforts physiques. A peu près tous ceux qui ne voient dans la bicyclette qu'un mode de transport économique en sont là. Ils étaient prêts à accueillir avec enthousiasme un petit moteur adaptable, léger et économique, d'autant que pour beaucoup la moto de petite cylindrée était encore trop chère et surtout que sans des bons d'achat difficiles à obtenir, il était impossible de s'en procurer. Et il y avait le rationnement de l'essence qui obligeait à recourir à des moteurs minuscules. Il faut dire que les progrès de la technique ont eu pour conséquence la possibilité de tirer d'une cylindrée de 50 cmc. une puissance plus élevée qu'autrefois d'un 100 cmc., à telle enseigne que beaucoup de constructeurs limitent la puissance de leurs moteurs pour qu'ils ne permettent pas d'atteindre des vitesses pour lesquelles une bicyclette n'est pas conçue. L'emploi de petites cylindrées a un autre avantage : c'est que son poids est considérablement réduit et qu'il ne dépasse jamais une dizaine de kilos. La conséquence est qu'on peut le monter n'importe où sans déséquilibrer la machine. Et c'est ce qui explique la grande variété des solutions adoptées et qui toutes sont en pratique satisfaisantes et témoignent d'une extrême ingéniosité. Il est impossible de se prononcer en faveur de l'une ou l'autre de ces solutions, car



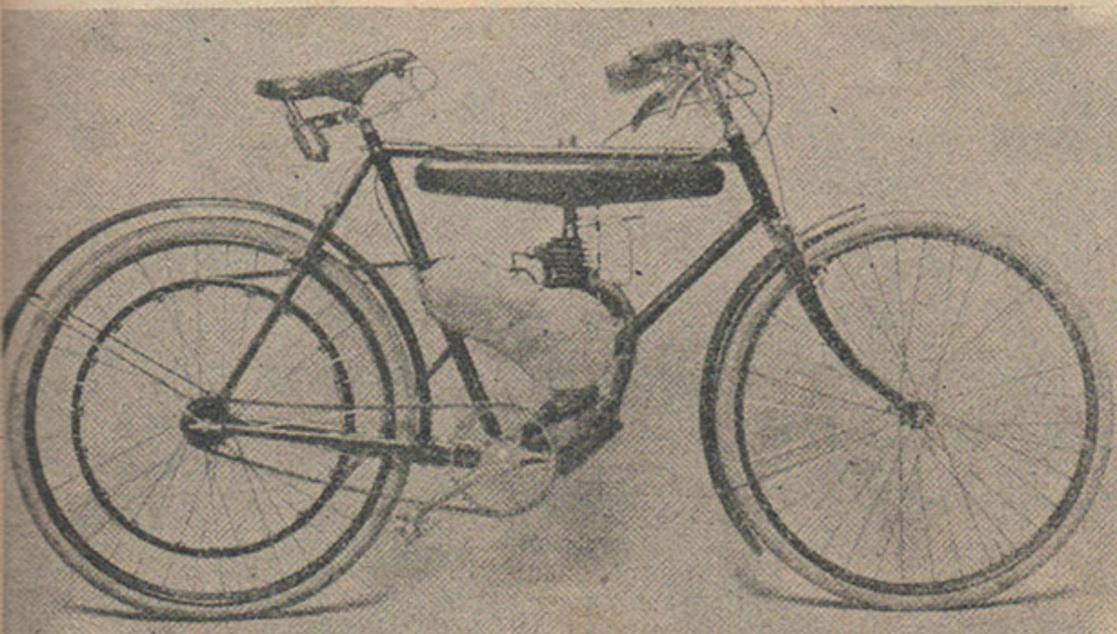
« L'Evans-Cyclomoteur » est également un moteur adaptable, mais pour lequel un cadre spécial est prévu.

la réalisation a beaucoup plus d'importance, dans la pratique, que la conception elle-même. C'est là un point essentiel.

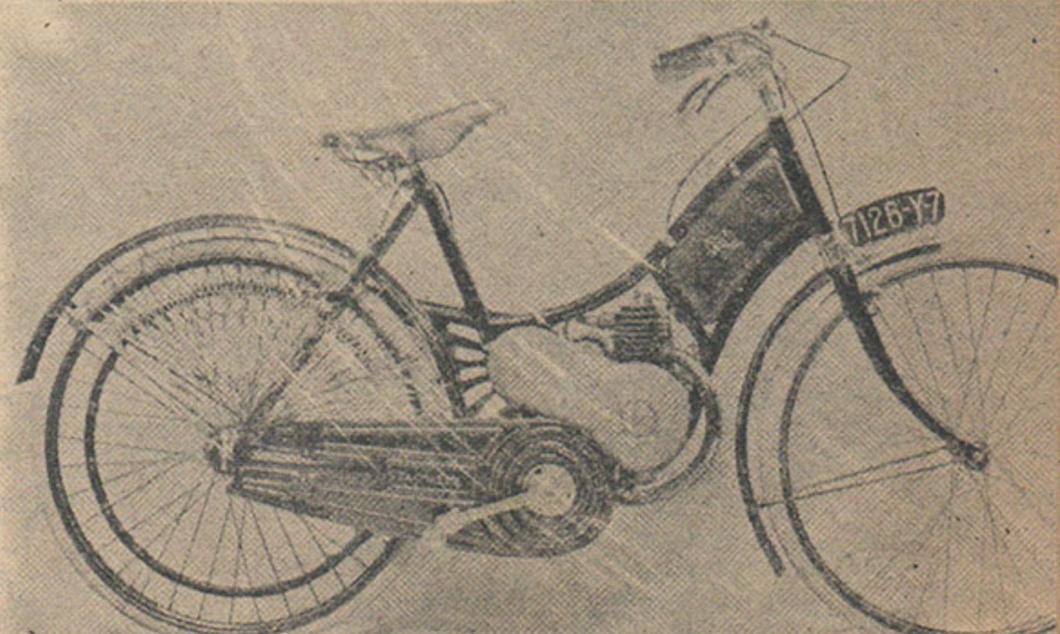
Nous croyons cependant, en jetant un regard sur un long passé, qu'après la dure crise économique que nous avons traversée et qui, du fait d'une production accrue, tend, malgré toutes les maladresses des gouvernements, à s'atténuer, nous renoncerons peu à peu à une formule séduisante, mais qui reste un compromis. Certes le groupe auxiliaire adaptable reste intéressant pour tous ceux qui possèdent une bicyclette de construction robuste et en bon état, mais nous constatons dans la construction cycliste, une très nette tendance à l'allègement ; c'est là une chose parfaitement raisonnable quand il s'agit d'une machine actionnée par le seul moteur humain. Mais la résistance des organes d'une bicyclette ultra légère est calculée en fonction du moteur humain et non en fonction d'un effort localisé imposé par un moteur mécanique et particulièrement d'un moteur à explosion. Pour monter un moteur, il faut une bicyclette robuste, équipée de gros pneus et en définitive assez lourde, ce qui est en général contraire à la tendance actuelle. De plus, si nous achetons une bicyclette avec, dès l'origine, l'intention de lui adjoindre un moteur, nous aboutirons à une dépense assez élevée de l'ordre de 35 à 40.000 frs et nous aurons un engin hybride, alors que pour ce même prix un constructeur pourra réaliser une machine homogène parfaitement adaptée à l'emploi d'un petit moteur. Nous n'aurons plus une bicyclette, plus un moteur, mais un cyclomoteur rationnellement conçu dans toutes ses parties et

utilisant au mieux la puissance motrice, tout en étant robuste et raisonnablement confortable.

Certes, le groupe auxiliaire bien conçu pour une adaptation facile et rapide à une bicyclette assez robuste, peut et doit survivre, car, contrairement à l'expérience passée de 1919-1920, il est d'un poids réduit et sa marche est assez douce et assez souple. Et nous devons l'encourager puisqu'après avoir goûté au plaisir d'être transporté sans effort, on désire bientôt un engin plus puissant et plus rapide. De la bicyclette équipée d'un moteur auxiliaire on passe presque fatalement au cyclomoteur, puis à des motos de cylindrée croissante. Nous avons tous connu cela. Le groupe auxiliaire actuel est parfaitement au point et donne des résultats, nous ne dirons pas excellents, mais surprenants et c'est précisément pour cela que l'on n'a pas la moindre envie de l'enlever et qu'on envisage bientôt une machine spéciale à laquelle il soit intégré, d'une manière définitive. Plus d'un cycliste, en achetant un groupe auxiliaire, s'est dit : je verrai bien ce que cela donne et si les résultats ne sont pas satisfaisants, je pourrai toujours le démonter et le revendre. Mais il est agréablement surpris quand, dans le ronronnement de son moteur microscopique, il couvre kilomètre après kilomètre sans la moindre panne et sans avoir à assister son vaillant petit engin, sauf dans des rampes exceptionnelles, juste assez pour se dégourdir les jambes. Il est alors conquis et il passera sans hésiter au cyclomoteur puis, sans doute, à la moto, si ses ressources financières le lui permettent.



La « Cyclette » fut un des moteurs auxiliaires les plus répandus, la poulie d'entraînement est montée directement sur les rayons de la roue arrière. Sur le modèle dame, le cadre est prévu spécialement pour le moteur.



Après cette étude rétrospective, passons en revue les principales réalisations actuelles, présentées au dernier Salon de Paris.

DIEM

Du Diem, nous ne dirons rien dans cette rubrique, puisque dans ce même numéro figure une étude complète de cet intéressant petit moteur.

Nos lecteurs trouveront dans les numéros qui suivront des études aussi poussées que celle-ci, concernant tous les moteurs auxiliaires dignes d'intérêt.

VELOTO

Voilà un ensemble « bicyclette à moteur » cohérent et bien étudié.

Le moteur, placé en arrière du pédalier, est très bas et permet une transmission à chaîne simple et robuste.

C'est un bloc moteur 2 temps 50 cmc. (40x38,8) muni d'une boîte 2 vitesses et point mort (le point mort présente un certain intérêt, car il permet d'utiliser la machine en vélo sans débrayage permanent).

Le carter parfaitement étanche est en trois pièces : carter principal contenant boîte de vitesses et vilebrequin, couvercle côté volant.

Le piston est du type plat sans déflecteur, légèrement bombé. Le cylindre muni de larges ailettes de refroidissement est à double transfert latéral des gaz.

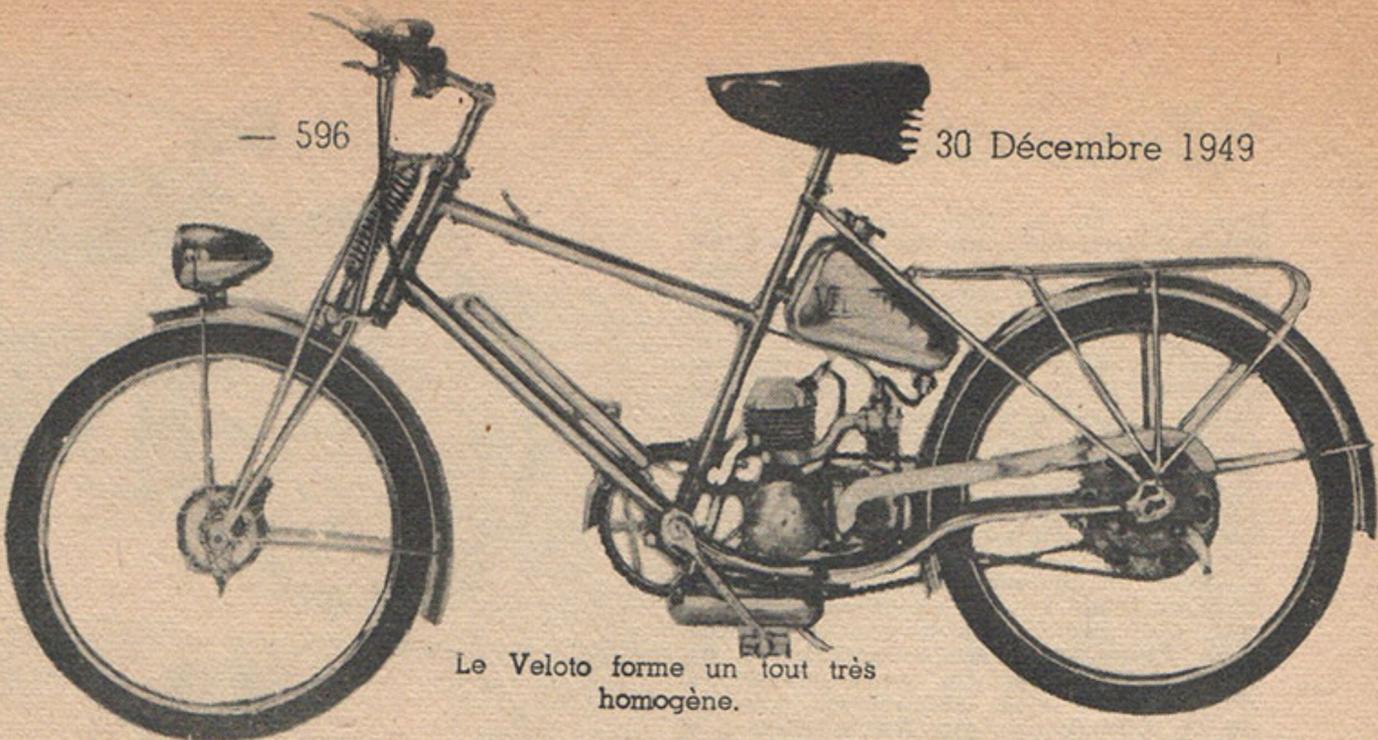
La bielle présente maintenant un nouveau profil puissamment nervuré, permettant un double roulement à rouleaux de 9 mm 5.

De la partie cycle, disons qu'elle comporte deux roues de 550 munies de pneus ballon renforcés. Freins tambour avant et arrière. Suspension avant par fourche à parallélogramme. Eclairage par le volant magnétique. Réservoir 3 litres.

Le Veloto pèse 28 kgs et consomme 1 litre 1/4 aux 100 kms pour une vitesse de 55 kms à l'heure.

GELEM

Voici une nouvelle adaptation du moteur VAP 4. Grâce à un cadre de nouvelle conception, le moteur a pu être monté entre le pédalier et la roue avant, très bas, à l'intérieur du cadre et dans l'axe de celui-ci.



Le Veloto forme un tout très homogène.



Un Derny au Bol d'Or ! Cette petite machine roula sans défaillance pendant les 24 heures de la dure épreuve courue à Montlhéry.

s'agit d'un moteur vraiment simple et robuste, le moteur populaire par excellence. Pas d'engrenage, attaque directe du pneu par un galet moteur en alliage spécial n'usant pas le pneu et assurant une adhérence parfaite même par temps de pluie. Possibilité d'embrayage et de débrayage en marche par une poignée douce et bien en main. Puissance et accélération remarquable, même sur tandem. Simplicité d'emploi pour l'utilisateur, puisqu'en cas de crevaison il n'y a aucune précaution particulière à prendre : il suffit d'opérer comme s'il n'y avait pas de moteur sur la bicyclette ; simplicité de montage et d'entretien pour l'agent puisque le moteur se monte en moins d'une heure sur n'importe quelle bicyclette, que toute la boulonnerie est standardisée ; le décalaminage, par exemple, peut se faire sans démonter le moteur de sur la bicyclette. Eclairage par volant magnétique. Le réservoir forme porte-bagages. La solution « Minimotor » est vraiment séduisante et a cela rien d'étonnant. Il s'agit d'un brevet italien dont une firme bien connue dans les milieux automobiles a acquis la licence de fabrication et de vente pour la France et l'Empire français et qui dispose, en plus, de sa propre expérience, de celle des constructeurs italiens et anglais, le « Minimotor » étant fabriqué en grande série depuis 4 ans en Italie et depuis un an en Angleterre. Il présente un ensemble de solutions simples et parfaitement au point. Nul doute qu'il ne rencontre dans notre pays le même succès qu'à l'étranger.

Le Cyclex, entraînant la roue arrière par un galet, est placé presque sous la selle.

Le pignon moteur entraîne un plateau de pédalier constituant ainsi le circuit primaire. Un second plateau, solidaire du premier, entraîne les pignons arrière.

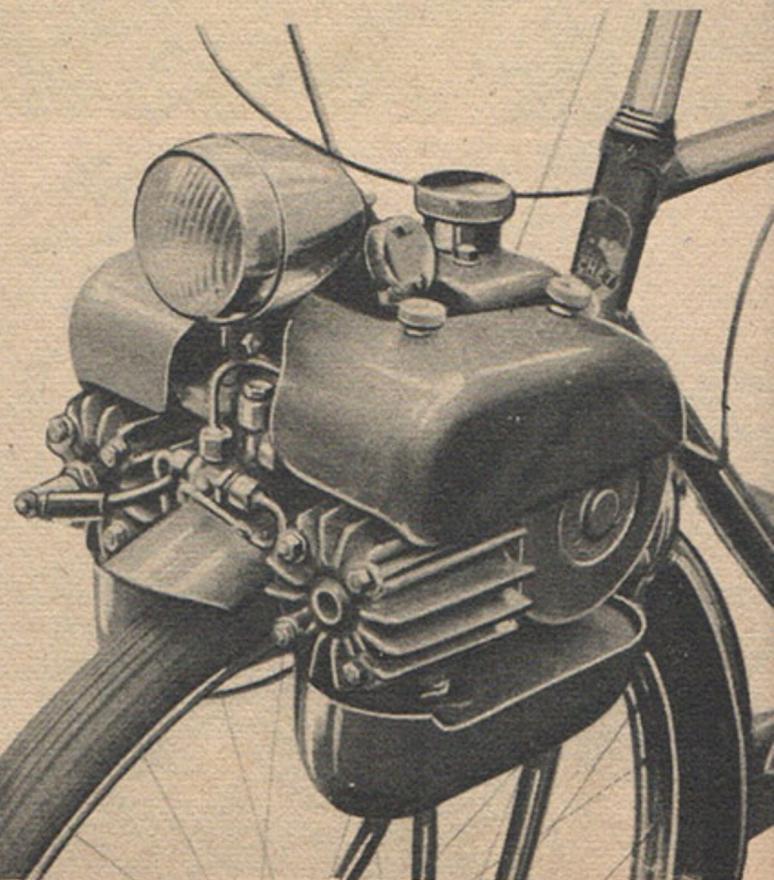
Ainsi monté, le Vap 4 peut utiliser les trois vitesses du dérailleur, ce qui supprime tout pédalage, même en côte. L'embrayage à friction, manœuvrable sans avoir à arrêter le moteur, est commandé par une manette fixée sur le guidon.

L'ensemble ne pèse que 23 kgs en ordre de marche. Consommant 1 l. 5 aux 100 kms, il permet une vitesse de 45 kmh.

MINIMOTOR

Dans un précédent numéro nous avons déjà entretenus lecteurs de ce remarquable petit moteur. Son succès au Salon du Cycle a été considérable. C'est qu'il

A droite : Voici le Baby-Star, dont le silencieux à ailettes et placé parallèlement au cylindre, fait penser à première vue, à un bicyndre.

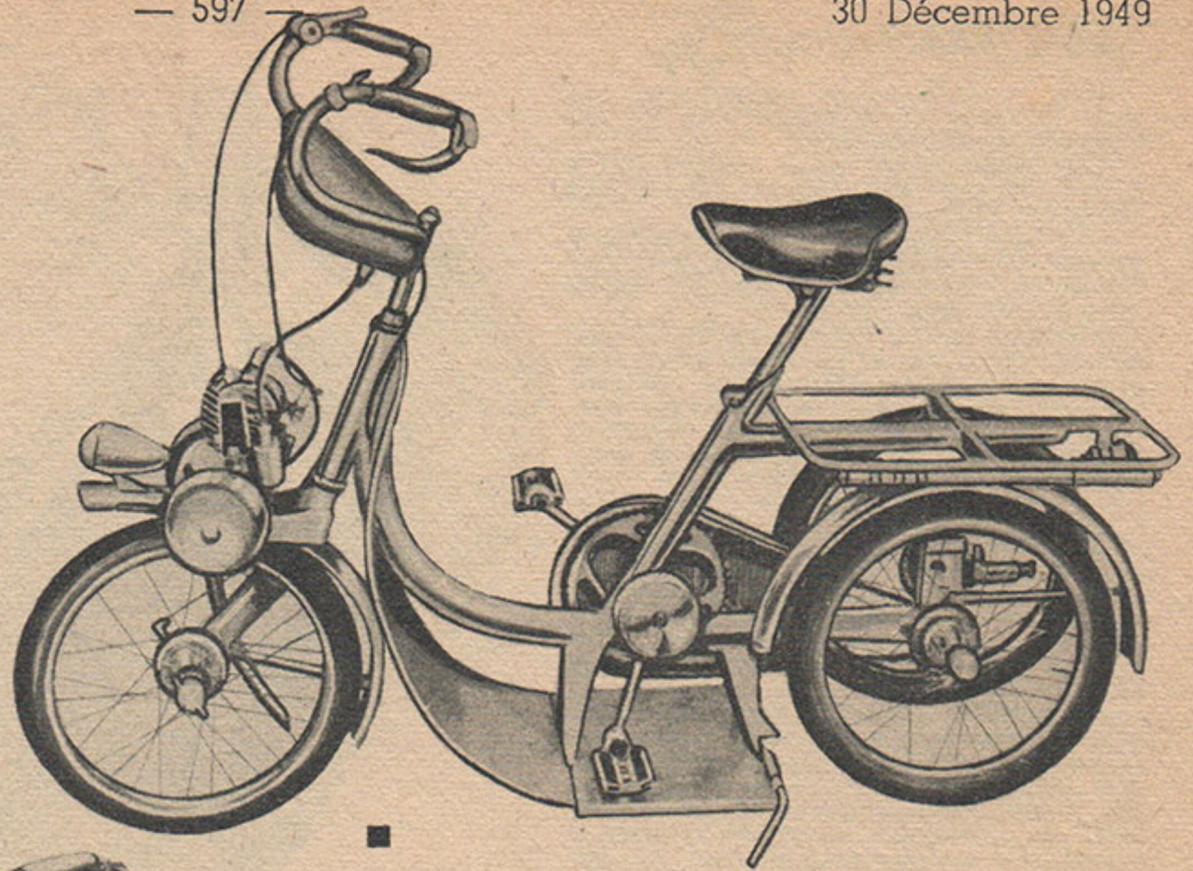


C'est véritablement un scooter à pédales et moteur auxiliaire. Le cadre monotube est d'une rigidité absolue (tube de 45 mm 15/10). Il supporte la fourche AV portant elle-même le moteur, un porte-bagage très bas et de grandes dimensions et le roulement de pédalier, puis se termine entre la roue AR et la roue de secours. Nous disons « entre », car dans le Scoto, il n'y a pas de fourche. Les roues sont montées en porte-à-faux et fixées par un seul écrou, de gros diamètre, facilement démontable grâce à ses broches.

Cette formule permet le démontage rapide et facile en cas de crevaison. D'autant plus rapide que le conducteur dispose d'une roue de secours.

L'accès aux freins à tambour est également facile : le tambour est solidaire de la roue, tandis que les mâchoires et garnitures restent fixées au cadre. Noter également que le pignon d'entraînement reste en place (ainsi que la chaîne), en cas de démontage de la roue arrière.

Un mot maintenant du « pédalage alternatif » obtenu grâce à deux manivelles montées chacune sur un axe, dont l'une forme manchon autour de l'autre. Elles commandent chacune une roue libre et leur renvoi est obtenu par pignons d'angle logés dans un petit carter.

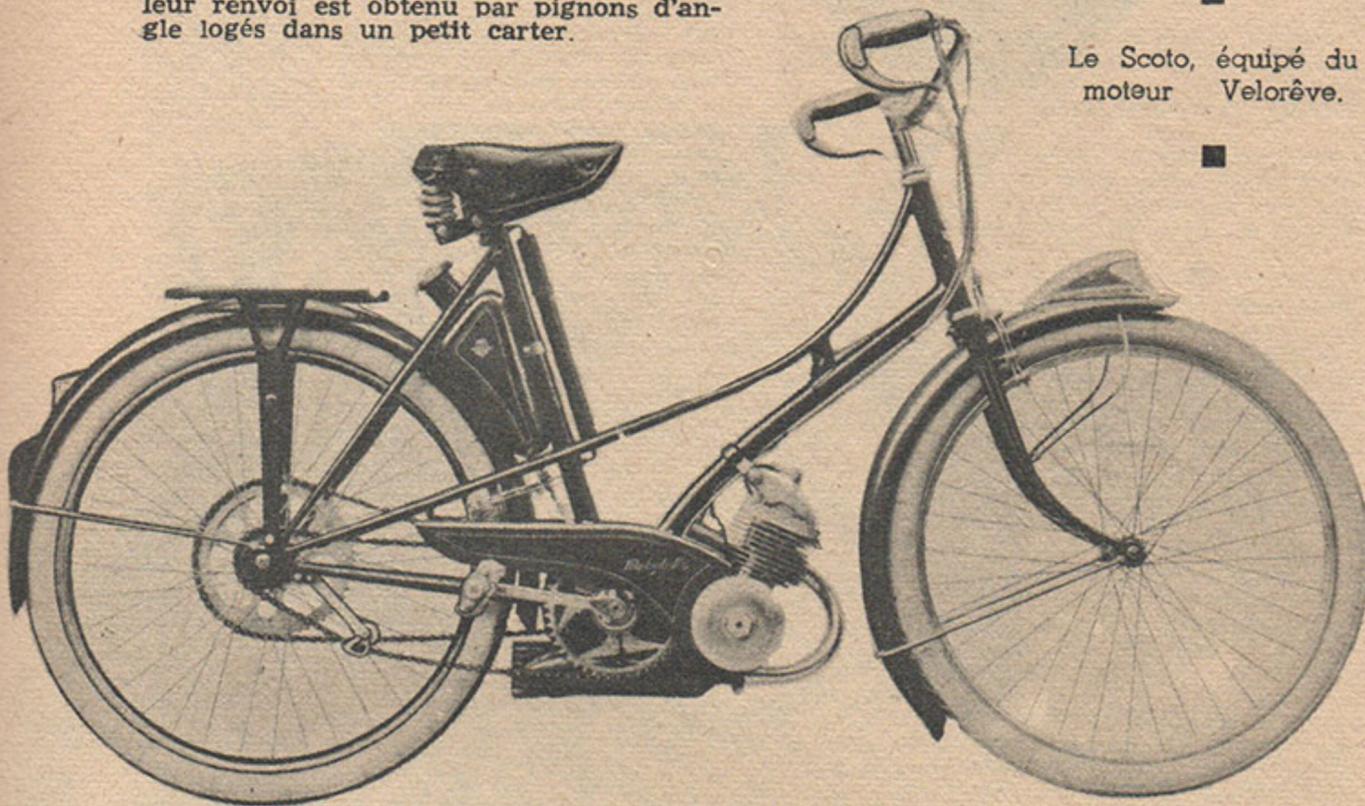


Le Scoto, équipé du moteur Velorève.

Premier avantage : il permet le raccourcissement optimum de l'ensemble (ce qui entraîne également une diminution du poids : longueur totale : 1 m. 25. Poids avec la roue de secours : 25 kgs.

Autres avantages : Position possible des deux pieds à la même hauteur en cas de marche au moteur ou en roue libre, chacun des deux pieds restant prêt à l'action en cas de besoin d'aide par les pédales. Suppression du risque d'accrochage des jambes de pantalon.

L'ensemble est complété par un large marche-pied, un tablier très efficace, une béquille centrale et un réservoir de 3 litres. Quand au moteur, c'est un Velorève Cicca. Nous y reviendrons dans un tout prochain numéro, car il mérite une description détaillée.



OLYMPIA

Olympia monte sur ses vélos le déjà répandu Velorève Cicca. C'est un moteur auxiliaire monocylindrique à deux temps, de 49 cmc. (39,5x40), pesant 4 kgs 500. Fixation sur la roue avant, transmission par galet.

D'une puissance de 1 CV à 4,200 tours, il travaille en régime normal à 3.000 tours, produisant une vitesse de 35-40 kmh. Consommation : 1 l. 5 aux 100 kms. Il est alimenté par un réservoir de 2 litres fixé sur le guidon.

Il se monte sur n'importe quelle bicyclette, très simplement et très rapidement à la tête de la fourche avant par l'intermédiaire d'une patte d'attache fournie avec le moteur.

Le bloc-moteur peut basculer autour d'un axe pour embrayer ou débrayer. Les commandes de décompresseur et gaz se fixent comme le réservoir, par colliers sur le guidon.

GASTINNE-RENETTE

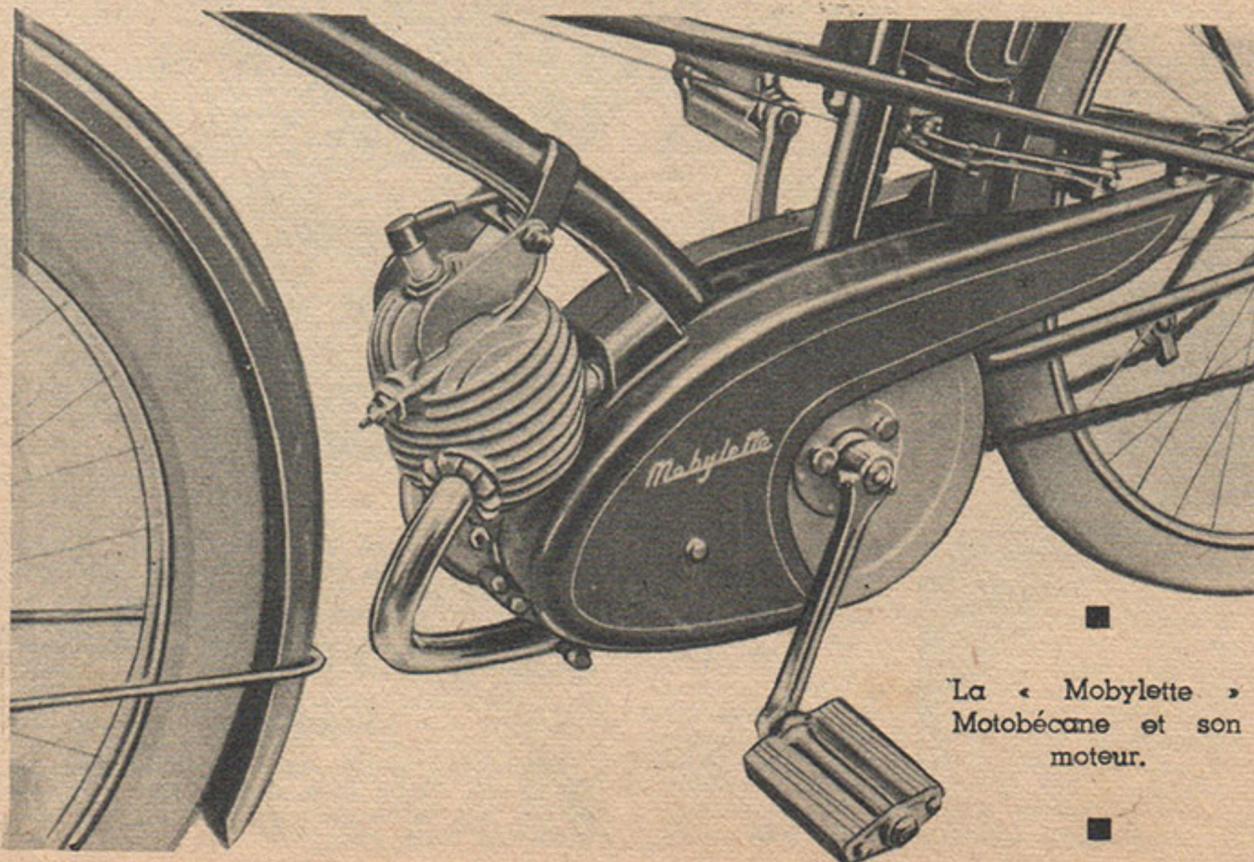
Cette maison était connue de nos parents — de nos ancêtres, dirais-je presque — car cela remonte à deux siècles, comme marchand d'armes et munitions.

Depuis 1940, nous la connaissons, et nous la connaissons de plus en plus, comme agent Motobécane et Velosolex. Ce qui n'empêche d'ailleurs qu'on y trouve toujours fusils de chasse et armes de toutes sortes.

Mais ce qu'il faut signaler, c'est l'installation très moderne de la « Station Service ».

Côté Velosolex, ateliers très clairs, très aérés, très outillés, très propres, où murs, comptoirs et établis ne sont que mosaïque, acier ou verre.

La petite reine motorisée est soignée dans une véritable et royale clinique.



La « Mobylette » Motobécane et son moteur.

Nous vous la ferons visiter sous peu avec les yeux et la plume d'un de nos reporters photographes.

Côté Motobécane, même netteté. On y trouve surtout les célèbres vélomoteurs 125 et les puissantes 350.

Avis aux amateurs : Ils pourront y acheter leur machine, et aussi, leur prodiguer les soins attentifs les plus dignes de nos modernes montures.

D'ici peu, nous y verrons peut-être également des scooters. Mais pas avant que, plus de clarté ressortant de la compétition sévissant actuellement entre les marques de ces nouvelles machines, Gastinne Renette ait pu choisir à coup sûr la meilleure.

LE KID

Chaque moteur présente des avantages et des inconvénients. L'idée directrice qui a présidé à la conception du kid, est la réunion des avantages rencontrés dans les moteurs existants. Moteur bloc. Traction AV. Puissance. Simplicité. Solidité. Esthétique.

Au premier examen on constate les grandes dimensions des roulements.

Quelques améliorations ont été apportées depuis le Salon : Suspension par Silentbloc. Verrouillage de sûreté du système de débrayage. C'est un système à crémaillère (cette crémaillère est très curieuse d'aspect) qui évite l'embrayage accidentel lorsque l'usager emploie sa machine sans moteur. Accident fréquent si l'on en croit le constructeur.

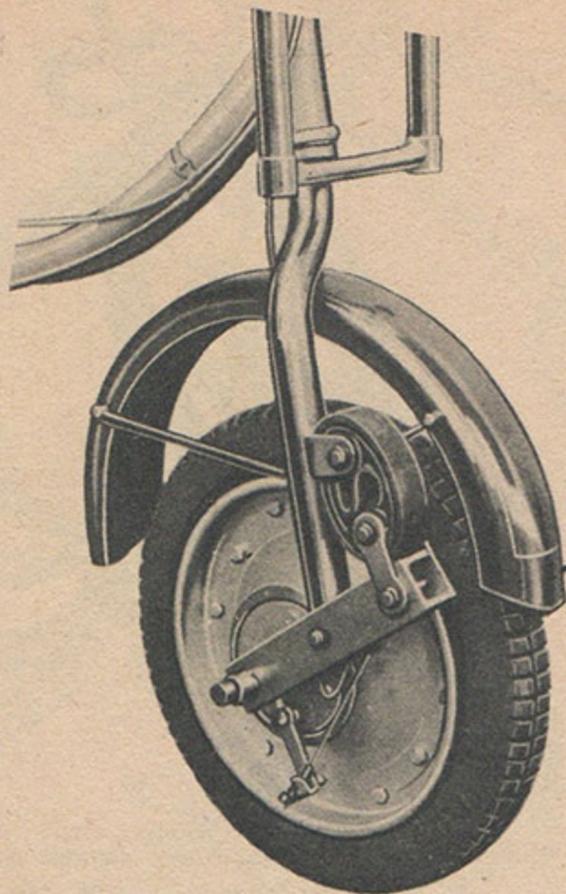
Ce dispositif permet également de régler la pression du galet sur le pneu, suivant l'état de la route (et du pneu).

A noter également une étude très poussée de la forme du galet d'entraînement (qui est en acier).

POULAIN

Ce moteur auxiliaire fait partie du type moteur tout avant.

Monté sur la roue avant, l'entraînement étant assuré par galet, c'est un 49 cmc. deux temps, d'une consommation de



1 litre 1/2 aux 100 kms, pouvant s'adapter en une heure sur n'importe quel type de bicyclette, sans aucune modification de celle-ci.

Résultant de nombreuses études, bénéficiant des perfectionnements et de la qualité que permettent seuls une production en grande série, il est d'un prix accessible à tous les usagers.

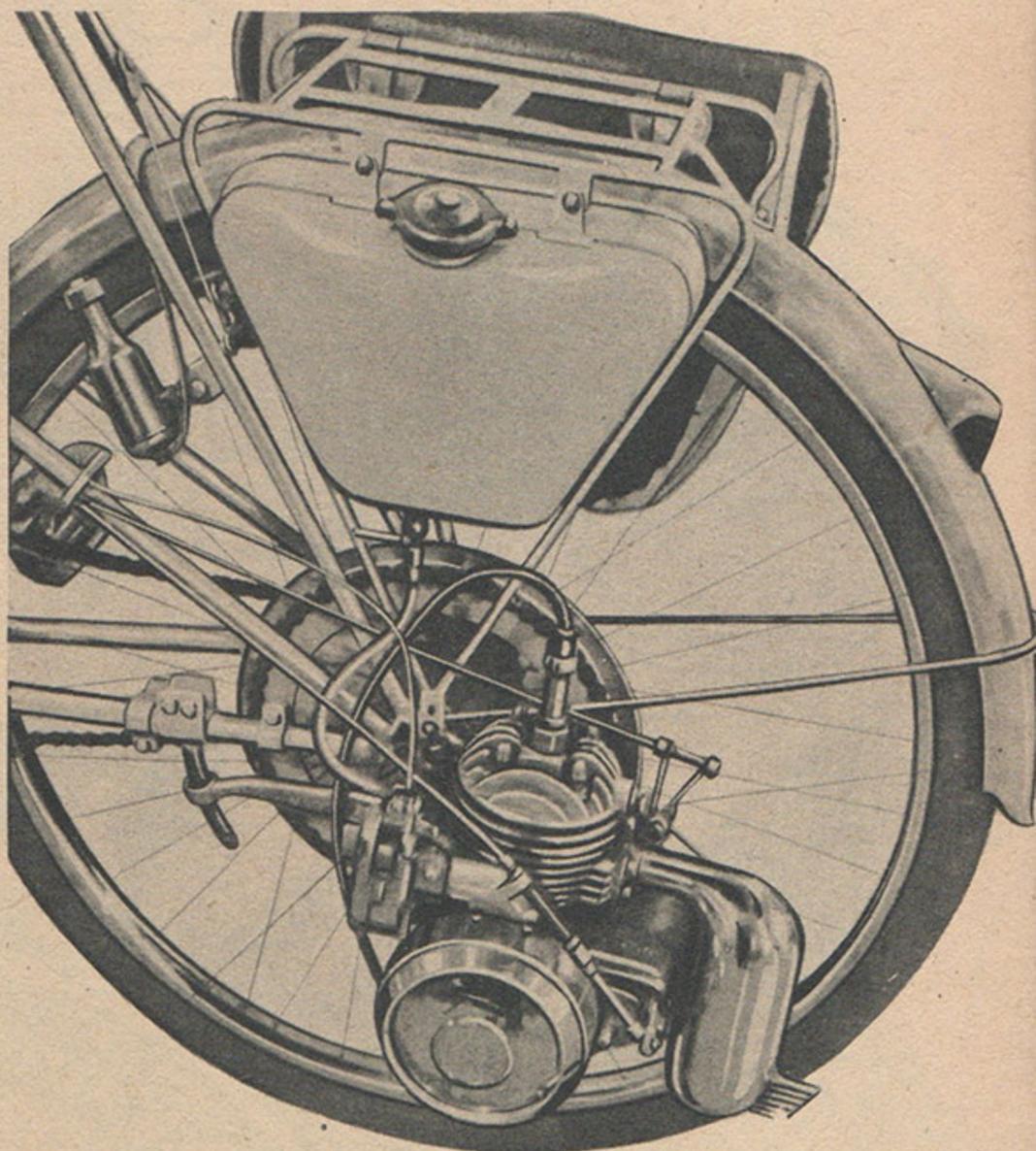
Il permet des moyennes élevées sur tout parcours.

C'est une production des Ets Alumintz, qui adresseront sur simple demande de nos lecteurs une documentation plus complète.

Les Etablissements Alumintz peuvent fournir également un vélo complet monté et livrer également une fourche à ressorts pour les mauvaises routes.

LE CYCLOMOTEUR CAMILLE FOUCAUX B 46

Le cyclomoteur Camille Foucaux B.46 équipé avec le moteur Vap 4, au centre du cadre, spécialement renforcé. Son moteur Vap 4 permet de rouler à 40 kmh. et de monter les côtes sans pédaler, son réservoir de 3 l. 8 et sa consommation de 1 l. 5 aux 100 kms, son frein tambour arrière à tassaux à l'avant, sa fourche à



L'Ardent possède une curieuse suspension avant par anneaux de caoutchouc ; la roue est en porte à faux.

Le Vap « 4 » et son montage standard, sur le côté de la roue.

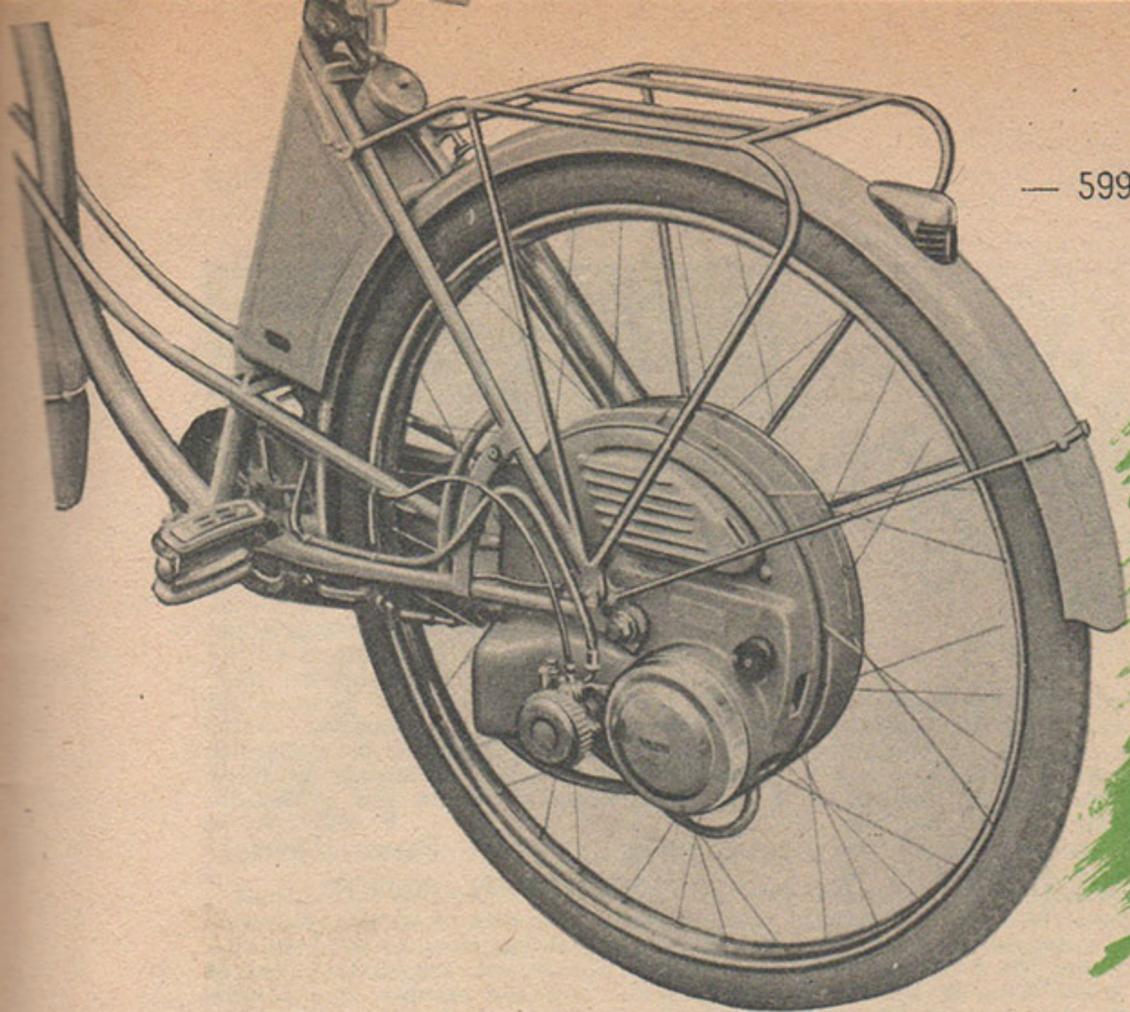
ressorts, sa selle cuir souple font de ce cyclomoteur une machine racée, d'une ligne élégante et d'une grande classe.

On peut l'essayer chez Camille Foucaux, à Montrouge, ou chez un agent de la marque. Facilités de paiements.

MOSQUITO

Sénéchal monte sur ses machines le Mosquito. Nous n'en dirons que peu de chose, car nous en reparlerons plus longuement sous peu.

Un nouveau venu très bien présenté : le Kid.



Riva-Sport a réalisé une machine complète, à cadre berceau renforcé et équipée de cette roue motrice italienne, c'est le Riva-Milan.

Le montage en est exécuté très bas sur le cycle, afin d'abaisser le centre de gravité du tout. La transmission se fait par galet : solution de plus en plus répandue en raison de la suppression de la chaîne et de ses vibrations.

Une particularité : l'allumage se fait par magnéto. Le moteur pèse 7 kgs tout compris et consomme 1 l. 02 aux 100 kms.

M. Sénéchal nous a montré quelques innovations intéressantes, par exemple : la prise d'air du réservoir et le carburateur sont conçus de telle sorte qu'on puisse pendre la machine à un crochet à vélo sans crainte de renverser le carburant. Cet avantage sera sûrement apprécié des usagers qui ne disposent pas de grande place pour le garage.

VELOREVE CICCA

Le Velorève est enfin prêt et les livraisons ont commencé.

Nous avons eu avec M. Vincent, directeur général de la Cicca, une conversation fort intéressante :

Il ressort des nombreux contacts avec la clientèle (directs, par téléphone ou par courrier) que l'usager du moteur auxiliaire ne considère pas assez son moteur comme une pièce mécanique de précision. Qu'il le veuille ou non, le cycliste n'a plus seulement affaire à un vélo, pour lequel il possède depuis longtemps les directives d'entretien (plus ou moins observées d'ailleurs).

Le moteur, petite merveille de mécanique, est plus délicat. Le Velorève Cicca, par exemple, usiné avec les tolérances admises en aviation, demande un rodage minutieux.

L'usager du moteur auxiliaire semble l'oublier et demande à sa machine un rendement immédiat, comme il le fait pour sa bicyclette.

Il en résulte au début un échauffement anormal : le piston serrera trop et se freinera lui-même — la consommation deviendra anormale, le moteur tournera à 4 temps, etc...

M. Vincent ne parle pas seulement pour son Velorève, mais en général pour tout moteur auxiliaire sérieux. Il préconise un premier rodage sur les 100 ou 150 premiers kilomètres et un second rodage sur les 100 kilomètres suivants.

S'inspirant de cette précieuse théorie, il ne donne la vente de ses moteurs qu'à des agents spécialistes, capables de les entretenir et de les réparer. Il lutte également ainsi contre la psychose trop répandue parmi les usagers, suivant laquelle le moteur s'apparente plus à la bicyclette qu'à la motocyclette : erreur dont l'amateur revient toujours, mais à ses dépens.

Questionné sur l'importance du marché du moteur auxiliaire, M. Vincent signale

que le parc français compte environ 1.200.000 bicyclettes, renouvelées à raison de 1/10 chaque année.

Cela représente un roulement de 120.000 machines par an.

Le succès du moteur auxiliaire autorise à croire que 1/10 des bicyclettes pourrait sous peu être motorisé, ce qui porterait la demande annuelle à 12.000 moteurs.

Il semble donc qu'il y ait sous le soleil, place pour plusieurs bonnes marques. Une seule condition : il ne faut pas que cesse cet engouement (bien prêt d'ailleurs de devenir un réel besoin). C'est l'affaire des constructeurs qui ne doivent pas décevoir leur clientèle, ceci, évidemment, à condition que ladite clientèle sache frapper à la bonne porte.

La plupart de ces petits moteurs de 40 à 50 cmc. de cylindrée sont des deux temps, mais il y a quelques modèles à quatre temps, soit à soupapes latérales, soit à soupapes en tête. Nous nous trouvons à cet égard dans la même situation que pour les 125 cmc. : majorité de deux temps, minorité de quatre temps.

Il est extrêmement difficile de se prononcer, car pratiquement les performances sont sensiblement égales, qu'il s'agisse de la puissance développée, de la consommation et de la sûreté de marche. Dans le cas des groupes auxiliaires on se contente d'une puissance spécifique très modérée. Rares sont les groupes auxiliaires qui possèdent un changement de vitesses. Dans ces conditions il faut une courbe de puissance aussi plate que possible, ce qui entraîne un régime maximum assez réduit. On peut ainsi ne pas dépasser en palier une vitesse pour laquelle une bicyclette n'est pas construite et quand on doit gravir une côte, conserver malgré la baisse de régime, une puissance suffisante. Mais on peut obtenir une courbe de puissance assez plate, aussi bien avec un quatre temps qu'avec un deux temps : c'est une question de réglage de la distribution. Peut-être toutefois, aux faibles régimes, le deux temps possède-t-il un léger avantage, car c'est à faible régime et à pleine charge qu'il fonctionne dans les meilleures conditions.

La consommation d'un groupe auxiliaire est si réduite que l'écart de consommation est insignifiant, qu'il s'agisse d'un quatre temps et un deux temps. Dans un deux temps de très faible cylindrée, la marche des gaz est beaucoup plus régulière que dans un deux temps de cylindrée plus élevée pour lequel, quand on marche à pleine puissance, la consommation monte en flèche. Ici la consommation pour un moteur bien réglé est de l'ordre d'un litre et demi aux cent kilomètres et un décilitre en plus ou en moins n'a pas une grosse importance. Il

ne faut d'ailleurs pas oublier que, dans le calcul de la consommation d'un deux temps, l'huile du mélange doit être défalquée. En ce qui concerne l'huile elle-même, la proportion est pour les deux temps modernes, extrêmement réduite (1 à 20 en moyenne, en sorte qu'on ne consomme pas plus d'huile qu'avec un quatre temps à graissage par huile perdue. En somme, sous le rapport de la consommation, en essence ou en huile, deux temps et quatre temps sont à égalité.

Le couple moteur d'un deux temps est évidemment deux fois plus régulier que celui d'un quatre temps, mais cet avantage est beaucoup moins sensible que pour des cylindrées plus élevées, par suite de la grande démultiplication 10 à 1 et plus qu'on doit employer, surtout sans changement de vitesse. Nous avons pour un tour de roue un grand nombre d'impulsions motrices nombreuses et de faible puissance et non pas comme avec un gros moteur et peu démultiplié, une série de coups de boutoir et ni la transmission, ni la roue, ni le pneu ne subissent un effort anormal, même avec des temps moteurs plus espacés, comme c'est le cas pour un quatre temps. En fait, que l'on emploie un deux temps ou un quatre temps, la transmission présente un coefficient de sécurité supérieur à celui de celles des moteurs de plus forte cylindrée. Cela est évident, non seulement pour les galets de friction, mais pour les engrenages, les chaînes et éventuellement les courroies.

Le deux temps, avec ses trois organes en mouvement (piston, bielle, vilebrequin) et avec sa distribution assurée par le seul piston a l'avantage de la simplicité, alors que le quatre temps nécessite des engrenages, des came, des poussoirs, des soupapes rappelées par des ressorts et dans le cas de soupapes en tête, des tiges et des culbuteurs. On ne peut contester qu'il en résulte une certaine complication, mais d'une manière générale les mécanismes modernes sont plus compliqués que leurs prédécesseurs, mais leur marche est aussi sûre. Une montre est loin d'être simple, mais des années durant, elle ne nous demande que la peine d'être remontée. Une distribution par soupapes ne réclame que de loin en loin un réglage du jeu des soupapes. Elle offre une sécurité de marche absolue et avec les aciers modernes, les soupapes ignorent complètement les ruptures et même les déformations.

On tend de plus en plus à employer, même pour les quatre temps, un volant magnétique, bien que dans ce cas il se produise une étincelle inutile. Mais le volant magnétique est si robuste, il permet une réduction de poids et grâce à des bobinages supplémentaires, il fournit la possibilité d'un éclairage suffisant, puissant et dispense de l'alternateur entraîné par un galet frottant sur le pneu.

En somme il est extrêmement difficile de se faire une opinion et de se prononcer en faveur du deux temps ou du quatre temps dans ces très petites cylindrées. Le deux temps fonctionne dans des conditions particulièrement favorables. Et il ne faut pas croire qu'un petit quatre temps soit fragile, car ce qui compte, ce n'est pas la dimension absolue des organes, mais leur résistance aux efforts qu'ils ont à fournir.

Et maintenant, nous attendons l'avis de nos lecteurs.

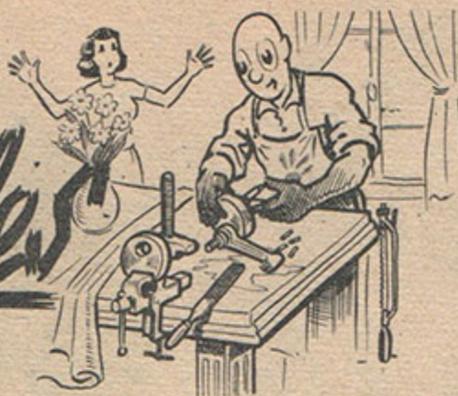
De la confrontation des désirs de l'usager avec les possibilités du constructeur jaillira la synthèse tant attendue.

Notre « tribune libre » publiera les suggestions dignes d'élever le débat, ainsi que les réponses que voudront bien nous adresser les constructeurs.

Si ces discussions sont empreintes de toute la compréhension et la largeur d'idées souhaitables en pareil cas, nous n'aurons pas fait un mauvais travail.

Puissent les uns et les autres en tirer le meilleur parti, nous n'en aurons aucune vanité, certains seulement de rester à la place que nous nous sommes assignés depuis déjà 37 années.

Réalisations personnelles



CYCLOMOTEUR A 2 PLACES

Très intéressé par votre rubrique « Réalisations personnelles », je vous envoie la photo d'un cyclomoteur à deux places, un seul pédalant. Suspension AV et AR, rigidité absolue de l'ensemble. Moins de résistance au vent, le passager étant près du conducteur. Moins d'encombrement qu'un tandem, ne fait que 0 m. 25 plus long qu'un vélo, ce qui permet au passager de conserver ses aises sans gêner le pédalage.

Le cadre se compose : d'un cadre vélo femme dont la fourche allant de la selle à l'axe de la roue arrière a été supprimée ; 2 barres en U de 0 m. 03 X 0 m 50 pour la fourche oscillante pivotante sur un moyeu brasé à 0 m 23 du pédalier guidées dans des pattes fixées où était antérieurement la roue et se terminant par des ressorts jouant dans la graisse et renfermés dans des tubes couvrissant l'un dans l'autre ; 2 barres en U cintrées suivant la hauteur du cadre et faisant toute la longueur de la machine.

Faisant du tandem depuis très longtemps, je préfère de beaucoup ce nouveau moyen de locomotion sous bien des rapports comme souplesse et tenue de route surtout.

M. MEMIN,
à Châtelleraut

tion du garde-boue et du porte-bagages arrière, qui étaient vraiment disgracieux par leur hauteur par rapport au pneu.

J'ai adapté à l'endroit de fixation des haubans, deux lames de ressort, sur lesquelles j'ai fixé le tourillon et les ressorts de la seconde selle, ce qui me donne une très grande souplesse et ne gêne en rien le débattement de la suspension arrière, le garde-boue ayant son passage entre les dits ressorts.

Pour la question du coffret à outillage, celui-ci a trouvé sa place sous le boîtier renfermant les ressorts de la suspension ; quant à la batterie, elle est logée entre les deux flasques arrière de fixation du moteur (batterie 7 ampères), ce qui la met à l'abri des chocs, et malgré tout, la laisse facilement amovible.

Un bel émail rouge, des bandeaux verts sur les garde-boue et le réservoir avec des filets orange, des selles et des sacoches en cuir fauve, un guidon « Saker », une plaque de notre cher Moto-Club, terminent heureusement la présentation de cette machine.

Je tiens à vous signaler en passant, la grande amabilité de la maison « Guzzi » ; ayant écrit directement à cette maison en Italie pour demander des renseignements et notice d'entretien et année de fabrication de cette machine, j'ai eu la joie de recevoir au bout de huit jours un

Nous publions dans cette rubrique les modifications, transformations ou perfectionnements souhaités ou réalisés, aussi bien par les professionnels de la moto que par des amateurs. N'hésitez pas à nous adresser croquis, plans, ou photos avec quelques lignes d'explications.

superbe catalogue complet, comprenant toutes les opérations de démontage et remontage, illustrées de nombreuses gravures ; n'ayant joint que la somme de vingt cinq francs pour réponse, cette maison ne m'a rien réclamé pour l'envoi de ce catalogue, c'est pourquoi je tiens à leur exprimer ici toute ma gratitude.

F. SURLE

Nyons (Drôme)

DISTRIBUTEUR ROTATIF

Pour permettre aux « petits cubes » de tenir à 10.000 tours et plus, il faudra sans doute abandonner la distribution à soupapes. La solution semble être le distributeur rotatif qui permet d'assurer une « respiration » confortable à tous les régimes que permet l'équipage alternatif (tendance actuelle aux petits cubes). Dans la pratique pas mal de difficultés restent à surmonter pour obtenir des résultats satisfaisants.

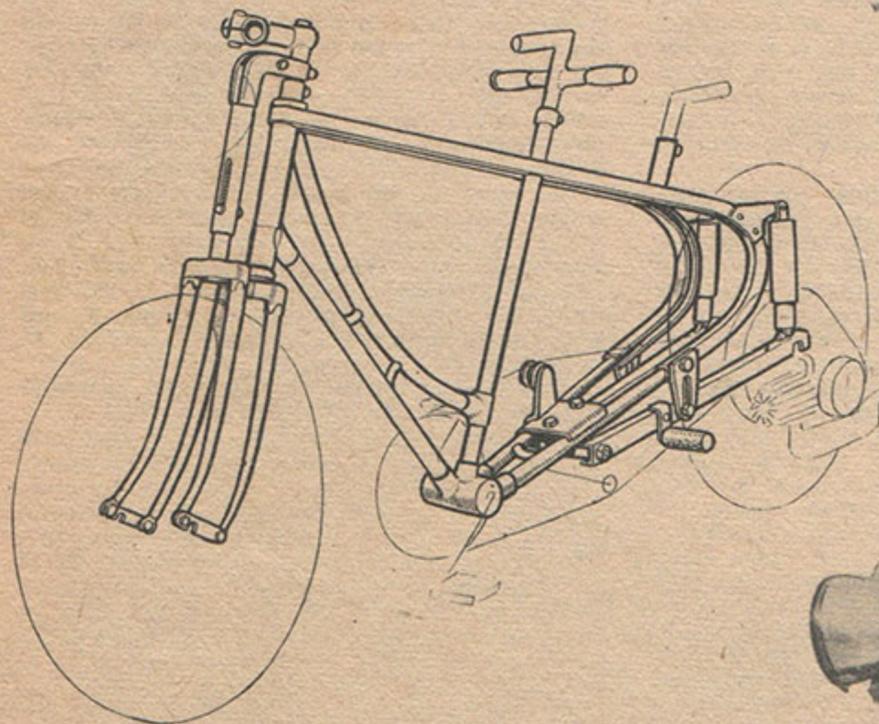
Le principal défaut, à mon avis, de ce mode de distribution, est l'échauffement du rotor, surtout à l'échappement, qui rend problématique son graissage et son étanchéité.

Le distributeur rotatif fonctionne très bien sur certains 2 temps (admission). Donc refroidissons si nous voulons que « ça tourne ».

Le même boisseau tournant ne pourrait-il pas assurer l'admission et l'échappement ? Les gaz frais le refroidiraient et le sodium dont on remplirait un évidement intérieur égaliserait la chaleur (soupape aviation).

Le tout monté sur une culasse moderne bien refroidie ; graissée sous pression avec appoint de super-huile dans le carburant, doit tourner rond.

Paul VILLENEUVE
St Amans des Cots (Aveyron)



A gauche : Croquis du cadre réalisé par M. Memin



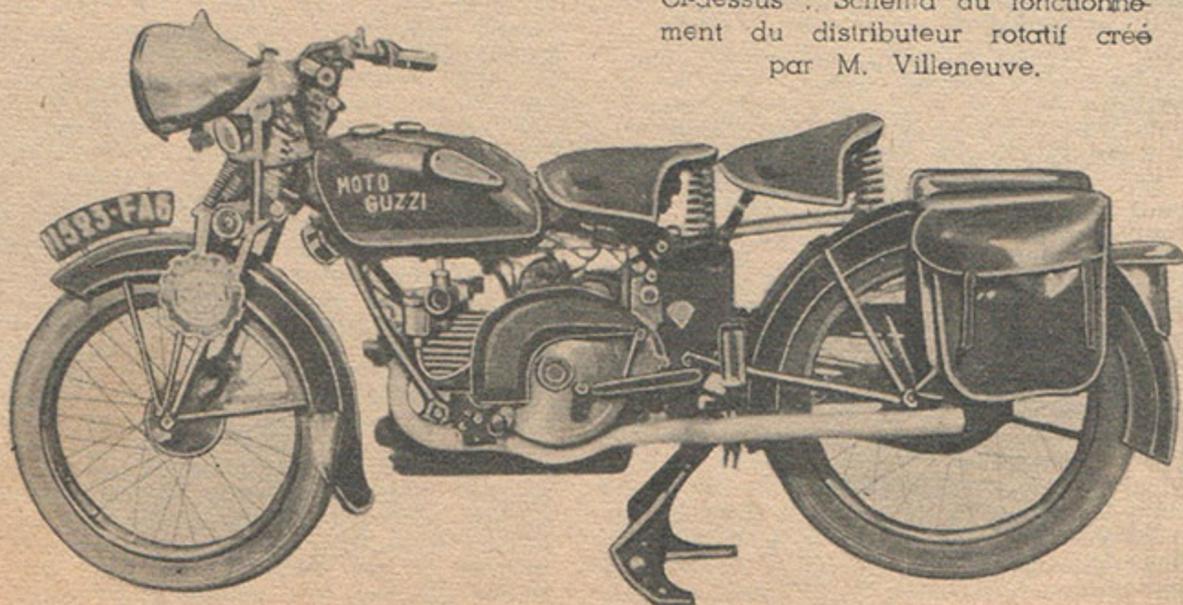
Ci-dessus : Schéma du fonctionnement du distributeur rotatif créé par M. Villeneuve.

SIEGE ARRIERE SUR GUZZI

En tant que lecteur assidu de « Moto-Revue » et sachant que vous êtes toujours intéressés par quelques photos et détails de transformations de motos, je me permets de vous en joindre quelques-unes.

Les photos ont été prises sur la côte d'Azur, pendant les congés derniers, lesquels se sont admirablement passés, ayant été fidèlement servis par notre monture, une 500 cmc. Guzzi, type « Alcé », dont je vous signale quelques transformations que je lui ai apportées.

Cette machine étant d'un type militaire, j'ai supprimé les deux haubans de fixa-



ENSEIGNEMENTS



Perseignements Administratifs



A NOUVELLE ANNEE... NOUVEAUX « MOTARDS »

Beaucoup aiment la moto, ils en ont une, c'est parfait. Beaucoup d'autres sont persuadés qu'ils aimeraient la moto. Ils n'en ont encore jamais eu... A ceux-là nous souhaitons que la nouvelle année voit leurs souhaits se réaliser, qu'ils soient bientôt possesseurs de cette machine dont ils rêvent, qu'ils ont tant de fois regardée à la devanture d'un agent, dans la rue, au Salon...

Souhaitons aux autres, à tous ceux qui viendront à la moto non par goût, mais par nécessité, qu'ils en comprennent vite tout l'agrément, je dirais même tout le charme, si cela ne devait pas en faire sourire quelques-uns.

Il est hors de doute que la moto exerce un attrait, chez les jeunes surtout, un attrait qui est loin d'être négligeable et sur lequel on doit compter pour favoriser l'essor du sport motocycliste en France. Quelques-uns parmi tous ceux-là trouveront sans doute un moyen ou un autre pour finalement être « motorisés » — avoir deux roues — deux roues entre lesquelles il y a un moteur dont on attend tant de choses, et qui sera d'une fidélité à toute épreuve pour peu que l'on ait pour lui les moindres égards. Cette mécanique qui transportera son propriétaire d'un bout du pays à l'autre, d'un pays à un autre. Mystérieuse pour les uns qui se confieront à elle sans restriction. Sans presque de secrets pour les autres qui sans cesse et sans répit essaieront d'y trouver ce qu'elle leur cache encore, d'améliorer ceci ou cela par quelque ingénieuse « combine », d'en tirer de nouvelles performances.

Mais pour tous, quelques soient leurs connaissances théoriques, il y aura nécessairement une prise de contact. Il faut que cavalier et monture fassent connaissance. Et pour cela il faut au moins qu'ils soient réunis. Le nouveau propriétaire d'une moto est astreint à certaines demandes, certaines formalités. C'est pour lui que nous avons établi les tableaux suivants afin de lui rendre toutes ces obligations aussi claires et faciles que possible.

PIECES A PRODUIRE

Le conducteur d'une motocyclette est tenu de produire à toute réquisition de l'autorité :

- 1° Un certificat de capacité (permis de conduire).
- 2° Un récépissé de déclaration (carte grise).
- 3° Le volet C de la déclaration de propriété.

PERMIS DE CONDUIRE

(obligatoire pour tout véhicule dont le moteur a une cylindrée supérieure à 125 cmc., sauf véhicule agricole)

Il existe 2 catégories de permis de conduire :

PERMIS A pour véhicule de moins de 3.000 kgs en charge, âge minimum 18 ans, avec 3 extensions possibles : Poids lourds, Transports en commun (âge minimum) 20 ans. Motocyclettes.

PERMIS B pour motos seulement, 2 roues : âge minimum 16 ans ; avec sidecar : âge minimum 18 ans.

A) Le candidat se présente lui-même. — Il se rendra à la Préfecture de son département pour y effectuer la demande de permis (sur papier libre), dont voici le texte :

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de vous demander a subir l'examen en vue de l'obtention du permis de conduire :

- 1° Les motocyclettes ;
- 2° Les véhicules automobiles, etc...

(Indiquer seulement la ou les catégories choisies)

Veillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux.

Signature : (légalisée)

Il y joindra :

— Le certificat de domicile gratuit, délivré par le maire ou le commissaire de police.

— Le certificat de résidence peut être une quittance de loyer ou déclaration de personne connue par les services de la Préfecture.

1° Un timbre fiscal à 100 francs qui doit être apposé sur la demande et oblitéré en mettant la date et la signature.

2° Une somme de 200 francs. Cette somme (200 francs) n'est due que lorsqu'on demande un premier permis (motos ou autos) ; elle n'est pas due lorsqu'on demande l'extension d'un permis déjà existant, même lorsqu'il s'agit de l'extension aux autos d'un permis moto. 1 timbre pour la convocation.

3° Un certificat de résidence.

— Le candidat aura soin d'inscrire son nom au dos de chacune des photos.

4° 3 photographies d'identité de face et sans chapeau.

5° Dans le cas où la validité du permis doit être étendue aux poids lourds ou aux transports en commun : un certificat médical attestant l'aptitude physique du candidat pour la conduite des poids lourds et des transports en commun. Ledit certificat n'est exigible que pour les candidats au permis poids lourds ou transports en commun. Il doit être établi par un médecin expert désigné par le Préfet. Fournir à la Préfecture 2 photos d'identité et un certificat de domicile légalisé.

6° En principe lorsqu'on demande l'extension d'un permis on doit joindre à la demande le permis dont on demande l'extension ; mais il est généralement admis, en fait, que le candidat conserve son ancien permis et ne le remet à l'inspecteur qu'après examen.

7° Les mineurs (moins de 21 ans) doivent joindre à leur demande une autorisation paternelle ; si le père est décédé, l'autorisation doit être délivrée par la mère ; dans ce cas présenter en plus l'acte de décès du père ou le livret de famille en portant mention. Si le père et la mère sont décédés, produire alors l'autorisation du tuteur et le jugement de tutelle.

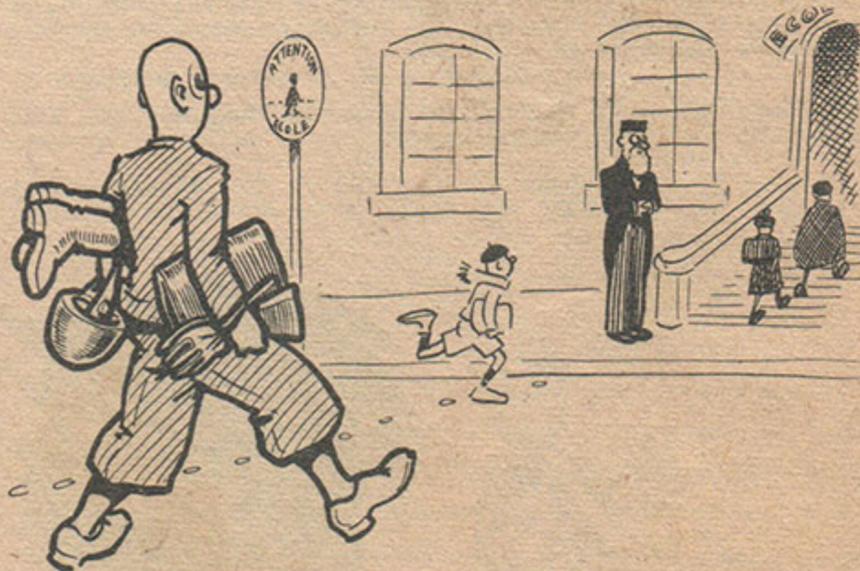
Ajournement : En cas d'ajournement le candidat qui désire se présenter à nouveau à l'examen après l'expiration des délais d'ajournement doit faire une nouvelle demande sur papier libre et apposer sur cette demande un timbre fiscal à 100 francs. Il doit indiquer dans cette demande la date de l'examen à la suite duquel il fut ajourné et il doit joindre à sa demande la fiche jaune délivrée par l'inspecteur à la suite de l'examen d'ajournement et constatant ledit ajournement.

Admission : S'il est reçu, le candidat reçoit immédiatement des mains de l'examinateur soit la carte rose, soit une attestation qui lui permet de conduire en attendant de l'avoir échangé contre sa carte rose.

N.B. — 1° Le candidat devra en outre disposer d'un véhicule à bord duquel il passera son examen.

2° Les permis militaires sont échangés contre des permis civils en effectuant une demande spéciale et en remplissant les mêmes formalités que ci-dessus (moins le timbre pour la convocation).

B) Le candidat s'adresse à une école spécialisée, qui non seulement se charge de lui apprendre à conduire, mais aussi de toutes les formalités sans dérangement pour ses élèves (l'examen est passé à bord du véhicule de l'école).



Le candidat s'adresse à une école spécialisée...

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

L'EXAMEN

La conduite d'un véhicule ne consiste pas seulement à savoir s'en servir. Il faut encore connaître certaines règles sans lesquelles la circulation serait par trop dangereuse. L'examen en vue de l'obtention du permis se compose donc de deux épreuves :

1° Une épreuve de conduite pratique, où il est demandé au candidat d'effectuer toutes les manœuvres élémentaires : démarrage, arrêt, demis-tours, démarrages en côtes, ralentissements, freinages au frein, au moteur, etc...

2° Une épreuve théorique, où il est posé au candidat différentes questions lui permettant de prouver qu'il connaît le code de la route et qu'il ne sera pas un « danger public ». Ces questions portent principalement sur les points suivants : Priorités en ville et sur route (ce chapitre du code est plein d'embûches...), où peut-on s'arrêter, quand peut-on doubler, etc... etc...

CARTE GRISE

La carte grise est la carte d'identité de votre moto. Elle est délivrée dans les Préfectures.

1° Si le véhicule est neuf : Faire une demande sur papier libre avec signature légalisée, dont voici le texte :

Monsieur le Préfet,

Je soussigné (nom et prénoms), né (date de naissance) à (lieu de naissance), demeurant à (adresse complète), ai l'honneur de vous informer que je désire mettre en circulation une automobile neuve portant les indications suivantes :

Marque : Type : Numéro de série :
Numéro du moteur :

Je joins à la présente : un mandat de 250 francs à l'adresse de votre Préfecture pour le timbre de la carte grise demandée ; une notice descriptive de mon automobile ; une déclaration de propriété établie sur une formule administrative spéciale. (On trouve des formules de déclaration de propriété dans les Préfectures).

Dans l'espoir de recevoir satisfaction le plus tôt possible, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux.

Signature du demandeur légalisée :

(La légalisation de la signature entraîne l'acquittement d'un droit sous forme de timbre apposé par le Maire ou le commissaire de police).

Remplir une notice descriptive. Remplir une déclaration de propriété. Acquitter les droits (variant avec la puissance). (Les formulaires sont délivrés à la préfecture).

2° Si le véhicule est acheté d'occasion : Faire une demande de nouvelle carte grise avec signature légalisée, dont voici le texte :

Monsieur le Préfet,

Je soussigné (nom et prénoms), né (date de naissance) à (lieu de naissance), demeurant à (adresse complète), ai l'honneur de vous informer que je désire mettre en circulation une (voiture, camionnette, camion) que j'ai acheté à (nom et prénoms du vendeur), demeurant à (adresse du vendeur) et qui porte les indications suivantes :

Marque : Type : Numéro de série :
Numéro du moteur :

Je joins à la présente : 1° la carte grise de l'ancien propriétaire délivrée par la Préfecture du département (nom du département à relever sur l'ancienne carte grise) ; 2° un certificat de vente établi par l'ancien propriétaire ; 3° le volet C de la déclaration de propriété ; 4° un certificat de voiture non gagée délivré par la susdite Préfecture ; 5° un mandat de 250 francs à l'adresse de votre Préfecture pour timbre de la carte grise que je vous demande ; une déclaration de propriété établie sur une formule spéciale. (On trouve des formules de déclaration de propriété dans les Préfectures, certificat de vente, signature légalisée).

Dans l'espoir de recevoir satisfaction le plus tôt possible, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux.

Signature du demandeur légalisée :

(La légalisation de la signature entraîne l'acquittement d'un droit sous forme de timbre apposé par le Maire ou le commissaire de police).

Joindre la carte grise et le volet C du précédent propriétaire. Un certificat de vente avec signature légalisée.

Remplir une déclaration de propriété. Acquitter les droits (variant avec la puissance).

N.B. — Certificat de vente :

Le Certificat de vente doit porter les noms, prénoms, profession, domicile de l'acquéreur, la marque, le type, le numéro d'ordre dans la série du type, le numéro d'immatriculation du véhicule et certifiant que ce dernier n'a pas subi de transformations mécaniques nécessitant une nouvelle réception. La signature du vendeur doit être légalisée par le maire ou le commissaire de police.

Certificat de non gage :

Le Certificat de non gage est à demander au Préfet du département où le véhicule était précédemment immatriculé. Ci-dessous modèle de demande :

« Monsieur le Préfet. — J'ai l'honneur de vous demander un certificat de non gage relatif au véhicule suivant : (Marque, type, numéro de série), immatriculé dans votre Préfecture sous le numéro (numéro d'immatriculation) au nom de (nom, prénoms et adresse du vendeur du véhicule). Ci-joint, à l'adresse de votre Préfecture, un mandat de la somme de 20 frs pour timbre du certificat et un timbre postal de 6 francs pour son envoi par poste. — Veuillez agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes sentiments respectueux ». Signature et adresse.

Le certificat de non gage n'est pas exigible dans le cas où le véhicule était précédemment immatriculé dans le département du demandeur de la nouvelle carte grise.

A PROPOS DE REGLEMENTS

Accessoires réglementaires :

Toute moto doit obligatoirement porter :

- 1° Une plaque d'identité du propriétaire.
- 2° Une plaque d'identité du châssis.
- 3° Un rétroviseur.
- 4° Un avertisseur.
- 5° Deux lanternes : 1 feu blanc AV ; 1 feu rouge AR.
- 6° Une plaque de nationalité en cas de voyage à l'étranger.

Cette plaque internationale ne dispense pas de celles ci-dessous énumérées :

a) Plaque portant en caractère bien apparents : le nom du constructeur, l'indication du type et le numéro d'ordre dans la série, puissance du moteur en chevaux-vapeur, ou le nombre, ou l'alésage des cylindres, enfin le poids à vide du véhicule.

b) Plaque portant le nom et le domicile du propriétaire.

c) Plaques avant et arrière portant le numéro d'immatriculation et la lettre donnée par le Service des Mines.

La plaque distinctive de la nationalité pour motos mesurera 18 centimètres dans le sens horizontal et 12 dans le sens vertical ; les lettres 8 centimètres de hauteur, la largeur de leurs traits étant de 10 millimètres.

7° Une plaque de numéro de police (immatriculation). (Vous trouverez les dimensions de cette plaque et des chiffres qui y figurent dans notre numéro du 9-12-49.

CE QU'IL FAUT SAVOIR

PERTE DU PERMIS DE CONDUIRE

Pièces à fournir pour en obtenir un duplicatum

Dossier à adresser à la Préfecture pour les départements et à la Préfecture de Police pour Paris :

1° Demande sur papier libre. Cette demande doit indiquer nom, prénoms, domicile, date et lieu de naissance de l'intéressé (signature légalisée par le Commissaire de Police ou le Maire) ;

2° Deux photos d'identité (format 4x4) ; de face, tête nue ;

3° Date et lieu d'obtention du permis, domicile à cette époque ;

4° Mandat postal de 400 francs, pour prix du timbre ;

5° Enveloppe affranchie portant l'adresse de l'intéressé.

REEMPLACEMENT DU PERMIS DE CONDUIRE

(Cas de détériorations diverses : permis déchirés, délavés, abîmés par un long usage, etc...).

Dossier à adresser à la Préfecture pour les départements et à la Préfecture de Police pour Paris :

1° Demande sur papier libre ;

2° Deux photographies d'identité (format 4x4), de face, tête nue ;

3° L'ancien permis de conduire ;

4° Mandat de 200 francs à l'adresse du Préfet ;

5° Une enveloppe timbrée à 6 francs pour retour du document.

PERTE DE CARTE GRISE

Pièces à fournir pour en obtenir un duplicatum

Dossier à adresser au Service des Cartes Grises (Préfecture pour les départements, Préfecture de Police pour Paris) :

1° Demande sur papier libre (signature légalisée par le Commissaire de Police ou le Maire) ;

2° Certificat de perte délivré par le Commissaire de Police ou le Maire qui en a fait le constat ;

3° Nouveau volet C.

Le duplicatum n'est délivré qu'au seul titulaire de la carte grise. Prix : 500 francs.



Si un cierge brûlé à St-Antoine de Padoue ne vous a pas fait retrouver les papiers perdus...

TABLEAU COMPLET des RECORDS du MONDE pour toutes les cylindrées

RECORDS



MOTOS

75 CMC.

- 1 km. départ lancé : 28-10-49. Rome-Ostie. A. Rulli, sur Magliano, 30''9, 116 kmh.
- 5 kms départ lancé : 3-7-29 à Brooklands. Hall sur Rocket-JAP, 5'20''20, 56 kmh. 21.
- 1 km. départ arrêté : 28-10-49, Rome-Ostie. A. Rulli, sur Magliano, 70''6. 89 kmh.
- 10 kms départ arrêté : 3-7-29 à Brooklands. Hall et Coblold sur Rocket-JAP, 11'2''87, 54 kmh. 31.
- 50 kms départ arrêté : 5-11-48 à Monza. Alberti Leoni Ruffo sur Guzzi, 85 kmh. 894.
- 10 kms départ arrêté : 3-7-29 à Brooklands. Hall et Coblold sur Rocket-85 kmh. 841.
- 1 mile départ lancé : 28-10-49, Rome-Ostie. A. Rulli, sur Magliano, 50''2, 116 kmh.
- 5 miles départ lancé : 3-7-29 à Brooklands. Hall sur Rocket-JAP, 8'34''70, 56 kmh. 28.
- 1 mile départ arrêté : 28-10-49, Rome-Ostie. A. Rulli, sur Magliano, 59''4, 60,5 kmh.
- 10 miles départ arrêté : 3-7-29 à Brooklands. Hall et Coblold sur Rocket-JAP, 17'46''13, 54 kmh. 34.
- 50 miles départ arrêté : 5-11-48 à Monza. Alberti, Leoni et Ruffo sur Guzzi-JAP, 85 kmh. 892.
- 100 miles départ arrêté : 30-7-29 à Brooklands. Hall et Coblold sur Rocket-JAP, 3h.5'19'', 52 kmh. 09.
- 1 heure départ arrêté : 5-11-48 à Monza, Alberti, Leoni et Ruffo sur Guzzi, 85 kmh. 916.
- 5 heures départ arrêté : 30-7-29 à Brooklands. Hall, Couper, Hutchings sur Rocket-JAP, 256 kms 637, 51 kmh. 34.
- 10 heures départ arrêté : 5-11-48 à Monza. Alberti, Ruffo, Leoni sur Guzzi, 77 kmh. 994.
- 2 heures départ arrêté : 5-11-48 à Monza. Alberti, Leoni et Ruffo sur Guzzi, 84 kmh. 661.
- 3 heures départ arrêté : 5-11-48 à Monza. Alberti, Leoni, Ruffo sur Guzzi, 80 kmh. 891.
- 4 heures départ arrêté : 5-11-48 à Monza. Alberti, Leoni, Ruffo sur Guzzi, 75 kmh. 725.
- 5 heures départ arrêté : 5-11-48 à Monza. Alberti, Leoni, Ruffo sur Guzzi, 76 kmh. 441.
- 6 heures départ arrêté : 5-11-48 à Monza. Alberti, Leoni, Ruffo sur Guzzi, 76 kmh. 778.
- 7 heures départ arrêté : 5-11-48 à Monza. Alberti, Leoni, Ruffo sur Guzzi, 76 kmh. 772.
- 8 heures départ arrêté : 5-11-48 à Monza. Alberti, Leoni, Ruffo sur Guzzi, 76 kmh. 675.
- 9 heures départ arrêté : 5-11-48 à Monza. Alberti, Leoni, Ruffo sur Guzzi, 77 kmh. 483.

100 CMC.

- 1 km. départ lancé : (voir 75 cmc.)
- 5 kms départ lancé : 31-8-30 à Montlhéry. M. Rapeau sur Motopédale, 3'11'', 94 kmh.
- 1 km. départ arrêté : (voir 75 cmc.)
- 10 kms départ arrêté : 31-8-30 à Montlhéry. M. Rapeau sur Motopédale, 6'42'', 89 kmh.
- 50 kms départ arrêté : 24-9-31 à Montlhéry, M. Rapeau sur Dédé, 31'52'', 94 kmh.
- 100 kms départ arrêté : 24-9-31 à Montlhéry, M. Rapeau sur Dédé, 1h 03' 1/10, 94 kmh.
- 500 kms départ arrêté : 4-5-33 à Montlhéry. Rapeau et Renaud sur Prester Aubier-Dunne, 6h.08'6/10, 81 kmh.
- 1.000 kms départ arrêté : 4-5-33 à Montlhéry. Rapeau et Renaud sur

- Prester Aubier-Dunne, 12h.16'4/10, 81 kmh.
- 1 mile départ lancé : (voir 75 cmc.)
- 5 miles départ lancé : 31-8-30 à Montlhéry. Rapeau sur Motopédale, 5'09'', 94 kmh.
- 1 mile départ arrêté : (voir 75 cmc.)
- 10 miles départ arrêté : 31-8-30 à Montlhéry. Rapeau sur Motopédale, 10'41'5/10, 90 kmh.
- 50 miles départ arrêté : 24-9-31 à Montlhéry. Rapeau sur Dédé, 51'2/10, 94 kmh.
- 100 miles départ arrêté : 5-11-48 à Monza. Alberti, Leoni, Ruffo sur Guzzi, 1h.53'4/10, 85 kmh.
- 200 miles départ arrêté : 4-5-33 à Montlhéry. Rapeau et Renaud sur Prester Aubier-Dunne, 3h 56'42''4/10, 81,583 kmh.
- 500 miles départ arrêté : 4-5-33 à Montlhéry. Rapeau et Renaud sur Prester Aubier-Dunne, 9h.56'1/10, 81 kmh.
- 1 heure départ arrêté : 24-9-31 à Montlhéry. Rapeau sur Dédé, 94 kms, 94 kmh.
- 2 heures départ arrêté : 5-11-48 à Monza. Alberti, Leoni, Ruffo sur Guzzi, 169 kms, 85 kmh.
- Le 4-5-33 à Montlhéry, Rapeau et Renaud sur Prester Aubier-Dunne :
- 3 heures départ arrêté : 249,1 kms, 83 kmh
- 4 » » » 323,6 kms, 81 kmh.
- 5 » » » 407,3 kms, 81 kmh.
- 6 » » » 487,9 kms, 81 kmh.
- 7 » » » 566 kms, 81 kmh.
- 8 » » » 649 kms, 81 kmh.
- 9 » » » 724 kms, 80 kmh.
- 10 » » » 810 kms, 81 kmh.
- 11 » » » 898 kms, 82 kmh.
- 12 » » » 977 kms, 81 kmh.
- 24 » » » 1.245 kms, 52 kmh.

125 CMC.

- 1 km. départ lancé : 14-18-48, Jabbeke-Ostende. Cavanna sur F.B. Mondial, 22''3, 161 kmh.
- 5 kms départ lancé : 4-10-48 à Montlhéry Remondini sur Jonghi, 2'24'', 124 kmh. 280.
- 1 km. départ arrêté : 14-10-48, Cremona. Cavanna sur F.B. Mondial, 37' 97/100, 94 kmh. 811.
- 10 kms départ arrêté : 4-10-48 à Montlhéry Remondini sur Jonghi, 5' 3'', 118 kmh. 073.
- 50 kms départ arrêté : 4-10-48 à Montlhéry. Remondini sur Jonghi, 24'26'', 122 kmh. 424.
- 100 kms départ arrêté : 6-10-48 à Montlhéry. Remondini sur Jonghi, 48'51'', 122 kmh. 479.
- 500 kms départ arrêté : 23-3-49 à Montlhéry. Masserini, Brunori, Masetti, Rizi sur Lambretta, 4h.31'21'', 108 kmh. 554.
- 1.000 kms départ arrêté : 23-3-49 à Montlhéry. Masserini, Brunori, Masetti, Rizi sur Lambretta, 9h.17'40'', 107 kmh. 558.
- 1 mile départ lancé : 14-18-48, Jabbeke-Ostende. Cavanna, sur F.B. Mondial, 35''9, 162 kmh.
- 5 miles départ lancé : 4-10-48 à Montlhéry. Remondini sur Jonghi, 3'53'', 125 kmh. 270.
- 1 mile départ arrêté : 14-10-48, Cremona. Cavanna sur F.B. Mondial, 55' 61/100, 104 kmh. 183.
- 10 miles départ arrêté : 4-10-48 à Montlhéry. Remondini sur Jonghi, 7'59'', 120 kmh. 074.
- 50 miles départ arrêté : 4-10-48 à Montlhéry. Remondini sur Jonghi, 39'12'', 123 kmh. 146.
- 100 miles départ arrêté : 23-3-49 à Montlhéry. Masserini, Brunori, Masetti, Rizi sur Lambretta, 1h.29'7'', 108 kmh. 340.
- 500 miles départ arrêté : 23-3-49 à Montlhéry. Masserini, Brunori, Masetti, Rizi sur Lambretta, 7h.30'28'', 107 kmh. 184.
- 1.000 miles départ arrêté : 17-4-49 à Montlhéry Masserini, Brunori, Masetti, Rizi sur Lambretta, 15'33'', 103,5 kmh.
- 1 heure départ arrêté : 6-10-48 à Montlhéry. Remondini sur Jonghi, 122 kmh. 879.
- 23-3-49 à Montlhéry. Masserini, Brunori, Masetti, Rizi sur Lambretta :
- 7 » » » 754 kms 723, 107 kmh. 817.
- 2 heures départ arrêté : 217 kms 810, 108 kmh. 905.
- 3 » » » 321 kms 942, 107 kmh. 314.
- 4 » » » 433 kms 219, 108 kmh. 304.
- 5 » » » 539 kms 284, 107 kmh. 586.
- 6 » » » 647 kms 852, 107 kmh. 975.
- 8 » » » 858 kms 768, 107 kmh. 346.
- 9 » » » 966 kms 193, 107 kmh. 354.
- 10 » » » 1.049 kms 128, 104 kmh. 912.
- 11 » » » 1.135 kms 425, 103 kmh. 220.
- 12 » » » 1.223 kms 299, 101 kmh. 999.
- 15-4-49 à Montlhéry. Masserini, Masetti, Rizi, Brunori sur Lambretta :
- 24 heures départ arrêté : 2 449 kms 631, 102 kmh. 067.
- 48 » » » 4 686 kms 417, 97 kmh. 639.

175 CMC.

- 1 km. départ lancé : 28-10-37 à Francfort-sur-Main. Winkler sur D.K.W., 21'92, 164 kmh. 233.
- 5 kms départ lancé : 27-10-37 à Francfort-sur-Main. Winkler sur D.K.W., 1'51''57, 161 kmh. 334.
- 1 km. départ arrêté : 28-11-25 à Francfort-sur-Main. Winkler sur D.K.W., 29'54, 121 kmh. 868.
- 10 kms départ arrêté : 27-10-37 à Francfort-sur-Main. Winkler sur D.K.W., 3'55''57, 152 kmh. 821.
- 50 kms départ arrêté : 3-11-33 à Brooklands. Fernihough sur Excelsior, 2'27''90, 133 kmh. 54.
- 100 kms départ arrêté : 2-10-32 à Monza. Fumagalli sur Miller Balsamo, 45'45''80, 131 kmh. 11.
- 500 kms départ arrêté : 6-11-28 à Brooklands. Staniland, Cudden, Hewet sur Excelsior, 4h.30'36''34, 110 kmh. 86.
- 1 mile départ lancé : 28-10-37 à Francfort-sur-Main. Winkler sur D.K.W.,



7	>	>	>	879 kms	025,	125 kmh.	575.
8	>	>	>	1 001 kms	620,	125 kmh.	202.
9	>	>	>	1.124 kms	877,	124 kmh.	984.
11	>	>	>	1.337 kms	116,	121 kmh.	556.

350 CMC.

- 1 km. départ lancé : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Alberti Raffaele sur Guzzi, 16''885, 213 kmh. 207.
- 5 kms départ lancé : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Sandri sur Guzzi, 1'29''20, 201 kmh. 793.
- 1 km. départ arrêté : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Sandri sur Guzzi, 25''40, 141 kmh. 732.
- 10 kms départ arrêté : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Sandri sur Guzzi, 3'08''90, 190 kmh. 577.
- 50 kms départ arrêté : 24-11-38 à Monza. Tenni sur Guzzi, 16'25''6, 182 kmh. 629.
- 100 kms départ arrêté : 20-11-38 à Monza. Tenni sur Guzzi, 33'38''23, 178 kmh. 374.
- 500 kms départ arrêté : 27-10-49 à Monthéry. Bell, Duke et Oliver sur Norton, 3h.04'29'', 163 kmh.
- 1.000 kms départ arrêté : 26-10-31 à Monthéry. Milhoux et Tacheny sur F.N., 7h.08'27'', 140 kmh. 04.
- 1 mile départ lancé : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Alberti Raffaele sur Guzzi, 27''39, 211 kmh. 523.
- 5 miles départ lancé : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Sandri sur Guzzi, 2'23''80, 201 kmh. 447.
- 1 mile départ arrêté : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Sandri sur Guzzi, 36''29, 159 kmh. 648.
- 10 miles départ arrêté : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Sandri sur Guzzi, 4'56''60, 195 kmh. 335.
- 50 miles départ arrêté : 20-11-38 à Monza. Tenni sur Guzzi, 27'09''52, 177 kmh. 771.
- 100 miles départ arrêté : 20-11-38 à Monza. Tenni sur Guzzi, 53'40''18, 179 kmh. 916.
- 500 miles départ arrêté : 27-10-49 à Monthéry. Bell, Duke et Oliver sur Norton, 4h.59'41'', 161 kmh.
- 1.000 miles départ arrêté : 26-10-31 à Monthéry. Milhoux et Tacheny sur F.N., 11h.37'03'', 138 kmh. 53.
- 1 heure départ arrêté : 20-11-31 à Monza. Terini sur Guzzi, 180 kms 499.
- 2 heures départ arrêté : 27-10-49 à Monthéry. Bell, Duke, Oliver sur Norton, 325,3 kms, 163 kmh.
- 3 heures départ arrêté : 27-10-49 à Monthéry. Bell, Duke, Oliver sur Norton, 488,2 kms, 163 kmh.
- 4 heures départ arrêté : 27-10-49 à Monthéry. Bell, Duke, Oliver sur Norton, 645 kms, 161 kmh.
- 5 heures départ arrêté : 27-10-49 à Monthéry. Bell, Duke, Oliver sur Norton, 805 kms, 161 kmh.
- Le 20-10-31 à Monthéry, par Milhoux et Tacheny sur F.N. :
- 6 heures départ arrêté : 846 kms 342, 151 kmh. 06.
- 7 » » » 979 kms 778, 139 kmh. 97.
- 8 » » » 1.122 kms 187, 140 kmh. 87.
- 9 » » » 1.260 kms 163, 140 kmh. 02.
- 11 » » » 1.528 kms 673, 138 kmh. 97.
- 10 heures départ arrêté : 26-10-31 à Monthéry. Milhoux et Tacheny sur F.N., 1.397 kms 624, 139 kmh. 76.
- 12 heures départ arrêté : 26-10-31 à Monthéry. Milhoux et Tacheny sur F.N., 1.660 kms 942, 138 kmh. 41.
- 24 heures départ arrêté : 22-3-33 à Monthéry. Jeannin, Perrin et Andreino sur Jonghi, 2.802 kms 830, 116 kmh. 78.

500 CMC.

- 1 km. départ lancé : 28-10-37 à Frankfort. Henné sur B.M.W., 12''88, 279 kmh. 503.
- 5 kms départ lancé : 28-10-37 à Frankfort. Henné sur B.M.W., 1'06''60, 270 kmh. 270.
- 1 km. départ arrêté : 13-10-37 à Brescia-Bergamo. Taruffi sur Gilera, 24''06, 149 kmh. 625.
- 10 kms départ arrêté : 2-10-33 à Brescia-Bergamo. Taruffi sur Gilera, 2'42''1, 222 kmh. 085.
- 50 kms départ arrêté : 13-4-39 à Brescia-Bergamo. Taruffi sur Gilera, 15'01''8, 199 kmh. 600.
- 100 kms départ arrêté : 13-4-39. Brescia-Bergamo. Taruffi sur Gilera, 29'48''4, 201 kmh. 297.
- 500 kms départ arrêté : 11-11-48 à Monthéry. West, Graham, Monneret sur A.J.S., 2h.51'48'', 174 kmh. 621.
- 1.000 kms départ arrêté : 11-11-48 à Monthéry. West, Graham, Monneret sur A.J.S., 6h.26'57'', 155 kmh. 055.
- 2.000 kms départ arrêté : 25-6-37 à Monthéry. Monneret, Jarot, Lieutaud, Bourguin sur Monet-Goyon, 14h33'13''88, 137 kmh. 42.
- 3.000 kms départ arrêté : 25-6-37 à Monthéry. Monneret, Jarot, Lieutaud, Bourguin sur Monet-Goyon, 22h.21'25'', 134 kmh. 19.
- 1 mile départ lancé : 28-10-37 à Franckfort. Henné sur B.M.W., 20''97, 276 kmh. 282.
- 5 miles départ lancé : 28-10-37 à Franckfort. Henné sur B.M.W., 1'52''18, 258 kmh. 229.
- 1 mile départ arrêté : 21-10-37 à Brescia-Bergamo. Taruffi sur Gilera, 4'30''9, 213 kmh. 866.
- 10 miles départ arrêté : 21-10-37 à Brescia-Bergamo. Taruffi sur Gilera, 23'28''4, 205 kmh. 681.
- 50 miles départ arrêté : 13-4-39 à Brescia-Bergamo. Taruffi sur Gilera, 47'21''8, 203 kmh. 872.
- 500 miles départ arrêté : 11-11-48 à Monthéry. West, Graham et Monneret sur A.J.S., 4h.40'20'', 172 kmh. 218.
- 1.000 miles départ arrêté : 25-6-37 à Monthéry. Monneret, Jarrot et Lieutaud, Bourguin sur Monet-Goyon, 11h.23'42'', 141 kmh. 23.
- 2.000 miles départ arrêté : 25-6-37 à Monthéry. Monneret, Jarrot et taud, Bourguin sur Monet-Goyon, 23h.58'12'', 134 kmh. 28.
- 1 heure départ arrêté : 13-4-39 à Brescia-Bergamo. Taruffi sur Gilera, 205 kms 252, 205 kmh. 252.
- 2 heures départ arrêté : 28-10-49 à Monthéry. Bell, Duke, Oliver sur Norton, 360 kms, 180 kmh.
- Le 11-11-48 à Monthéry, par West, Graham et Monneret sur A.J.S. :
- 3 heures départ arrêté : 524 kms 07, 174 kmh. 691.
- 4 » » » 691 kms 16, 172 kmh. 691.
- 5 » » » 862 kms 137, 172 kmh. 427.
- 6 » » » 933 kms 969, 155 kmh. 662.
- 7 » » » 1.034 kms 573, 147 kmh. 796.
- 1 heure départ arrêté : (voir 500 cmc.)
- 2 heures départ arrêté : (voir 500 cmc.)
- 3 heures départ arrêté : (voir 500 cmc.)
- 4 heures départ arrêté : (voir 500 cmc.)

250 CMC.

- 1 km. départ lancé : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Alberti, sur Guzzi 16''885, 213 kmh. 207.
- 5 kms départ lancé : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Sandri sur Guzzi, 1'29''20, 201 kmh. 793.
- 1 km. départ arrêté : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Sandri sur Guzzi, 25''40, 141 kmh. 732.
- 10 kms départ arrêté : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Sandri sur Guzzi, 3'08''90, 190 kmh. 577.
- 50 kms départ arrêté : 24-11-38 à Monza. Tenni sur Guzzi, 16'25''6, 182 kmh. 629.
- 100 kms départ arrêté : 20-11-38 à Monza. Tenni sur Guzzi, 33'38''23, 178 kmh. 374.
- 500 kms départ arrêté : 23-10-47 à Monthéry. Monneret, Anderson, Thomas sur Guzzi, 3h.33'1'', 140,8 kmh.
- 1.000 kms départ arrêté : à Brooklands. Fernihough sur Cotton-JAP, 7h.59'16'', 125 kmh. 189.
- 2.000 kms départ arrêté : record battu par 125 cmc. Lambretta.
- 1 mile départ lancé : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Alberti Raffaele sur Guzzi, 27''39'', 211 kmh. 523.
- 5 miles départ lancé : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Sandri sur Guzzi, 2'23''80, 201 kmh. 447.
- 1 mile départ arrêté : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Sandri sur Guzzi, 36''29, 159 kmh. 648.
- 10 miles départ arrêté : 20-10-39 à Brescia-Bergamo. Sandri sur Guzzi, 4'56''80, 195 kmh. 335.
- 50 miles départ arrêté : 20-11-38 à Monza. Tenni sur Guzzi, 27'09''52, 177 kmh. 771.
- 100 miles départ arrêté : 20-11-38 à Monza. Tenni sur Guzzi, 53'40''18, 179 kmh. 916.
- 500 miles départ arrêté : 11-10-35 à Brooklands. Fernihough sur Cotton-JAP, 6h.23.11''88, 125 kmh. 993.
- 1.000 miles départ arrêté : record battu par 125 cmc.
- 1 heure départ arrêté : 20-11-38 à Monza. Tenni sur Guzzi, 180 kms 499.
- 2 heures départ arrêté : 10-8-38 à Monthléry. Monneret sur Jonghi, 285 kms 419, 142 kmh. 71.
- 3 heures départ arrêté : 23-10-47 à Monthléry. Monneret, Anderson, Thomas sur Guzzi, 428 kms 700, 143 kmh.
- 4 heures départ arrêté : 23-10-47 à Monthléry. Monneret, Anderson, Thomas sur Guzzi, 565 kms, 141,2 kmh.
- 5 heures départ arrêté : 11-10-35 à Brooklands. Fernihough sur Cotton-JAP, 627 kms 095, 125 kmh. 418.
- 10 heures départ arrêté : 11-10-35 à Brooklands. Fernihough sur Cotton-JAP, 1.241 kms 110, 124 kmh. 111.
- 12 heures départ arrêté : 11-10-35 à Brooklands. Fernihough sur Cotton-JAP, 1.411 kms 563, 117 kmh. 630.
- 24 heures départ arrêté : record battu par 125 cmc. Lambretta.
- Le 11-10-35 à Brooklands. Fernihough, Mortimer, sur Cotton-JAP
- 6 heures départ arrêté : 757 kms 368, 126 kmh. 228.

L'ÉCHAPPEMENT LIBRE FAIT GAGNER UN PEU DE VITESSE... ET BEAUCOUP DE PROCES-VERBAUX

CALENDRIER SPORTIF

NATIONAL

1950

AUTOMOBILES et MOTOCYCLISTES

Communiqué par
la Fédération Française de
Motocyclisme

JANVIER

début : A. Slalom Automobile (A.C. Nice).

FEVRIER

18-22 : A. 1^{er} Rallye Marseille San Remo Marseille (A.C. Marseille).

MARS

5 : M. Circuit de Zerhoun (M.C. Meknès).
5 : M. Moto-Cross du M.C. Touraine.
12 : M. Rallye Côte d'Azur (Motocycle-Club Nice). 12 : M. Moto-Cross de l'A.M.S.
19 : A. Circuit de Vitesse Automobile de Marseille (A.C. Marseille). 19 : M. Circuit de Vitesse Motocycliste de Marseille (M.C. Marseille). 19 : A. Course de voitures 500 cc (A.C.I.F.). 19 : M. Rallye du Printemps (A.M. Niçoise). 19 : M. Moto-Cross du Printemps (M.C. Clodoaldien).
24-25-26 : A. 3^e Rallye International Lyon-Charbonnières (A.C. Rhône).
26 : M. Course de Côte de Charbonnières (M.C. Lyon). 26 : A. Circuit de Vitesse pour Voitures de Sport (A.C.I.F.). 26 : M. Moto-Cross du Buffalo Moto-Club. 26 : M. Moto-Cross du M.C. Toulousain.

AVRIL

1-2 : M. Concours de Régularité à Alger (M.C. Algérie).
2 : A. Coupe d'Or des Voitures de Courses 500 cmc. (A.C.I.F.). 2 : M. Courses qualificatives au Bol d'Or (A.M.C.F.). 2 : M. Paris-Nice et Course de Côte de la Turbie (M.C. Nice). 2 : M. Course sur piste (M.C. Charentais). 2 : M. Moto-Cross du M.C. Cannes. 2 : M. Moto-Cross du M.C. Narbonne.
4-10 : A. 3^e Rallye Soleil-Cannes (A.C. Nice).
9 : A. 2^e Circuit International de Vitesse pour Voitures de Série (A.C. Nice). 9 : M. Moto-Cross de l'A.M.C. Orléanais. 9 : M. Moto-Cross du Buffalo Moto-Club. 9 : M. Circuit International Motocycliste de Pau (M.C. Béarn).
10 : A. Grand Prix Automobile de Pau (F.I.) (A.C.B.B.). 10 : M. Course de côte du M.C. Dracénois. 10 : M. Moto-Cross du Motor-Club.
16 : M. Course sur gazon - Champ de Course de Rochefort (M.C. Rochefortais). 16 : M. Moto-Cross du Motor-Club.
23 : A. Circuit de Régularité de la Vienne (A.C. Ouest). 23 : M. Moto-Cross de l'A.M.S. 23 : M. Moto-Cross ou Prairie (Association Cyclecariste et Motocycliste de Picardie).
29-30 : M. Concours de Régularité à Boufarik (M.C. Algérie).
30 : A. Grand Prix de Paris (F.I.) (A.C.I.F.).
30 : M. Prix de Paris Motocycliste (A.M.C.F.).
30 : M. Circuit Motocycliste d'Oloron (M.C. Béarn). 30 : M. Prix Motocycliste de la Sarre St Wendel (U.M. Sarroise). 30 : M. XIV^e Circuit d'Endurance et de Régularité de Haute Normandie. 30 : M. Moto-Cross du M.C. Avignon. 30 : M. Moto-Cross du M.C. Banlieue Nord.

MAI

1 : M. Circuit de Vitesse Motocycliste à Nice (A.M. Niçoise et Motocycle Club de Nice).
6-7 : M. Epreuves de Régularité du M.C. Lyon et épreuves de vitesse pour petites cylindrées.
7 : A. Grand Prix du Cinquantenaire de l'A.C. du Nord (F.2). 7 : M. Circuit de Vitesse du Cinquantenaire (M.C. Nord). 7 : M. Circuit Motocycliste d'Endurance de l'Île de France (L.M. Ile-de-France). 7 : M. Kilomètre lancé du M.C. Mulhouse. 7 : M. Course sur piste à Clermont Ferrand (M.C. Auvergne). 7 : M. Moto-Cross du Buffalo Moto-Club. 7 : M. Moto-Cross à Surgères (M.C. Rochelais).
14 : A. M. Circuit de Vitesse Automobile et Motocycliste du Médoc à Lesparre (F.2) (A.C.S.O. et M.C. Médoc). 14 : M. Circuit de vitesse de Châteauroux (M.C. Centre). 14 : M. Circuit de Régularité d'Indre et Loire (M.C. Touraine). 14 : M. Epreuve de Vitesse sur Prairie (A.C. Mont Blanc).
14-15 : M. Marseille-Savone. Concours de régularité.
14 : M. Course de Vitesse pour motos 100 et 125 cmc. à St-Chamond (M.C. Furan). 14 : M. Moto-Cross du Motor-Club. 14 : M. Moto-Cross du M.C. Beauvaisis.
18 : M. Circuit de vitesse de Tarare (Balda-gos Moto-Club). 18 : M. Epreuve de vitesse sur piste au Stade Municipal de Bordeaux. 18 : M. Course sur Herbe du M.C. Charentais.
20-21 : A. Rallye de Laigle (A.C. Ouest).
21 : M. Circuit de Régularité Motocycliste de Laigle (M.C. Aiglon). 21 : M. Circuit Motocycliste du M.C. de Bergerac. 21 : M. Circuit de Vitesse Motocycliste Amateurs d'Orléans (A.M.C. Orléanais). 21 : M. Circuit de Vitesse Motocycliste du M.C. Salon. 21 : M. Moto-Cross du M.C. Picard. 21 : M. Moto-Cross de l'A.M.S.
25-29 : A. Rallye Automobile d'Aix-en-Provence (A.C. Marseille).
27-4-6 : A. Rallye International de l'Atlas Marocain (A.C. Marocain).
27-28-29 : A.M. Circuit de Régularité du Sud-Ouest (A.C.S.O. et M.C. Bordeaux).
28 : A. Circuit de Vitesse Automobile d'Aix-les-Bains (F.2 et 500) (A.C. Savoie).
29 : M. Circuit de Vitesse Motocycliste d'Aix-les-Bains (A.C. Savoie).

28 : A.M. Course de côte de Doullens (A.C. Picardie et M.C. Picard). 28 : A. Rallye Automobile sur la ville des Sables-d'Olonne (A.C. Deux-Sèvres). 28 : M. Circuit de Vitesse Petites Cylindrées du M.C. Dracénois. 28 : M. Circuit de Vitesse Amateur du M.C. Bourgogne. 28 : M. Course de côte de St Félix à Marsanne (M.C. Montélimar). 28 : M. Coupe Interclubs de Moto-Cross (M.C. Clodoaldien).
29 : M. Course sur Prairie (Olympique Avesnois).

JUIN

3-4-5 : A.M. XXII^e Bol d'Or Automobile et Motocycliste (A.C.I.F. et A.M.C.F.).
3 : M. Concentration Motocycliste de Moulins-Vichy (M.C. Moulins).
4 : M. Circuit de Vitesse Amateurs de Moulins (M.C. Moulins). 4 : M. Circuit de Vitesse à Alger (M.C. Algérie). 4 : M. Circuit de Vitesse pour motos légères (R.M.C. Carpentras). 4 : M. Course sur piste Vélodrome de Sapiac (M.C. Montalbanais). 4 : M. Moto-Cross du M.C. Cannes. 4 : M. Moto-Cross de Verdun (G.M.A.C. Lorrain). 4 : M. Moto-Cross ou Prairie (A.M.C. Picardie).
10 : M. Circuit Motocycliste des Remparts (M.C. Charentais).
11 : A. Circuit Automobile des Remparts (F.2 et 500) (A.C. Charente). 11 : A.M. XVIII^e Grand Circuit des Vosges (A.C. Alsace). 11 : M. Grand Prix de Moto-Cross de France (A.M.S.).
11-12-13 : A. Rallye International du Dauphiné (A.C. Drôme).
11 : M. Circuit de Vitesse Motocycliste de Bourges (M.C. Berry). 11 : M. Circuit de Vitesse pour petites motos jusqu'à 175 cc. (M.C. Istréen). 11 : M. Circuit du Grand Bois (M.C. Furan). 11 : M. Rallye de l'A.M. Niçoise. 11 : M. Moto-Cross de l'U.M. Marne. 11 : M. Moto-Cross du M.C. Toulousain.
17-18 : M. St-Etienne-Paris-St-Etienne (Sport Motocycliste Forézien).
18 : A. Circuit de Vitesse automobile (500) (A.C. Dauphinois). 18 : M. Circuit de Vitesse motocyliste du Dauphiné (M.C. Dauphinois). 18 : A.M. Course de Côte d'Ars (A.C. Centre). 18 : A. Rallye des Villes d'Eaux d'Auvergne (A.C. Auvergne). 18 : M. Course de Vitesse sur route de l'A.M.C. Cité. 18 : M. Circuit de Vitesse Amateur (M.C. Auvergne). 18 : M. 4^e Circuit Motocycl. de Vic Bigorre (M.C. Bigourdan).
18-19-20 : M. Circuit de Vitesse du M.C. Ville-neuvois.
18 : M. Moto-Cross du M.C. Beauvaisis. 18 : M. Moto-Cross du M.C. Sévrien.
23-24-25 : A. Rallye International du Rhône (A.C. Vauclusien).
24-25 : A. 24 Heures du Mans (A.C. Ouest).
23-24-25 : M. Rallye Motocycliste de l'A.M.S. Aixois.
24-25 : M. Rallye du Sidecar-Club de France.
25 : M. Circuit de Vitesse de la Ville de Bordeaux (M.C. Bordeaux). 25 : M. Circuit de Vitesse Motocyclist du M.C. Montluçon. 25 : M. Course de côte de Goldbach (U.M. Mulhouse). 25 : M. Course de Vitesse sur piste à Toulouse (U.M. Midi). 25 : M. Moto-Cross du Buffalo Moto-Club. 25 : M. Moto-Cross de l'A.S.P.P.

JUILLET

1-2-3 : A. Rallye des Fêtes d'Arles (A.C. Marseille). 1-2-3 : M. Circuit de Provence, Concours de Régularité (M.C. Marseille).
2 : A. Grand Prix de l'A.C.F. (F.1) et Coupe des Petites Cylindrées (F.2) (A.C. Champagne).
2 : M. Course de Vitesse de l'A.M. de la Seine.
2 : A.M. Circuit des Villes d'Eaux des Vosges (A.C. Vosgien). 2 : A. Course de côte de l'Es-crinet (A.C. Ardèche). 2 : A. Rallye du Var (A.C. Var). 2 : M. Circuit de Vitesse Amateurs de Touraine (M.C. Touraine). 2 : M. Circuit de Vitesse à Blida (M.C. Algérie). 2 : M. Moto-Cross de l'Amitié (M.C. Nord). 2 : M. Moto-Cross du M.C. Banlieue Nord.
7-8-9 : M. Circuit de Régularité du Languedoc (M.C. Toulousain).
9 : A. Grand Prix International de Côte du

Mont Ventour (A.C. Vauclusien). 9 : M. Course Internationale Motocycliste de Côte du Mont Ventour (M.C. Avignon).

6-9 : A. Rallye International de Dax (A.C. Landes).

9-10 : A. Rallye de l'A.C. du Haut Jura.

9 : M. Circuit de Vitesse Motocycliste du M.C. Mulhouse. 9 : M. Epreuve sur piste du M.C. Toulousain. 9 : M. Moto-Cross de l'Olympique Avesnois. 9 : M. Moto-Cross du Motor-Club.

12-21 : 3^e XIII^e Rallye International des Alpes (A.C. Marseille).

14 : M. Prix Motocycliste de la Ville de Carcassonne (M.C. Carcassonnais). 14 : M. Course de Vitesse Vélodrome de Marennes (M.C. Rochefortais). 14 : M. Course de Côte de Laffrey (M.C. Dauphinois).

16 : A. Circuit Automobile d'Albi (F.1 et 2) (A.M. Courses du Midi). 16 : M. Circuit Motocycliste d'Albi (M.C.C. Albigeois). 16 : M. Course pour petites motos du M.C. d'Arles. 16 : M. Moto-Cross Banlieue Ouest (M.C. Clodoaldien). 16 : M. Epreuve sur Herbe du M.C. Réolais.

22-23 : A. 4^e Rallye International d'Evian (A.C. Mont Blanc). 22-23 : A. Week-end Automobile de Dieppe (A.C.C.).

23 : A. Course d'Endurance à Montlhéry (S) (A.C.I.F.). 23 : M. Course de Vitesse à Vesoul (M.C. Haut Saonnais). 23 : M. Course de côte de la Baraque (M.C. Auvergne). 23 : M. Course de côte à Alger (M.C. Algérie). 23 : M. Nice-Milan-Nice (Motocycle Club de Nice). 23 : M. Moto-Cross sur Prairie de l'A.M.C. Picardie.

30 : A. Circuit de Vitesse Automobile de Rouen (S. et 500) (A.C.O.). 30 : M. Circuit de Vitesse de l'A.M. Niçoise. 30 : M. Circuit de Vitesse à La Rochelle (M.C. Rochefortais). 30 : M. Circuit de Vitesse à Montélimar (M.C. Montélimar). 30 : M. Rallye de Montauban (M.C. Montalbanais).

AOÛT

5 : M. Course sur Herbe du M.C. Langonnais.
6 : A. Circuit de Vitesse pour voitures 500 à Vitteil (A.C. Vosgien). 6 : M. Grand Prix de France Motocycliste du Comminges (F.F.M. et U.M. Midi). 6 : M. Course de côte de Sancerre (M.C. Berry). 6 : M. Course de côte d'Alleverd (M.C. Dauphinois).
13 : A.M. Course de côte du Col Bayard (A.C. Alpes et M.C. Alpin). 13 : M. Circuit de Vitesse Motocycliste du M.C. Cannes. 13 : M. Circuit de la Ville d'Ifrane (M.C. Meknès). 13 : M. Course pour petites motos du M.C. d'Arles. 13 : M. Course de côte du M.C. Mulhouse.
15 : M. Circuit de Laguëpie (M.C. Montalbanais). 15 : M. Course de Vitesse sur Prairie du M.C. Villersalais.
19-20 : A. Rallye Automobile de l'Iseran (A.C. Savoie).
20 : M. 4^e Circuit Motocycliste de Tarbes (M.C. Bigourdan).
26 : A. Circuit de Vitesse de la Baule (F.2 et 500) (A.C.O.).

SEPTEMBRE

3 : M. Course de côte de Grenoble (M.C. Dauphinois). 3 : M. Course sur piste du M.C. Charentais. 3 : M. Réunion sur piste (M.C. Montluçon). 3 : M. Moto-Cross de l'A.M.S. 3 : M. Moto-Cross du Vaurais (M.C. Vauréen).
10 : A. Circuit de Vitesse Automobile de Cadours (F.2 et F.3) (A.C. Midi). 10 : M. Circuit Motocycliste de Cadours (U.M. Midi). 10 : M. Rallye du M.C. Cannes. 10 : M. Course de côte du Mont Verdun (M.C. Lyon). 10 : M. Moto-Cross du Motor-Club. 10 : M. Moto-Cross du M.C. Beauvaisis.
17 : A. Prix Automobile de la Sarre (A.C. Sarre). 17 : M. Circuit Motocycliste de Vitesse du M.C. d'Avignon. 17 : M. Circuit Motocycliste de Varen (M.C. Montalbanais). 17 : M. Rallye d'Automne du M.C. Marseille. 17 : M. Moto-Cross de l'U.M. Agenaise. 17 : M. Moto-Cross du M.C. Banlieue Nord. 17 : M. Moto-Cross du M.C. Haut Saonnais.
23 : M. Circuit Motocycliste de Périgueux (M.C. Bergerac).
24 : A. 1^{er} Circuit Automobile de Vitesse de Périgueux (A.C. du Périgord). 24 : M. Course de Vitesse sur piste de l'A.M.C. Cité. 24 : M. Rallye d'Automne (A.M. Niçoise). 24 : M. Course de Vitesse sur piste à Toulouse (U.M. Midi). 24 : M. Moto-Cross du Buffalo Moto-Club. 24 : M. Moto-Cross d'Automne (M.C. Clodoaldien).

OCTOBRE

1 : A. Course de Voitures 500 cmc. (A.C. Marseille). 1 : M. Circuit des Viticulteurs (M.C. Meknès). 1 : M. Coupe des Vendanges (M.C. Bordeaux). 1 : M. Moto-Cross de l'A.M.S.
8 : A. Grand Prix du Salon (F.I. et S) (A.C. I.F.). 8 : M. Les Coupes du Salon Motocycliste (A.M.C.F.).
15 : M. Moto-Cross du Buffalo Moto Club.
Courant octobre : M. Nice-Paris (M.C. Nice).

NOVEMBRE

11 : M. Course de côte de la Moyenne Corniche (M.C. Nice).
12 : A. Grand Prix Automobile du Maroc à Casablanca (F.1 et 500) (A.C. Marocain). 12 : M. Circuit Motocycliste d'Anfa (M.C. Marocain).

A travers le Sport

A la « JOURNEE DES RECORDS »

de la moyenne Corniche,

Jean BEHRA

bat le record général.

Ainsi s'intitulait cette année la course classique maintenant de la Moyenne Corniche, qu'organise le Moto-Club de Nice.

Cette manifestation, un moment interdite par la Préfecture, fut heureusement autorisée à la dernière minute.

Cette journée, fertile en records, fut très brillante et le public participait réellement aux épreuves par son enthousiasme. Le mordant des coureurs fut tout à fait remarquable, puisque le temps et les moyennes furent très supérieures à celles de l'année dernière. On remarquait spécialement : Jean Behra qui remporta le record général de l'épreuve à une moyenne qui ne manque pas d'étonner lorsqu'on connaît ce difficile parcours, Jacquier-Bret, dont la moyenne frisa celle de Behra, Houel, Jacques Onda qui a l'étonnante spécialité de courir sur des machines d'un âge certain (plus de 17 ans) et qui réussit cependant à battre le record des 350 cmc. détenu jusqu'ici par Behra, à se placer second dans la catégorie 500 cmc.

Dans la catégorie 125 cmc. qui connaît un très vif succès dans le Midi, la lutte fut très serrée. La victoire revint cependant assez facilement à Donini dont la machine est d'une rapidité étonnante pour une si faible cylindrée.

Voici les résultats officiels :

CATEGORIE 125 CMC. PROFESSIONNELS
1. Donini, en 1' 31" 2/5 (record établi), moy. 77 kmh 500, sur M.V. Agusta ; 2. Aprosio, en 1' 39" 3/5, sur A.M.C. Urugo ; 3. Lucarini Pierre, en 1' 39" 4/5, sur Magnat-Debon ; 4. ex-aequo Champoussin, sur Magnat-Debon, et Petrand, sur Peugeot, en 1' 41" ; 6. Jeausseran, en 1' 41" 4/5 ; 7. Dini, en 1' 46" sur Elie Huin ; 8. Castellano, en 1' 52" 3/5, sur Terrot ; 9. Novelli, en 1' 56" 2/5, sur Elie Huin ; 10. Romieu, en 1' 56" 3/5, sur New-Map ; 11. Braccini Georges, en 1' 57" 1/5, sur M.R. ; 12. Lucarini François, en 2' 02" 3/5, sur Magnat-Debon.

CATEGORIE 125 CMC. AMATEURS
1. Bertaina, en 1' 45" 4/5 ; 2. Salvo Pascal, 2' 09" 1/5.

CATEGORIE 175 CMC. PROFESSIONNELS
1. Barde, en 1' 20" 2/5 (record battu, moy. 81 kmh. 900), sur Terrot ; 2. Donini, en 1' 30" 3/5, sur M.V. Agusta ; 3. Ghio, en 1' 35" 3/5, sur Magnat-Debon ; 4. Peirano, en 1' 44" 3/5, sur Terrot.

CATEGORIE 250 CMC. PROFESSIONNELS
1. Dini, en 1' 23" (moy. 87 kmh. 400), sur Magnat-Debon ; 2. Barde, en 1' 26", sur Terrot ; 3. Donini, en 1' 30" 2/5, sur M.V. Agusta.

CATEGORIE 350 CMC. PROFESSIONNELS
1. Onda Jacques, en 1' 13" (record battu, moy. 96 kmh. 800), sur Magnat-Debon ; 2. Houel, en 1' 47", sur Velocette.

CATEGORIE 350 CMC. AMATEURS
1. Saffiotti, en 1' 25" 2/5 (record battu) ; 2. Tomesani, en 1' 37" (record battu).

CATEGORIE 500 CMC. PROFESSIONNELS
1. Jacquier-Bret, en 1' 07" 3/5, sur Guzzi (record battu, moy. 103 kmh. 800) ; 2. Onda Jacques, en 1' 09", sur Magnat-Debon ; 3. Barde, en 1' 11", sur Norton ; 4. Capello, en 1' 17".

CATEGORIE 500 CMC. AMATEURS
1. Gastaldi, en 1' 21" (record battu) ; 2. Clerget, en 1' 33".

CATEGORIE 750 CMC. PROFESSIONNELS
1. Jacquier-Bret, en 1' 06" 1/5, sur Guzzi (record battu, moy. 106 kmh. 100) ; 2. Houel, en 1' 10", sur Gilera ; 3. Capello, en 1' 18" 2/5, sur Terrot.

CATEGORIE 750 CMC. AMATEURS
1. Gauchin, en 1' 25" 2/5 (record établi).

CATEGORIE 1000 CMC. PROFESSIONNELS
1. Jean Behra, en 1' 04", sur Guzzi (record général, record de la catégorie, moy. 108 kmh. 796) ; 2. Jacquier-Bret, en 1' 05" 3/5, sur Guzzi.

GEORGES HOUEL EN TETE DU CASQUE D'HONNEUR 1949 DE « MOTO-REVUE »

Voici bientôt le dernier jour de l'année, et il semble bien que personne ne puisse dépasser Houel pour l'attribution de notre casque d'honneur.

Il faut pourtant attendre le 31 décembre, à minuit, afin d'être certain du résultat, car un record du monde, battu dans l'année, compte pour 5 points ; une tentative sur longue distance peut donc donner à un pilote, grâce aux records intermédiaires, un nombre de points suffisant pour modifier le classement.

Nous n'avons toujours pas reçu le palmarès complet de plusieurs coureurs ; ceux-ci sont priés de nous l'expédier d'urgence, en indiquant toutes les épreuves où le départ fut pris (même sans terminer), et les meilleurs tours (dans chaque catégorie).

Voici pourtant le classement tel que nous pouvons l'établir à cette date ; le fait pour un coureur de pas nous faire parvenir son palmarès dans la huitaine signifie son accord pour le total de points indiqué.

1 ^{er}	Georges Houel	189	points
2 ^e	Jean Behra	146	»
3 ^e	Marcel Perrin	135	»
4 ^e	Georges Monneret	113	»
5 ^e	Jacques Collot	106	»
6 ^e	Pierre Monneret	74	»

dans les Clubs

■ **LIGUE MOTOCYCLISTE DE L'ILE DE FRANCE.** — *Communiqué.* — M. Roger Bouvet succède à M. Mauve à la présidence de la Ligue Motocycliste de l'île de France.

La Ligue Motocycliste de l'île de France a tenu le 16 décembre son assemblée générale annuelle en présence de M. Violet, Vice-Président de la F.F.M. et des nombreux délégués mandatés par les 27 clubs représentant la 3^e Région de la F.F.M. en île de France.

Après un exposé du président M. Mauve sur l'activité de la Ligue en 1949, les rapports moral et financier présentés respectivement par M. Cantalice secrétaire, et M. Fresse Trésorier, qui furent adoptés à l'unanimité.

Il fut ensuite procédé par vote secret au renouvellement des membres du bureau qui furent élus à l'unanimité pour l'exercice 1950, comme suit :

Président : M. Bouvet Roger (Moto-Club Sévriens). 3 Vice-Présidents : MM. Bonin Raymond (A.M. Seine), Voyer Marius (Motor-Club), Rouquette Fernand (Moto-Club de Paris). 1 Secrétaire général : M. Cantalice Gabriel (M.C. Châtillonnais). 2 Secrétaires adjoints : MM. Poirier (A.M. Seine) et Buffavent (M.C. Clodoaldien). 1 Trésorier : M. Fresse André (Sporting M.C. Parisien). 1 Délégué à la F.F.M. : M. Cantalice Gabriel, Secrétaire général.

L'élection de ce Bureau s'étant prolongée plus qu'il n'était prévu, la désignation des différentes Commissions de Travail (moto-cross, vitesse, tourisme, etc...), a dû être reporté à la prochaine réunion mensuelle de la Ligue qui aura lieu le jeudi 12 janvier 1950 à 21 heures au Siège social, 66, rue de Rivoli, Paris-4^e (Aux « Armes de la Ville », salle du sous-sol).

LIGUE MOTOCYCLISTE REGIONALE (COMMUNIQUE OFFICIEL)

La réunion de la L.M.R. « Guyenne » a eu lieu le 19 décembre, sous la présidence de M. Fragnaud, assisté de J.J. Danguilhén, Secrétaire général, de A. Capelle, Trésorier, et de tous les délégués des clubs affiliés.

Le Calendrier Régional 1950 a été ainsi arrêté :
9 Avril : Circuit International de Pau (M.C. Béarn). 30 Avril : Circuit National d'Oloron Ste Marie (M.C. Béarn). 14 Mai : Circuit de vitesse de Lesparre (M.C. Médoc). 18 Mai : Vitesse sur piste, Parc des Sports de Bordeaux (M.C. Bordeaux). 21 Mai : Circuit National Vitesse de Bergerac (M.C. Bergerac). 27-28-29 Mai : 18^e Circuit National de régularité du Sud-Ouest (M.C. Bordeaux). 4 Juin : La Teste, Grass-track (M.C. Testerin). 18 Juin : Circuit national de Vitesse de Villeneuve sur Lot (M.C. Villenouveils). 25 Juin : Circuit national de Vitesse de Bordeaux, Parc Bordelais, (M.C. Bordeaux). 2 Juillet : La Réole, Grass-track national (M.C. Réolais). 9 Juillet : Bazas, Grass-track (M.C. Bazadais). 14 Juillet : Port Ste Foy, Grass-track (M.C. Bergerac). 23 Juillet : Marmande, Grass-track (M.C. Marmandais). 6 Août : Langon, Grass-track national (P.C. Langonais). 15 Août : Villérial, Grass-track national (M.C. Villérialais). 20 Août : Gontaud, Grass-track (M.C. Marmandais). 17 Septembre : Agen, Moto-Cross national (U. Motocycliste Agenaise). 23 Septembre : Périgueux, Circuit national de vitesse (M.C. Bergerac). 1^{er} ou 7 Octobre : Coupe des Vendanges. Voitures 500 cmc. et motos 500 cmc. (A.C.S.O., M.C. Bordeaux).

Le Président donne ensuite le résultat du Championnat des Conducteurs de la Ligue 1949. Il a été délivré en 1949 : 140 licences diverses, 86 coureurs se sont classés dans les 17 épreuves organisées dans le ressort de la Ligue.

A été proclamé champion de la Ligue Guyenne : M. Raymond Bordan, du M.C. Bordeaux, qui enlève de haute lutte (97 points) cette compétition. Il lui est donc attribué le Casque d'Honneur aux armes et couleurs de la Ligue « Guyenne » 1949.

Viennent ensuite : MM. Jacques Vaque (93 pts) du M.C. Marmandais. Max Réau (66 pts) M.C. Bordeaux. Y. Cal-

— Calendrier sportif international —

COMMUNIQUE PAR LA FEDERATION INTERNATIONALE MOTOCYCLISTE

AVRIL

1^{er} ou 2 avril : Prix Motocycliste de Nice (France). 9 : Circuit International de Pau (France). 16 : Grand Prix d'Espagne à Barcelone. 24 : Trophée Motocycliste international de San Remo (Italie). 29 : Course de l'A.C.U. 29-30 : Circuit International de Schaffouse (Suisse). 30 : Circuit de Mettet (Belgique). 30 : Prix de Paris Motocycliste de l'A.M.C.F. (France).

MAI

1^{er} ou 2 mai : Circuit de Vitesse Motocycliste à Nice (France). 1 au 6 : Scottish Six Days Trial 5-6-7 : Scude del Sud (Italie). 6 : Leinster 200 (Irlande). 6-7 : Circuit International d'Erlen (Suisse). 6-7 : Epreuves de Régularité du M.C. de Lyon (France). 7 : Grand Prix de Finlande. 7 : Circuit de Vitesse du Cinquantenaire du M.C. Nord (France). 13 : North West 200 (Irlande). 13-14 : Circuit International d'Olten (Suisse). 14 : IV^e Prix International de Madrid (Espagne). 14 : Circuit de Florefe (Belgique). 18 : Grand Prix de Luxembourg. 18 : Circuit de Vitesse de Tarare (France). 18 : Grand Prix de Moto-Cross de Hollande 18 ou 7 ou 21 : Circuit de Mons (Belgique). 20-21 : Circuit International Dubendorf (Suisse). 21 : Circuit du Limbourg (Belgique). 21 : Circuit de Ferrara (Italie). 28 : Grand Prix de Hongrie. 28 : XX^e Circuit des Frontières (Belgique). 28 : 4^e Circuit Motocycliste de Vic Bigorre (France). 28 : Circuit Motocycliste d'Aix-les-Bains.

JUIN

3-4 : XXII^e Bol d'Or Motocycliste (France). 3-4 : Circuit International de Berne (Suisse). 5-7-9 : International Tourist Trophy Races (A.C.U.). 11 : Grand Prix d'Autriche. 11 : XVIII^e Grand Circuit des Vosges (France). 11 : Grand Prix de Moto-Cross de France. 11 : Cote de la Sarte (Belgique). 17-18 : Circuit International Wohlen (Suisse). 23-25 : Concours International des Alpes Autrichiennes. 23-24-25 : Rallye International de Monaco. 25 : Circuit de Gedinne (Belgique).

JUILLET

1-2 : Circuit International Weingigen (Suisse). 2 : Grand Prix de la F.M. de Belgique. 2 :

Course de Vitesse de l'A.M. de la Seine (France). 2 : Course de Côte (Autriche). 2 : Grand Prix d'Italie de Moto-Cross à Imola. 7 : Rallye International de Tourisme (Pays Bas). 8 : T.T. Hollandais. 9 : Course Int. de côte du Mont Ventoux (France). 15-16 : Hedemoravd Road Race (Suède). 15-16 : Circuit International de Porrentruy (Suisse). 16 : Circuit Motocycliste d'Albi (France). 16 : Circuit Slovansky okruh (Tchécoslovaquie). 16 : Grand Prix de Cross du Luxembourg 16 : V^e Rallye Int. Madone des Centaures (Italie). 22-23 : Grand Prix de la F.M. Suisse. 23 : Grand Prix de Pologne.

AOÛT

5 : Grand Prix de France au Comminges (France). 6 : Grand Prix de Belgique de Moto-Cross. 6 : Circuit de Zandvoort (Pays Bas). 8 : III^e Prix Int. de Guipuzcoa San Sebastian (Espagne). 13 : Circuit de Pilzen (Tchécoslovaquie). 13 : Stockholmsavd Road Race (Suède). 13-20 : International Motorcycle Marathon (Pologne). 17-20 : Liège-Milan-Liège (Belgique). 19 : Ulster Grand Prix (Irlande). 20 : Circuit de Tabor (Tchécoslovaquie). 20 : Moto-Cross des Nations (Belgique). 26-27 : IV^e Circuit Sardinere-Santander (Espagne). 27 : Grand Prix de Norvège. 27 : Circuit d'Olomoc (Tchécoslovaquie). 29 : Course de côte Santo Domingo, Bilbao (Espagne). 31 : Course de côte Castrejana à Bilbao (Espagne).

SEPTEMBRE

3 : V^e Prix de Bilbao (Espagne). 3 : Grand Prix de Brno (Tchécoslovaquie). 10 : Grand Prix des Nations (Belgique). 16-17 : Circuit International de Locarno (Suisse). 17 : Circuit de Prague (Tchécoslovaquie). 18-23 : Six Jours Internationaux (A.C.U.). 23 : Carrowdore 100 (Irlande). 24 : Circuit de Vitesse du M.C. de Marseille.

SEPTEMBRE

1 : Prix Pena Motorista Barcelona (Espagne). 8 : Int. Zirlerbergrennen (Tyrol) côte (Autriche).

NOVEMBRE

12 : Circuit d'Anfa du M.C. Marocain (France).



Une sortie du Moto-Club de Djibouti, nouvellement fondé.

lède (59 pts) M.C. Bordeaux. Sigala Ch. (57 pts) M.C. Bergerac Boulanger Ed. (53 pts), M.C. Bordeaux.

Indépendamment de ce classement général, il a été établi le classement par catégorie :

125 cmc, champion M. Borcan (M.C. Bordeaux). 175 cmc., champion M. Ch. Sigala (M.C. Bergerac). 250 cmc, champion M. Visade (Mont-de-Marsan). 350 cmc., champion M. Bonin (Bordeaux). 500 cmc., champion M. Lépine (Bordeaux). Sidecars, champion M. Callende (Bordeaux).

A chaque concurrent classé ci-dessus, il sera remis un titre justifiant son classement, lequel pourra éventuellement lui servir pour les engagements 1950. La distribution en aura lieu sur convocation des intéressés : le 16 janvier 1950, au cours de l'Assemblée Générale de la Ligue.

Siège Social de la Ligue « Guyenne », 102, bd du Président Wilson à Bordeaux

MOTO-CLUB DE PARIS. — Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Complétant les informations du banquet, voici parmi les heureux lauréats de l'année 1949 : M. Robert Lenglet qui se vit attribuer le challenge sportif ; succédant à son frère, Jacques (2 fois lauréat), classé second. En tourisme, M. Rogue enleva le challenge touristique devant MM. Juhailz, Bidault, Rouquette, Lavaud, etc. Côté dames, Mmes Rogue, Juhailz, Bidault, Rouquette, Lavaud, etc... Coupe Ménage M. et Mme Rogue. Aut total, une soixantaine de membres récompensés.

Le mercredi 14 assemblée générale à l'issue de laquelle eurent lieu les élections du Comité pour 1950 ; furent élus : Président : M. Fernand Rouquette. V.-Présidents : MM. Henri Lenglet et Marion. Secrétaire gén : M. Bonheur ; adj. : M. R. Lenglet. Trésorier : M. Phanson ; adj. : Thibault. Assesseur : Bovière.

Calendrier des sorties de janvier : le 1^{er} forêt de Sénart, carrefour d'Orléans, porte Dorée 13 h. A 18 h. rendez-vous chez Favier, rue Saint Paul. Le 8 : Visite des Usines Motoconfort de Pantin. Renseignements à la réunion du mercredi. Le 15 : Visite d'Orly Aviation ; porte d'Italie 13 h. Le 22 : Meaux Itinéraires à la réunion des 1^{er} et 3^e mercredi, aux « Armes de la Ville », 66, rue de Rivoli à 21 h., chez Favier, 40, rue Saint-Paul et Bovière, 6, rue Mazet. Correspondance : Rouquette, 3, rue de Lancry, Paris-10^e.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS (Tourisme-Sport-Camping). — La prochaine réunion mensuelle aura lieu le jeudi 5 janvier 1950, à 21 h., au Siège Social, 47, rue Gabriel Péri, Châtillon-sous-Bagneux.

A l'occasion de la nouvelle année, le Comité du M.C.C. adresse ses meilleurs vœux à tous les sociétaires du club et à tous ses amis dans l'espoir d'une bonne année sportive et touristique pour tous.

L'activité touristique et sportive du M.C.C. s'étend à toute la région Sud de Paris puisque ce club dispose d'une douzaine de sections locales où les motocyclistes peuvent s'adresser, nous rappelons ci-dessous celles existant à Paris :

Paris-13^e, Maison Pessans, 122, rue de Tolbiac.

Paris-15^e, Maison Petit, 84, r. de la Procession.

Paris-16^e, Maison Pailler, 69, avenue Kléber.

On peut toujours s'adresser au Siège Social, ou écrire directement au Président : G. Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux.

VELOMOTEUR-CLUB PARISIEN. — Appel à tous les vélomotoristes de la région parisienne. — Au cours de l'année 1939, le Vélocycle-Club Parisien « Les Petits Cubes » avait été fondé et à la mobilisation ce jeune club comptait un effectif d'une soixantaine de membres.

Pour différentes raisons cette association n'avait pu jusqu'alors reprendre son activité, mais tenant compte de l'accroissement considérable du nombre des pratiquants de cet engin, nous pensons qu'une Société groupant les propriétaires des véhicules de petites cylindrées aura toute utilité pour la défense éventuelle du droit des usagers, et nous rappelons que « l'union fait la force ».

Profitant de l'expérience acquise et compte tenu que le V.C.P. dispose de tout le matériel nécessaire à un démarrage immédiat, son fondateur lance un pressant appel à toutes les personnes que cette idée intéresse pour que le Vélocycle-

Club Parisien puisse reprendre son activité touristique et sportive dès le début de la saison 1950

En vue de l'organisation d'une réunion qui réunirait les futurs adeptes des « Petits-Cubes », nous prions tous les vélomotoristes de se mettre en rapport ou d'écrire au Fondateur de cette Société : M. Gabriel Cantalice, 4, allée du Pierrier, Châtillon-sous-Bagneux (Seine) qui les renseignera utilement sur l'organisation de cette association.

SIDECAR-CLUB DE FRANCE. — Le 30 novembre 49, en son siège social, 79, avenue de St-Ouen, à Paris-17^e, le Sidecar-Club de France a tenu son assemblée générale.

C'est avec satisfaction qu'il a été constaté que ce club de reformation récente s'annonçait plein de vitalité.

Sur le plan touristique de nombreuses sorties ont permis de noter la camaraderie régnant dans le club. Au point de vue sportif, le S.C.F. a eu une année bien remplie, grâce à tous nos champions : Cherrier, Emo, Florit et autres.

En ce qui concerne la gestion, le bilan se solde par un « avoir » qui permet d'augurer une brillante saison 1950.

Au cours de cette même assemblée, il a été précédé à l'élection du bureau pour 1950. Ont été élus à l'unanimité :

Président : Selb. Vice-Président : Couessin. Secrétaire général : Bonnelh. Secrétaire adjoint : Courville. Trésorier : Surjon. Commission touristique : Mougine, Benon et Courville.

Un banquet est prévu en février, destiné à clore la saison 1949.

MOTO-CLUB DE NORMANDIE. — Le Moto-Club de Normandie vient de clôturer une saison sportive bien remplie, par son banquet annuel qui fut une réussite totale.

106 motards et amis de la moto se trouvaient réunis dans une ambiance accueillante. M. Jacques Gressent, président du M.C.R., entouré de M. Moreau, adjoint aux Sports et Philippeau, directeur de l'A.C.C. présidait à ce festin pantagruélique.

Avaient été invités M. Notamy, président de la Ligue Motocycliste de Normandie, M. Quenu, ami et défenseur des motards et M. Fleury, président des « routiers » qui affirmait par sa présence la solidarité qui existe sur la route entre les mastodontes et leurs frères cadets.

Les attractions, divertissements et tours de prestidigitation réalisés par des amateurs bénévoles firent la joie des convives.

Nous axons noté dans l'assistance la présence des frères Zède qui ne manquent jamais une occasion de se rendre utiles à la cause motocycliste, Gilbert, acrobate si sympathique, les amis de Blangy et Neufchâtel, Leroy, président du Moto-Club de Bondeville, assisté des vice-présidents Urvoas et Petit.

Le bal qui suivit fut l'apothéose de cette fête.

Le mercredi 14 décembre, eut lieu l'élection du bureau pour 1950 qui se trouve ainsi constitué : Président : J. Gressent. 1^{er} Vice-Président : Dubinger. 2^e Vice-Président : Dumont. Secrétaire : Laporte. Trésorier : Savalle

AMICALE MOTOCYCLISTE FLERIENNE. — (Tourisme-Sport-Camping) — Dimanche dernier avait lieu au siège social une réunion du Comité en vue de jeter les bases principales de l'Assemblée Générale annuelle.

Calendrier : Au calendrier des fêtes de Flers, il a été retenu les dates suivantes :

21 mai : Jour du passage du rallye Aiglou, grande manifestation motocycliste.

9 juillet : Grand match de moto-ball avec les concours des meilleures équipes de France.

Indépendamment de ces dates, de nombreuses manifestations de sports mécaniques sont prévues dans les villes de la région : gymkanas (sous une formule toute nouvelle) et moto-cross avec les concours de nouveaux adhérents.

La date de la prochaine assemblée générale a été fixée au dimanche 22 janvier prochain au siège social de l'A.M.F., Hôtel de la Poste, 15, rue Nationale à Flers de l'Orne.

M.C. DJIBOUTI. — Nous sommes heureux de faire part de la création du Moto-Club de Djibouti (M.C.D.), premier club motocycliste existant à la colonie Cet avènement est dû à l'initiative de M. Caratero, grand animateur sportif de la Côte française des Somalis.

A la première réunion, une trentaine d'adhésion furent recueillis et le club en est à sa troisième sortie. Un gymkana avait été prévu pour le dimanche 27 écoulé, mais ne put avoir lieu par suite des pluies diluviennes de ces temps derniers. L'écurie est composée de magnifiques racers Benelli, Norton, Gilera, B.S.A., Guzzi, Mat-chless, Peugeot, Ariel, Terrot, Motobécane et bientôt viendra la fameuse Dominator qui grossira le lot des twins déjà bien représenté par B.S.A.

Le bureau est provisoirement composé comme suit :

Commissaire général : Cap. Michel. Commissaire adjoint et Conseiller technique : M. Caudron. Secrétares : MM. Malenfant et Sthir. Trésorier : M. Meige.

SOIREE DE FIN D'ANNEE AU MOTO-CLUB D'ARLES

Tous les membres du Moto-Club d'Arles se sont réunis le samedi 10 décembre pour leur réunion de fin d'année. De nombreux invités s'étaient joints à eux, si bien que cette réunion fut une réussite dès le début.

Le Président M. Corréard, assisté de tous les membres du bureau, recevait ses invités avec les mots qu'il fallait pour que chacun se sente aussitôt dans l'ambiance.

Un orchestre excellent contribuait à rendre l'atmosphère des plus agréables, tandis qu'un bar venait au secours des « soiffards ».

Cette brillante soirée dansante fut rehaussée par divers intermèdes Citons la chanteuse Rachel Rossi, le fantaisiste Jean Clair et les tours de spiritisme et de prestidigitations de l'extraordinaire M. Canin.

On servit ensuite un lunch, puis les danses reprirent de plus belle jusqu'à l'aube. Ce fut donc une belle soirée qu'organisa le Moto-Club d'Arles, qui n'avait rien ménagé pour que tout soit « nec plus ultra ».

MOTOCYCLE-CLUB DE CORBEIL-ESSONNES. — Cette association, fondée en 1929, vient de reprendre officiellement, sous l'impulsion de son président M. Bénard, son activité abandonnée depuis la guerre.

Tous ceux que cette nouvelle intéresse peuvent se mettre en rapport avec M. Bénard, 37, rue Feray, à Corbeil (Seine-et-Oise).

AMICALE MOTOCYCLISTE HYEROISE — Voici la composition du bureau pour l'année 1950. Président : Herman. Vice-Présidents : Ch. Aubet, Hennevard. Secrétaire : Suquet. Secrét. adj. : Coulomb. Trésorier : Aubet Louis. Trésorier adj. : Bréchon.

MOTO-CLUB LAONNOIS. — Le 7 juin 1949, s'est constitué dans le département de l'Aisne une union motocycliste. Son bureau est ainsi composé :

MM. Parfum, Président. Boisserie P., V.-Président. Debia, Secrétaire. Petit, Trésorier. Bidaut P., Directeur touristique. Boulanger P., Directeur sportif. Capitaines de route : MM. Briand, Viry et Franjus. Contrôleurs : MM. Mollet et Stanis. Secouriste : Mme P. Bidaut.

Les membres gardent un souvenir merveilleux de la saison qui vient de s'écouler et certaines sorties, comme celles de Barzy-sur-Marne par exemple, resteront inoubliables !

Pour clôturer l'année 1949, le banquet du 11 décembre fut le bienvenu. Des souvenirs encore tout imprégnés des routes poussiéreuses de la Marne, de la Vallée de la Meuse, et autres chemins aventureux furent évoqués. Le banquet fut clôturé par un bal.

Siège : « Loisirs et Culture », rue St-Pierre au Marché, Laon.

TABLE DES MATIERES 1949

EDITORIAUX

1948	934	1
Souvenirs	935	17
De 12 à 43 francs	936	35
Qu'est-ce que cela nous réserve	937	51
Marché noir, pas mort !	938	67
L'essence et le rail	939	81
Epreuves normales	940	95
Organisateurs	941	113
Ce sont les raffineurs qu'il faudrait consulter	943	143
Slogans de sécurité	944	159
Un œuf pour un bœuf	945	175
L'histoire du flat-twin	946	189
Réapparition du double secteur	947	205
Une réduction difficile	948	211
Assurance obligatoire et fonds de garantie	949	235
Il nous faut des pneus	950	251
Régime de croisière	951	265
Le problème du carburant	952	281
Discipline	953	297
Un bel échec	954	315
Points faibles	959	329
Conclusions	956	347
Gangrène et essence	957	365
Où en est la question de l'essence... ..	958	387
La motocyclette renaît	Salon	407
Aperçu sur l'industrie du motocycle... ..	960	475
Points faibles	961	493
Les Vétérans	962	517
Faut-il remercier M. Pestche	963	537
Succès du scooter	964	557

ESSAIS ET DESCRIPTIONS

Le scooter A.G.F.	934	10
Croquis du Salon de Londres	935	19
Vélocycle 125 cc 4 vit. 2 tps Griffon	935	24
Le sidecar léger H.B.	936	37
Les Indian 340 B et 344	936	38
Le vélomoteur type R 3 Gonme-Rhône 125 cmc.	936	42
La moto légère Imme	936	46
Le moteur auxiliaire Annino	936	47
Le piston de la B.M.W. « Rennsport »	937	64
Une 250 cmc. D.K.W. compétition	938	75
La 500 cmc. Guzzi « Super-Alce »	938	78
Le bloc-moteur 125 cmc. A.M.C. à culbuteurs	939	86
Le nouveau type de course Marwin 500	939	96
Le moteur auxiliaire Cucciolo type T.L.	940	98
Les 250 cmc. Parilla	940	100
Le scooter Bernardet	941	115
Monocylindres à 2 pistons	942	132
Une originale 100 cmc. Benelli	942	139
La 125 cmc. Puch compétition	942	139
La bicylindre Ariel « Red Hunter »	943	147
Surplus : la 350 cc. B.M.W. type R.35	944	161
La 498 cmc. 2 cylindres A.J.S.	942	162
Vélocycle Adler 100	944	168
Le scooter américain Cushman	945	177
Planche « Velosolex »	945	184
Petites cylindres et passagers	946	191
La 350 cmc. Peugeot P.135	946	194
La 250 cmc. N.S.U. superclasse type 251 O.S.L.	?	?
La « Saturno » Gilera compétition... ..	949	238
Les motocyclettes françaises d'avant-guerre : la 250 cmc. Gnome-Rhône	949	242
Le vélomoteur Jonghi	951	270
La nouvelle 500 cmc. Jawa bicylindre	952	289
Machines de moto-cross	953	303
La 750 B.M.W. R.12	953	304
Motocyclettes françaises d'avant-guerre Terrot R.S.S. R.S.S.E.	950	256
Sidecar léger Impérial	954	318
La Zundapp 750 cmc.	954	320
La Sunbeam bicylindre S 7	955	335
La 125 cmc. M.V. Augusta Compét.	?	?
Motocyclettes françaises d'avant-guerre les bicylindres Gnome-Rhône	956	350
La Moretti 125 de course	957	367
Powell et Mustang, petites cylindres U.S.A.	957	369
Le Fuchs FM 40, moteur auxiliaire autrichien	957	381
Le scooter Sicraf	958	390
La 150 cmc. Velocette	960	487
La « Flèche d'Argent » Mazoyer	962	523
A propos de la Imme R.100	962	529
La nouvelle 250 Puch à 2 pistons	962	530
Le carburateur Amac T4.022	962	531
Le sidecar	962	532
Csepel 100 et B.M.W. R.24	963	546
Le « Griffon » 125 cmc. 2 tps 4 vit.	963	550
La nouvelle 500 Guzzi type « Astore » et la 350 bicylindre Jawa-Ogar	964	570

TECHNIQUE

Quelques croquis techniques	934	5
Les soins de la moto en hiver	935	20
Suspension adaptable « Monthéry »	?	?
Le problème des pièces de rechange... ..	935	33
Compresseur et tromblon	935	33
La moto à turbine à gaz	936	44

Le 1^{er} chiffre indique le numéro dans lequel l'article est paru, et le second indique la page.

L'alcool	937	53
Réalésage et changement de segments	937	54
Freins à serrage intégral	937	55
Légereté ?	937	61
Le compresseur et la course	938	69
Ce qu'on peut tirer d'un deux temps	938	74
Les cylindres	939	83
La dynamo-volant des D.K.W.	939	88
Réservoirs	940	98
Volants centraux	940	104
Préparatifs de printemps	940	107
Un nouveau système d'allumage	940	108
Décalaminage d'un deux temps	941	122
Pompes à huile à engrenages	942	136
Carburateur	943	145
Cadres-poutres	943	148
Ressorts de soupapes	943	153
Machines d'Italie	943	154
Un alternateur peu encombrant	944	162
Compression	944	163
Sélecteur « baby » Vitex sur Peugeot	944	166
Moteurs en U	945	179
L'entretien de nos machines	946	192
Suspensions	946	197
L'entretien des moyeux	947	208
Puissance des moteurs auxiliaires	947	209
Distributeurs rotatifs sur les 2 temps	947	215
Bloc séparé ou bloc-moteur ?	948	223
»	949	237
»	952	284
»	953	299
»	953	352
»	953	307
»	953	308
»	950	253
»	954	317
»	955	331
»	955	333
»	955	339
»	955	341
»	956	352
»	956	354
»	957	370
»	957	371
»	957	376
»	957	379
»	957	380
»	957	384
»	958	389
»	958	392
»	958	394
»	958	400
»	959	310
»	959	452
»	960	479
»	960	485
»	961	495
»	961	513
»	962	519
»	962	524
»	962	527
»	962	527
»	962	528
»	963	539
»	963	541
»	963	552
»	963	552
»	964	559
»	964	561
»	964	561
»	964	562
»	964	564
»	964	573

SPORT

Calendrier sportif de l'année	935	22
Notre Casque d'Honneur à G. Houel... ..	937	60
Sport en Autriche et en Allemagne... ..	937	62
La 500 cc. Triumph de Marcel Perrin	939	84
Epreuves à venir	939	93
Eliminatoires du Championnat de France	940	101
Eliminatoires du Bol d'Or	940	102
Moto-Cross d'ouverture à Romainville	940	109
Moto-Cross du M.C. Clodoaldien	941	116
Le scooter de record Lambretta	941	120
Résultats éliminatoires du Bol d'Or	941	124
Croquis de ravitaillement	941	125
Et nous ?	942	129
Moto-Cross Montreuil (3 avril 1949)	942	133
A propos du Clubman's T.T.	943	149
Circuit de Pau	943	155

Grand Prix de Paris à Monthéry... ..	944	175
Moto-Cross de Montreuil	945	180
Programme du XXI ^e Bol d'Or	945	183
Le Bol d'Or	948	225
Gymkana	948	231
Réflexions sur le XXI ^e Bol d'Or	949	240
Détails techniques au XXI ^e Bol d'Or	949	241
Le Tour d'Europe de 2 motos	949	245
La question des bagages	951	268
Motocyclettes au Tour de France	951	275
Moto-Cross d'Argenteuil	952	291
1 ^{re} Epreuve des Championnats de France	952	292
XI ^e Circuit d'Albi	952	295
Au Circuit de Reims	953	311
Le Tourist Trophy	950	259
St Gaudens — San Sebastian	954	327
Projet pour le règlement des courses Moto-Cross d'Argenteuil	956	357
« Opération Monza »	957	382
Grand Prix d'Automne	958	399
L'activité à Monthéry	958	402
La 3 ^e épreuve des Championnats de France	959	440
Le Congrès de la F.F.M. à Paris	962	535
Machines de Course ... Circuits de vitesse et Moto-Cross	963	545
Motos spéciales de compétition	964	563

RECORDS

206 à l'heure sur la Vincent H.R.D.	934	6
Roland R Free : 242 kmh. sur 1000 cmc. H.R.D.	?	?
Un record Franco-belge	936	49
Records Taruffi - 13 records Lambretta	939	93
13 Records battus sur Norton à Monthéry	960	477
116 kmh. avec un 75 cmc.	962	535

MOTOCARS

Voiturettes légères en Tchécoslovaquie	934	13
Le cyclecar d'amateur	935	32
« Light 125 », voiturette sans permis	936	48
Propos « Light 125 »	937	64
»	938	79
»	939	92
»	940	106
Propos racers 500	947	216
Propos « Light 125 »	953	310
La mort du cyclecar	962	534
Un motocar allemand : « Champion 250 cmc. »	963	549

SALONS

Le Salon de Londres	934	3
Le Salon de la Moto à Milan	934	8
»	935	26
Le Salon de Genève, 1 ^{er} du Monde... ..	936	43
Le Salon Belge 1949	937	56
»	938	72
»	940	97
Quelques photos du Salon de Genève XIX ^e Salon de Genève	941	117
Remarqué au Salon de Genève	942	131
La Foire de Paris	947	207
Numéro spécial du Salon de Paris... ..	959	?
Inauguration officielle du Salon de Paris	960	478
Le Salon de Paris	961	499
Le Salon de Londres	961	510

REALISATIONS PERSONNELLES

Scooter pour terrain d'aviation	942	138
La 1000 cmc. A.C.T. Mohr	945	182
Une curieuse machine de course moto biplace	947	212
Diverses réalisations	950	255
La 125 cmc. cmc. de course Réau... ..	951	272
Diverses réalisations	952	290
Moto carrossée	953	357
Une intéressante machine de cross... ..	963	540
Diverses réalisations	954	324
»	964	572

DIVERS

A l'Ouest rien de nouveau	934	10
Nouvelles d'Angleterre	936	41
Fabrication des fourches et suspensions adaptables R.B. Grazzini	938	80
L'industrie de la moto en Tchécoslovaquie	?	?
Selles, sièges, tandems et porte-bagages	944	169
Brasure ou soudure	944	170
Tribune Libre	945	184
Règlement de notre concours	946	?
Tribune Libre	947	214
Résultats du concours	952	283
Planche : le moteur 125 cmc. Ydral	957	374
Les constructeurs : Terrot	959	445
Agents et Spécialités	959	455
L'activité de G. Monneret	959	456
Tribune Libre	963	548
Nouveautés chez Lambretta	964	560
Il y a vingt ans naissait le vélomoteur	964	566
Les bureaux d'études	964	574

(Il reste évidemment à ajouter les articles du présent numéro)

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

NOS PETITES ANNONCES

PRIX DE LA LIGNE DE 26 LETTRES, SIGNES OU ESPACES 150 fr.
 PETITES ANNONCES-COMMERCIALES (minimum 5 lignes) LA LIGNE 250 fr.

Pour l'envoi par courrier de vos Petites Annonces, pour ne pas subir de retard, adoptez le paiement par mandat poste, accompagnant votre texte à paraître. Joignez toujours le montant correspondant au nombre de lignes désiré. Si le nombre de lignes dépasse le montant versé, le texte sera abrégé et des mots supprimés, au mieux, sans aucune responsabilité de notre part. Les lettres majuscules comptent pour deux lettres minuscules; n'oubliez pas de décompter les ponctuations (les espaces comptent pour une lettre).
 Ecrivez très lisiblement (caractères imprimés au besoin). Envoyez 10 jours avant la parution. Il n'est pas accepté d'annonces relatives à des demandes d'achats d'épaves « avec papiers ».

MOTOS A VENDRE

350 culb. G. Herstal b. ét. 65. 40, av. Pte Asnières, 17e.
 PART. v. DKW 350 NZ 140000 61 r. A. France, Noisy le Sec
 FAVOR 175 2 t. vol. magn. 3 v. pneus 25x3 nfs parf. état. CRONIER 4 sq. Dordogne Paris
 M. DEBON 4 cv 350 cc ref. nf Ets Roch 10b. r. Charenton-12e
 GRIFFON 4 cv lat. f. télesc. 3 vit. au pied mot. pns peint. nfs vis. à Paris. Ecr. BROUSSE rue Pasteur, St Prix (S.-O.).
 PEUGEOT 515 av. side Bern. G. T. ét. nf. Jacquinet 247 b. bd J. Jaurès Billancourt (19h.).
 MATCHLESS 350 G3L ét. nf R. Chambault 23 r. P. Brossollette, Châtillon s. Bagneux.
 TERROT 125 cul. fourc. tél. PAGES, Vau. 34-20, Poste 211
 G. R. R3 t. b. état équipé. GOSSELIN 24 bis r. D. Benech Fontenay aux Roses (Seine).
 V. PUCH 200 a r. b. prix. HAMON 10 r. Foch, Chatou (SO)
 PEUG. Vap 4 Gar. SORB 1 av. Scribe, au Vésinet (soir).
 MATCHLESS 63 L 350 nve f. tél. tte équ. luxe vds boîtier élect. cpt 500 DKW. Duchemin 128 av. de Bry Le Perreux
 TERROT 350 lat. b. ét. 65 Bucholtz 31 r. M. Jacoto Puteaux
 V. Vélocar aérod. mot. surc. parf. état essai. GARMINK 22 Gde Rue, Louveclennes (SO)
 500 ZUNDAPP 2 cyl. sél. 4 vit av. side parf. état méc. 140000 Torcheux 68r. N.D. Nazareth-3e
 PART. vends René Gillet 750 impec. chrom. parf. état méc. 5000 kms vis. sam. et dimanche Perrot, 6 rue Logelbach, 17e
 350 culb. Ariel impec. 150. av. ou ss side Précision 50. 1 casque, 1 phare, 1 tan-sad, 1 biplex. Tél. BOT 46-41.
 SIDE H-B 30. v. ou éch. Gn. Rh. R3 125 cc. Bellot Gob.83-10
 350 KÄLHER ESCOFFIER 49 LEBONNOIS, 14 r. Jaurès, Villiers sur Marne (S.O.)
 SUP. 350 Matchless f. télesc. DISCOURS 13 r. L. Eterlet, Chelles (S.M.). Tél. 519.
 HARLEY 750 civ. bleue et chr impec. 180. MORANDI 212 rte de Flandre, Blanc Mesnil, S.O.
 SCOOTER Cushman 250 cc. bleu sac. tabl. nf 80000. Klein 23 r. Ruhmkorff, Paris-17e.
 ARIEL 350 culb. eq. + 1 pn. pf ét. sam. dim. mat. Salagnac 21 r. de l'Industrie, Courbevoie.
 V. 1200 INDIAN av. side ou éch. ctre 750 Harley, Fourneaux, Pas. 83-49, Cop. 43-84
 TRIUMPH 500 lat. nve repr. 125 cc. MOURGUES 74 rue Gl Leclerc, Bicêtre (Seine).
 TRIUMPH T 100 impeccable. BECHERET, tél. MAL. 19-38.

SUPERBE BSA C11 orig. gar. AUT. 92-11 de 9 h. à 12 h.
 125 AUTOMOTO 47 p. état 60. LIEVAUX 22 r. Avenir, Arcueil
 ZUNDAPP type Russie side pf. ét. 106 bd V. Hugo, Clichy.
 VAP 3 parfait état. ALBERT 64 rue St Maur, heures repas
 MATCHLESS 350 culb. f. tél. Meunier 187 ter r. Tolbiac-13e
 100 MOTOB. 3 v. équip. 32000 CAFE 3 r. V. Hugo Levallois
 VELOMOTEURS Terrot 2 tps mod. fin 49 ét. nf access. vds cause départ. TEWNSSEND, 4 av. Foch-16e, tél. Klé. 24-89.
 SCOOTER Bernardet nf. GATE 18 r. Cordier, Fougères (I-V.)
 P. 56 nve R5, 500 FN, 100 cc Victoria, 125 Gn. Rh. 4, 600 FN, side comp. MENDEL MOTOS 3 bis r. Maurice Bertaux, Ermont (S.O.), Tél. 412.
 TRIUMPH all. 350 2 tps 4 vit. sél. cme nve 125. LITERIE, 99 bd Soult, Paris, 12e.
 CEDE Cde Motob. 125 lat. liv. févr. Ecr. METZLE 4 impasse Royer Collard, Paris-5e.
 TERROT PUO 250 lat. pns nfs parf. méc. 80000, ts ls jours, 12 à 14 h. RENE 81 r. Convent-15e.
 MOTO 4 cv cul. Jap bn ét. 38000. Deschanel 132 r. de Turanne, Paris-3e, après midi et dim. mat.
 175 PEUGEOT parf. ét. march. 28000, ap 18 h. 17 r. Suez-18e
 BMW R23 250 cme. entier. d'orig. GUY André, 15, av. Jean Jaurès, Suresnes (Seine).
 MATCHLESS 350 télescopique parf. état. BRESSANGE, Roq 48-28 (de 12 h. 30 à 13 h.)
 500 MOTOSACOCHÉ et Indian av. ou ss side. GAMAIN 225, Grande Rue, Chaville (S.O.)
 CYCLECAR 3 roues 100 cme. FN flat-twin 4 vit. m. arr. card. Looked à carrosse side Poinard spécial 4 at. Moteur Guzzi 500 lat. inc. WEISS, 106, bd V. Hugo, Clichy.
 URGENT v. cse dép. colon. FN 350 type M70 45000, b. état, Sleeping Garage 13 r. Laos-15e
 ATTELAGE Terrot Impérial 500 RGAS sup. cul. mot. 6000 kms, 2 pns nfs roue sec. Impérial dern. susp. pn nf, outillage. Equipement sacrif. pr paye voiture 140. DID. 77-91 (20h.)
 V. ou éch. Indian 500 GDA t. b. état 125. ctre 500 side. AUFRERE 36 rue Sibuet, 12e.
 TRES belle Norton lat. 500 noir et chrome ét. gén. abs. impec. LEVACHER 24 bd Ledru Rollin, Moulins (Allier).
 BSA Et. Argent 500 cul. imp. sac cuir, compt. 3 pns nfs 165000. GUILLARD 27 r. Corneille, Vélizy. MAN. 64-78.
 ARIEL 1000 cme. f. tél. ét. nf 14000 kms. DUBOIS 66 rue de Saintonge Paris-3e. Tél. Tur. 67-06 (de 13 h. à 14 h.).

RGAS Terrot 5 cv culb. Mai. 49, 6000 k. ét. nf 135. Auzerat 123 r. Jaurès, Bois Colombes
 V. mot. side Terrot RGAS 49 5 cv nf. Buridon 3 r. Epinettes Paris-17e, après 20 h.
 500 S. culas. Motobécane side ét. nf. Jean r. Paris, Sannois
 AUTOMOTO 125 AMC KC 3500 k. Colomb Horlog. Ambert PdD
 SPL. Harley WLA luxe t. conf. prix intér. CHA. 27-24.
 SIDE Terrot 500 lat. orig. 4 4 vit. type RL 1939 impec. bas prix, tél. ROB. 11-17.
 G. R. 350 lat. bon état 70. BOUTIN 26 r. Jean Goujon-8e
 MONET-GOY. 4 cv 4 vit. équip. garantie impeccable 110000. LANTENET 15 impasse Dupuis Courbevoie (samedi dimanche)
 HARLEY 750, 12000. BIDON, 71 av. Kléber, Paris, 16e.
 RHONYX 4 cv bloc moteur Stainless parfait état. Photo RETTET, Bar-le-Duc.
 ZUNDAPP 350 culb. n. et chr. 4 vit. sél. tan-sad pns nfs, mot. ref. exc. ét. 135000. DUQUENOY 68 r. Neuve, Calais.
 TRIUMPH 350 état neuf. Interméd. s'abstenir. A. OGET, 61 bis rue Delerue, Saint-Maur. GRA 30-16.
 VDS moteur NSU 250 cul sans cyl. 1 mag. dyn Bosch. Bert, crs Bonnevaux, Romans (Drôme).
 EPAVE 350 Terrot 1942 pneu 5.50x16 rechapé neuf, 175 Alcyon Zurcher ent. ref. neuf, remorque auto neuve chaus. Cramoix, Terrasson (Dordogne)
 G. R. AX2 civ. p. chocs équip. élec. spéc. rap. ét. impec. noire et chrom. remor. monoroue ens ou sep. Callaud 90 b. r. Gramme B. Colombes Lon.19-22
 VELOM. Motob. sans bte ni mot. av. carte gr. BONNET 13 r. Rob. Etienne, Livry Gargan

GROS STOCK

Epaves et à remonter
 all. Angl. fr. Ita. moteur pièce. dét. stocks pièce D5 nves vis. sam. 40 rue Guy Mocquet, Malakoff. Ecrire avec timbre. Laugier, 7 r. F. Faure, Vincennes (expéditions).
 GNOME-RHONE 350 lat. exc. ét. 3 pns n. et access. 70000. Orgeval 29 r. P. Bert Asnières
 PEUGEOT Tri ét. nf rle 900 k. cse dble emploi. MOL. 58-49.
 M. GOYON 250 2 t p. ét. 40000 Kiefer Chemin du Luat Ecouen
 PART. v. Norton 16H état nf 1948, 3500 kms sacoches, t. sad NIARD 9 r. Malte Brun, Paris 20e, soir 19 h., dim. matin.
 ROYAL ENFIELD 350 culb. 4 vit. sélecteur, parfaite à essayer, 135000, H. BARRE, à Viella (Gers).
 DKW 500 avec sidecar. BURET 13 bd Lakanal, Moissac (T.G.)

195 TRIUMPH all. 3 cv 2 tps très bon état, 118 avenue de Paris, Villejuif (Seine)
 SIDE Terrot seul état neuf, GAILLOT 109 rue Jean Jaurès, Puteaux. Lon. 04-99.
 V. Scooter AGF 2000 kms, 95000. Le Fèvre. MAI. 32-58.
 SUP. BMW R73 N. et Gn. Rh. px à débat. TORTE 47 avenue de la Motte Piquet-15e.
 ARIEL 350 spéc. moto-cross mot bte et pns nfs 130.000. BRULE 31 rue des Sept Arpents, Pantin. Nord 25-88.
 NEW-MAP 350 pns nfs impec Sevestre coif. 11r. H. Pape-13e
 BMW R73 side Impérial imp. vis. dim mat. 12 r. Albert Thomas, Villeneuve St Georges
 SIDE Terrot dernier mod. frein, p. br. J. PURCEIGLE, Breuille-Cesset (Allier).
 NORTON 500 Intern. 4 v. parf. état 190. J. ROCA, 12 fg de Paris, Nevers (Nièvre)
 ARIEL 350 cross ét. nf px int. THOMAS 47 rue de la Gâtine, Angoulême (Charente)
 750 BMW R71 c. nve gar. 235. 500 BSA WM20 c. nve gar. 150. 500 BSA culb. 125. 350 Motobécane sup. cul. 100. 250 R. Enfield culb. sél. 120. 350 DKW SB 85., 350 Velocette KTT 120., 500 Norton 16 H 90. 350 M. Goyon 50 Side Précision 45. NSU 500, BMW R66, R73, 198 Zundapp, etc... TRANSACT MOTOS, 104 rue Haxo, Paris. MEN. 99-86.
 BMW R51, R61, R71, R73, R12 av. side, 200 DKW, 350 Ariel, 350 AJS, 350 DKW, 500 Terrot course 4 pal. (1re amateur 49) MOTO-RECORD, 151 rue Marcadet, Paris MON. 24-40.

MOTOS révisées comme neuves
 Terrot 500 culb. 4 vit. sélec. Terrot 350 modèle 48 4 vit. Peugeot 350 P 112 1945.
 Norton 500 lat. 16 H et culb. Griffon 125 4 vit. sélecteur. Motos à reviser complètes
 Terrot 4 et 5 cv, Monet 5 cv, Gnome-Rhône 350 culb. 750 cc et 800 cc type civil et Police avec ou sans side. Harley 750, Indian 500 et 1200 avec side ou sans 39 et 44 Cadres avec papiers BMW, Zundapp Standard, Gnome-Rh Peugeot, Harley Colombus. FAURIE 8 av. de St Ouen-18e Métro La Fourche, Mar.45-07.

ON DESIRE ACHETER

DISPOSE 100.000. Je cherche side ou voiture. PIGAGNOL, 22 av. Foch St Mandé (Seine)
 CH. épave 350 NSU, Per. 19-21
 CH. roues 16P. compl. av. et ar. s. pn. pr Harley 1200. Dupont 5 pl. Liberté, Bayonne (B. Pyr.).
 RECH. moteur Jap 250 cc culb. Ecr PICAVET 15 place de la République, Croix (Nord).
 CH. réserv. Motobéc type B2 env. of. Dozier, Bouillac (Ave.)
 ACH. Zundapp 2 cyl. culb. off. av. prix. TRONDLE 9 rue Leymen, Saint Louis (Ht Rhin).
 CH. épave RSS ou RSSE Ecr. Dewame 15r. J.J. Rousseau-1er
 J'ACHETE ttes pièces dét. ou ens. de motos de marques étrangères. A.M.P., 21 rue Monge, Puteaux. Lon. 02-63.
 ACHETE comptant motos épaves, moteurs, boîtes, magnétos, dynamos, etc... FAURIE 8 av. de St-Ouen, 18e.

ECHANGES

MAGNIF. mble faç. acaj. av. TSF P.V. bar, clas. disq. ét. nf ctre Deryn ou vélom. (dim. mat.), Malki 143 av. Italie-13e
 CAMION benne 4 t. pns nfs b. ét. c. moto ou voit. Garage, 19, rue Rivay, Levallois.
 V. ou éch. c. T. 100 ou R5 à rem. NSU a.ct. p. ét. S.H. 143 r. Péri, Carrières-s.-Seine (SO)
 ECH. canot automob. 3,5x1,4 puiss. 35 cv ctre moto 3 ou 4 cv assez bon ét. VALETTE 13 r. J. Jaurès St-Amand (Cher)
 CINE 16 mm parl. Hortson cpt pr exploit. à v. ou c. Harley ou voit. spt genre G. Irat. HERMEL 25 r. Léon Paris-18e

VOITURES A VENDRE

B.N.C. spl. roast. rle 4.000 k. mot. 1500 BMW car. sp compl. équip. BNC 33 r. A. France, Levallois (Seine).

DIVERS

V. blouson USA cuir fourré mouton exc. état. Prix à débattre. TRU. 73-16.
 VDS dynamo moto 6 v. double débit état neuf. Px 5000 frs. Castelin 83 r. Croix Nivert-15e
 V. pièces détachées neuves. CV2. LUCAS, Vincent Mécanic. Bourg Argental (Loire)
 C.P.D.M. 4 r. Chaptal, Levallois-Perret (Seine) Téléphone 09-13, disponible : cylindres Peugeot P 110, P.105, P.107, etc., Chaise et toutes les bielles montées av. manetons, culasses Automoto A.12, etc...
 DECALCOMANIES pour réservoirs motos de toutes marques mondiales. TARIZZO, 7 r. de la Colle, Monaco.
 V. pour vélom. Biplax sacoch. cuir, tan-sad, compteur, casques. Prix int PER. 27-89.
 P. arr. Ros. L.R. état 10000. Epave Terrot 175 Px 30000. Gn.-Rh. Junior 250 px 85000. Léon 8 b r. Rodier M Alfort
 VDS fourche tél. BMW mod. 750 cc tout terr. av. roue et garde-boue parf. ét. 25000 fr. Loonis 163 r. Montmartre, 2e
 GLOBES ALBALITES pour éclairage de magasins et bureaux, bas prix, photo sur demande à MOTO-REVUE.

INDIAN 12000 CAV 500 GDA pièce. orig. embiel. pistons, axes, segments, soupapes guides, joints, culasses, pignons, bte, disques embraya. châssis, side, sacoches d'orig. neuves, moteurs 1200 complets. TAURY 50 rue Oct. Mirbeau, 17e.

A vendre aspirateur Aspiron nf av. access. n'ayant jamais servi. Prix int S'adr. MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry.

REVIL (Ets), 82, av. des Terrenes. Eto 15-53, seul spécialiste pour tous équipements et accessoires motos, cycles, autos, tabliers, cuissards, casques, gants, lunettes, vestes, sacoches, tan-sad, poignées tournantes, dessus de selle caoutchouc, accus, sélec., pare-brise, etc...

V. moteur R. Enfield 350 cc lat. b. ét. mod. 42 px 12000 et pignons b. vit. 500. LEMAITRE 109 avenue E. Ruben, Limoges

EMPLOIS

J. H. 14 ans dem. pl. app. méc. motos CEP s. exig. DUBACQ J. La Borde, Monnaie (I. et L.).

PRIX DE VENDE DES TABLEAUX MURAUX DE « MOTO-REVUE »

le 125 TERROT type E.P. et E.T.P. et E.T.P.C. avec les réglages complets 500 frs
 le moteur VELOSOLEX 350 frs
 le bloc-moteur A.M.C. 125 et 150 cme. 500 frs
 Ce Bloc équipe : Automoto, New-Map, Alcyon, Guiller, Gima, D.S. Malterre, Huin, Radior, Favor, etc...
 le 125 PEUGEOT P.55 450 frs
 Pour paraître bientôt : Le 125 YDRAL 2 temps, 4 vitesses. En préparation: Le bloc-moteur TERROT 500 type R.G.S.E. Envoi par poste, ajouter frs 80 (pour 2 tableaux frs 100, et 20 frs par tableau complémentaire).
 Versements : Chèque Postal MOTO-REVUE 297-37 Paris

AVEZ-VOUS VOTRE

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE ?

EN VENTE A NOS BUREAUX 12, RUE DE CLERY, PARIS

si votre Publicité était ICI

elle serait LUE !...



*Pédalez
sans effort
vite et loin*

AVEC LE MERVEILLEUX

DERNY

*la nouvelle formule de la bicyclette
et du tandem*

DEMANDEZ LE CATALOGUE

DERNY-MOTOR, 49, av. de St-Mandé
Tél. DIDerot 76-01 PARIS (XII^e)

PARIS-NORD MOTOS

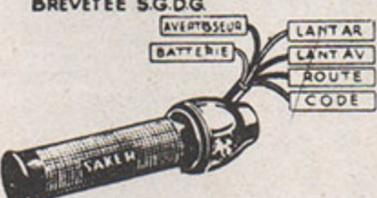
Agences :
GNOME et RHONE
MOTOBECANE — TERROT — PEUGEOT
VELOMOTEURS 125 CMC. DISPONIBLES
Pneumatiques — Accessoires modernes
Appareillage électrique français et étranger - Pièces
détachées : origine, adaptables, sur modèles
Réfection d'embellage - Réalésage - Chemisage
EMAILLAGE — CHROMAGE — POLISSAGE
SPECIALITE : REVISIONS GENERALES
EXPEDITIONS PROVINCE et COLONIES

ATELIER ET MAGASIN :
3, RUE ERNESTINE — PARIS-18^e

POIGNÉE COMMUTATRICE

SAKER

Une merveille!
BREVETÉE S.G.D.G.



TOUTES LES COMMANDES
ÉLECTRIQUES DANS LA MAIN

SAKER LEVALLOIS

MOTOS DRESCH D.F.R.

DRESCHMOTOR

Pièces détachées d'origine
7, rue Braban, 7 — ETAMPES (Seine-et-Oise)
Téléphone : ETAMPES 497

CHROME - CUIR

38, RUE DU CHATEAU-D'EAU, 38
PARIS-10^e Tél. : Nord 08-09
TOUS VETEMENTS DE CUIR
POUR LA MOTO ET LA VILLE
Exiger la marque « CHROME-CUIR » chez
votre fournisseur habituel.
Catalogue gratuit sur demande

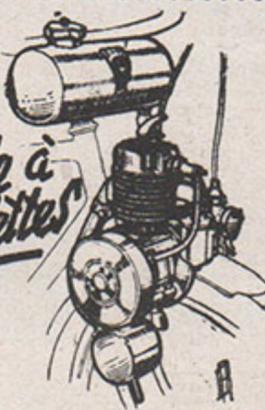



LES CÔTES DANS UN FAUTEUIL...

c'est un
"DIEM"
MOTEUR AUXILIAIRE POUR
VÉLOS ET TANDEMS

28-30, RUE DU BORRÉGO - PARIS 20^e
MÉNIL 48-47

D.M.S.
*Moteur
amovible
et adaptable à
toutes bicyclettes*



Société LA MAZARINE
Agent Général de Vente pour la France et l'Empire
9, RUE MAZARINE - PARIS-6^e - Tél. : DAN. 83-38

MOTO - RECORD

G. BONNARDEL - J. MURIT
151, rue Marcadet, PARIS-18^e — MON. 24-40
Toutes Marques Françaises et Etrangères
SPECIALISTE B.M.W.

HARLEY - DAVIDSON

Agence Officielle : 14, bd Sault - PARIS-12^e

— Stock pièces détachées —
Echange Standard Complet
REALÉSAGES — EMBELLAGES

REPARATIONS REVISIONS

NICE-PARIS confirme la qualité de la
FOURCHE TELESCOPIQUE M.A.C. pour cyclomoteurs
vente en gros : M.A.C. Cannes-Le Cannet (A.-M.)

B.M.W. **ZUNDAPP**
Agent Général LATSCHA, 16, r. Auguste-Bailly
Asnières — Gré. 17-93

" LIGHT 125 "

CONSTRUISEZ VOUS MEME UNE VOITURETTE
sans permis de conduire
Montage facile à la portée de tout amateur
PLANS ET GUIDE COMPLET : 1000 frs
(par poste 1.100) - Chèque postal Moto-Revue 297-37
Edité par MOTO-REVUE, 12, r. de Cléry - PARIS-2^e

ASSURANCES IMMEDIATES

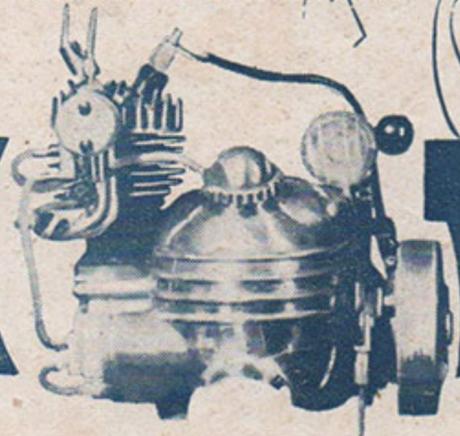
Accidents — Tiers — Tous risques — Vol — Incendie
Service Assurances de MOTO-REVUE, 12, rue de Cléry, Paris (2^e)

fringant...

10 à 35 Kmh en palier
Monte les côtes sans pédaler.

Souple
• **PUISSANT**
Economique

S'adapte en 1 heure sur tout cycle, homme ou dame sans aucune modification de la bicyclette et sans renforcement d'aucune pièce



...et
bien en mains

Moteur 49 cc, 2 temps.
Consommation 1 l. 1/2 aux 100 km. Débrayage à la main en cas de marche sans moteur. Allumage par volant magnétique comportant l'éclairage et supprimant l'alternateur

**Essayez...
vous adopterez**

**Le groupe propulseur
à grande réserve de puissance**

Le Poulain

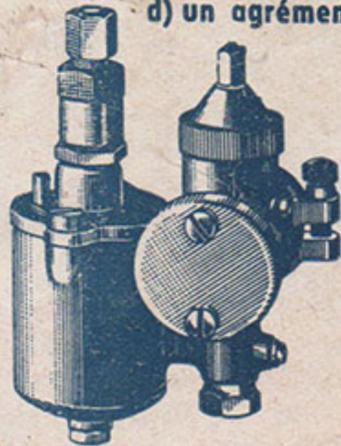
78, RUE DANTON - LEVALLOIS-PERRET (SEINE) TELEPHONE PER. 43-74
Egalement livrable monté sur bicyclette mixte

L'ESSENCE EST LIBRE!
Utilisez la au mieux pour votre vélomoteur
Avec le carburateur

ZENITH STROMBERG

Vous obtiendrez :

- a) des départs à froids instantanés
- b) des mises en actions rapides
- c) des reprises nerveuses
- d) un agrément maximum d'utilisation



ZENITH STROMBERG

gagne en 1949
RALLYE DE MONTE-CARLO
GRAND PRIX DE FRANCE
GRAND PRIX DE PARIS
GRAND PRIX DE BELGIQUE
RALLYE DES ALPES

ALJANVIC

CARBURATEURS ORIGINES

AMAL
FISCHER
FRANKFURT

pour

D. K. W.

250 cmc. - 350 cmc. 500 cmc.

STATION-SERVICE 83

83, Av. de la Grande-Armée, 83, PARIS-16^e

R. KIENE

73, QUAI DU POINT-DU-JOUR
BILLANCOURT
(PONT DE BILLANCOURT)
Tél. : MOL. 64-02

DISPONIBLE : 500 et 125 MAGNAT-DEBON
derniers modèles

Scooters A.G.F. - PONEY-MOTOCONFORT
Sidecars BERNARDET et HUMBLOT

LIVRE RAPIDEMENT :

125-175-350 MOTOCONFORT

125-250 KCEHER-ESCOFFIER

350 MAGNAT-DEBON

250 GILLET-HERSTAL 2 et 4 temps

FACILITÉS DE PAIEMENT

TOUT L'EQUIPEMENT ET L'ACCESSOIRE POUR LA MOTO