

La Moto

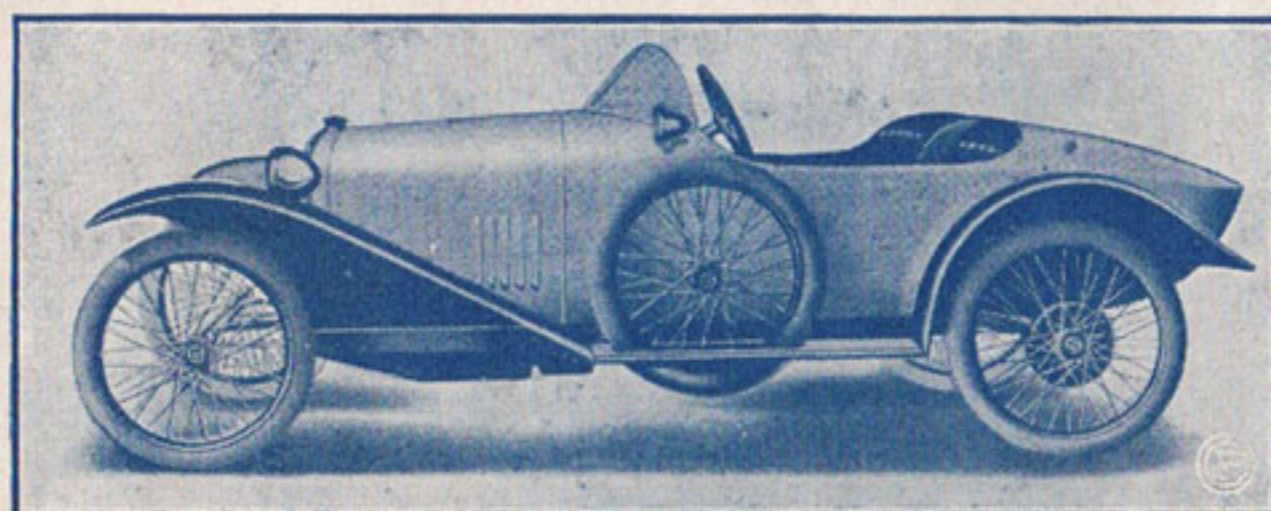
N° 107. — 10^e Année
3 AOUT 1923

Le numéro : 50 centimes
HEBDOMADAIRE

Revue Belge Technique et Sportive
de la MOTO et du CYCLECAR

ENCORE ET TOUJOURS DES VICTOIRES DE

SALMSON



CIRCUIT DE BELGIQUE :

1,100 km.

(27-30 juillet 1923)

Course de 5 km.
à Martelange
(catégorie 1,100 cmc.)

1^{er} SERVAIS

Course 1 km. en côte
à Francorchamps
(catégorie 1,100 cmc.)

1^{er} PUTTEMANS

Course 1 km. lancé
à Hasselt
(catégorie 1,100 cmc.)

1^{er} PUTTEMANS

L'équipe des trois « Salmson » prend le départ, arrive au complet à tous les contrôles et effectue tout le parcours sans aucune pénalisation, sans aucun avatar et réalise en cours de route les performances suivantes :

TOUS SUR SALMSON PNEUS ENGLEBERT

MEETING DE ST-SÉBASTIEN : Cyclecars 1,100 cmc. : 1^{er} Bueno. — 2^e Benois.

TOUS SUR SALMSON PNEUS ENGLEBERT

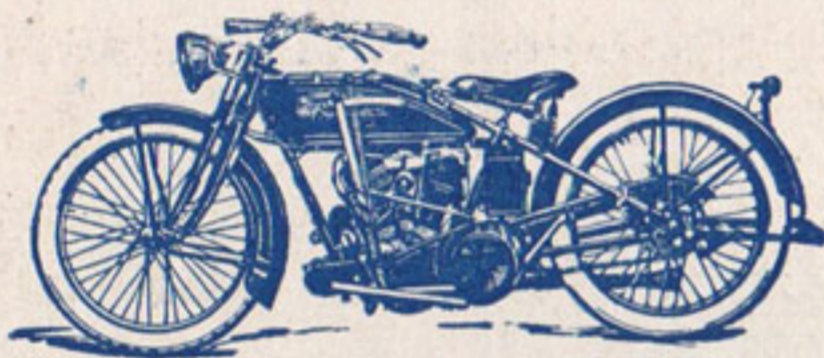
G. PUTTEMANS ET STEVENART, 75, avenue Louise, Bruxelles - Téléphone 284.09



TYPE 1923 } **3 HP culbuteurs 1 cyl. 3,300 fr.**
8 HP culbuteurs 4 cyl. 5,750 fr.
Vélos F. N. 440 fr.

DISPONIBLES A L'AGENCE F. N.

FLORENT VAN RYMENANT, 112, rue de Laeken, BRUXELLES - Téléphone 164.70



Reading Standard

MODÈLES 1923 DISPONIBLES :

8/10 HP 1,200 cc., éclairage et klaxon
 électriques par dynamo indépendante.

Emaillage : Brun foncé.

6,250 FR.

Agent général :

FLORENT VAN RYMENANT

112, rue de Laeken, 112

BRUXELLES

Téléphone 164 70

SAROLEA

Sous-agent : Florent Van Rymenant
112, rue de Laeken, Bruxelles, 112
 Téléphone 164.70

Prix des modèles 1923 disponibles en mes magasins (taxe comprise) :

Type	25	A	350 cc.	3 1/2	HP	4,150 fr.
Type	25	B	350 cc.	3 1/2	HP	4,400 fr.
Type	22	F	550 cc.	4	HP	5,500 fr.
Type	22	G	550 cc.	4	HP	5,600 fr.
Type	23	D	500 cc.	4	HP	5,700 fr.

Prière de mentionner « LA MOTO » en écrivant aux annonceurs.

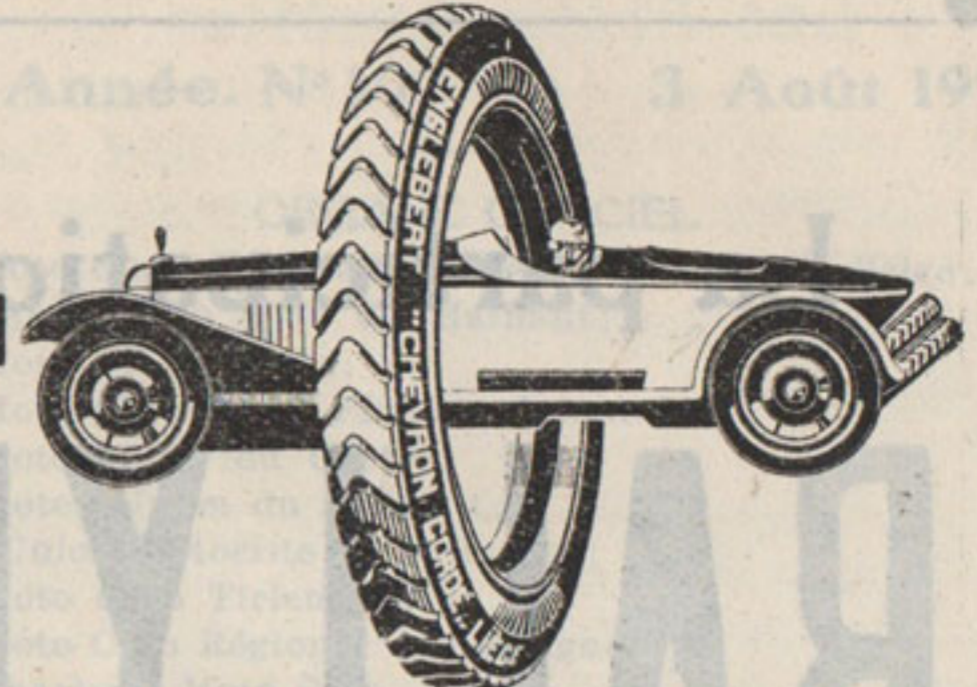
BOUGIES D'ALLUMAGE

LODGE



En vente partout
GROS

J. MONGÉ & C^{ie}
21 RUE DES FABRIQUES
BRUXELLES



:- MEETING DE St-SÉBASTIEN -:
(Cyclecars 1.100 cc)

1^{er} BUENO - 2^{me} BENOIST
SUR SALMSON

SUR
CHEVRON CORDÉ

ENGLEBERT

VÊTEMENTS EN CUIR



Équipements

.....

DANS TOUTES LES
BONNES MAISONS

Exigez-les !!!

Tout pour HARLEY

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES GARANTIES
LE PLUS GROS STOCK
ET LE MIEUX ASSORTI DE PARIS

FOURCHE avec disp. CÉÈL

SIDECARS
mono- et biplace




R. Cachemaille
13, rue Guersant, PARIS (XVII^e)

Brev. S. G. D. G.
Tél. : Wag. 36-39

Motocyclistes !

De passage à Gand, n'oubliez pas que chez

DELVIGNE

59, rue de Flandre, Gand

vous trouverez toutes les pièces de rechange pour MOTOS

RUSH
SAROLÉA
HARLEY-DAVIDSON

La participation de 1,100 clients au

RALLYE GILLET

a démontré la
popularité de la marque

Le fait que des 15 premières machines sorties de l'usine il y a trois ans, 10 se sont trouvées à l'arrivée, **consacre sa valeur** et réfute définitivement l'argument des détracteurs du 2 temps qui prétendent que ce moteur s'use vite

— — —
 ➔ **En 3 ans 4,000 GILLET ont été fournies**

Demandez à leurs propriétaires ce qu'ils en pensent.

Société anonyme des Ateliers **GILLET** - Herstal

La Moto

REVUE TECHNIQUE ET SPORTIVE
DE LA MOTO ET DU CYCLECAR
paraissant tous les vendredis

Directeur : Henry GERARD
ADMINISTRATION - REDACTION - PUBLICITE
241, chaussée de Wavre, Bruxelles

Compte chèque postal N° 75489

10^e Année. N° 107 - 3 Août 1923

ORGANE OFFICIEL

du Moto Club de West-Flandre et du Littoral Belge;
de l'Auto Moto Club du Hainaut;
du Moto Club Hutois;
du Moto Club de la Flandre Orientale;
du Motor Club du Centre;
du Motor Union du Hainaut;
de l'Union Motoriste de Bruxelles;
du Moto Club Tirlemontois;
du Moto Club Régional de Jodoigne;
du Charleroi Moto Club.

ABONNEMENTS: Belgique, 20 fr. — Etranger, 30 fr.

Le numéro: 50 centimes.

*Les textes d'annonces nous sont remis par nos clients
sous leur propre responsabilité.
Nous n'en assumons aucune quant à leur teneur.*

A propos du Grand Prix des Motos

Bien qu'il soit vieux de trois semaines, il nous semble qu'il n'est pas trop tard pour en parler encore et relever un fait qui, malgré son importance, a quelque peu passé inaperçu: la marche régulière des motos de 250 cmc.

Nous l'avons dit au lendemain de l'épreuve, malgré leur faible cylindrée, ce fut les motos de 250 cmc. qui donnèrent le plus petit pourcentage de déchet et chose plus importante et qui en dit long sur les progrès réalisés au cours de ces dernières années le premier des 250 cmc. réalisa une moyenne sensiblement plus forte que le premier des 350 cmc. Mais il y a mieux: le troisième de la catégorie 250 cmc. marche plus fort que le second des 350 cmc.!

Si l'on se reporte à notre premier Grand Prix — en 1921 — et que l'on compare la performance de l'unique 250 cmc., qui avait osé affronter l'épreuve, avec les véritables prouesses réalisées cette année, l'ont reste confondu devant l'immense progrès accompli en ces quelques 24 mois.

La machine qui, il y a deux ans, n'était encore qu'un jouet, est devenue maintenant un engin de locomotion sûr, rapide et économique.

Grâce aux immenses progrès accomplis, la moto de 350 cmc. est sur le point de remplacer dans bien des cas la bonne 500 et de céder sa place de véhicule léger.

Pour la saison prochaine ce sera d'ailleurs un fait accompli puisque la classe des 500 cmc. est officiellement supprimée pour le Tourist-Trophy.

C'est certes là la consécration de l'évolution qui se produit.

En Belgique, nous n'en sommes pas encore là, notre amour pour la grosse machine modère quelque peu la rapidité de l'évolution et la 1,000 cmc. tout comme la 500 cmc. garde chez nous de fervents partisans, mais il n'empêche qu'en un an la 350 cmc. s'est attiré bon nombre d'admirateurs et que le nombre de machines de cette cylindrée qui circulent actuellement en Belgique est considérable.

Après les performances du Grand Prix les 250 cmc. auront certes conquis les faveurs de pas mal de motocyclistes et il est certain que d'ici un an, cette toute petite de la grande famille motocycliste aura su s'imposer par ses grandes qualités.

H. G.

Les Motoaviettes

**Belles performances du lieutenant Simonet
sur monoplan Poncelet.**

Les Belges à l'honneur.

Notre camarade V. Simonet, qui, depuis longtemps s'intéresse aux avions de tourisme à faible puissance, vient de réaliser une série de performances absolument remarquables.

Le lieutenant Simonet, qui, il y a quelques mois, avait fait de très intéressants essais de vol à voile avec le planeur Poncelet, vient de munir son appareil d'un moteur Anzani de 10 HP.

Le samedi 7 juillet, le montage de l'appareil était terminé et le moteur tournait pour la première fois depuis sa livraison. Sans attendre davantage Simonet amenait l'appareil sur la piste de l'aérodrome d'Evere, et après avoir roulé une centaine de mètres, décollait avec aisance pour un vol qui devait durer 17 minutes entre 100 et 150 mètres de hauteur.

Le 8 juillet, nouveau vol: 15 minutes entre 200 et 300 mètres; le 9 juillet: 28 minutes à 800 mètres, et enfin, le 10 juillet: 45 minutes à 1,100 mètres où l'appareil montait sans effort.

Le pilote se déclare enchanté de la tenue de l'appareil dont la stabilité est remarquable. Les vitesses atteintes sont: à plein régime, 80 km. à l'heure, avec moteur; réduit, 70 km. à l'heure, vitesse minimum; en vol, 40 à 45 km. à l'heure; vitesse d'atterrissage, 35 km. à l'heure.

Les performances réalisées à l'aérodrome de Bruxelles par Simonet, confirment nos prévisions, et ouvrent définitivement, pour nous Belges, l'ère de la motoaviette.

A pilote belge, motoaviette belge et moteur belge..., souhaitons que sous peu le monoplan Poncelet soit muni d'un moteur de construction belge.

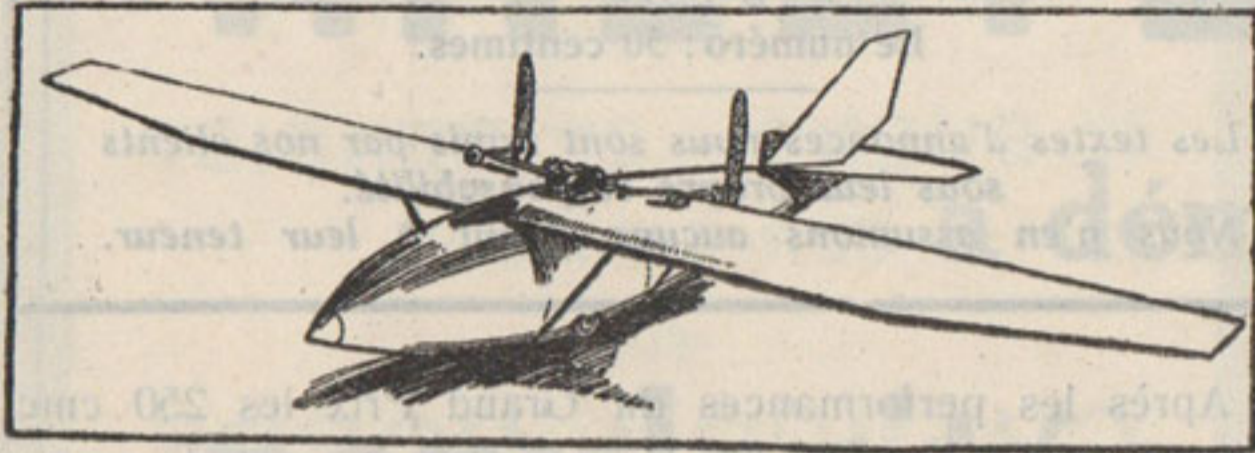
Les Moto-Aviettes

L'intérêt des constructeurs de motos pour la moto-aviette, va croissant et en Angleterre des essais sérieux sont déjà tentés.

L'un des plus intéressants vient d'être fait avec un moteur Blackburne, 2 cylindres de 750 cmc.

L'appareil a été construit par le major Gnosspelius.

C'est un monoplan dont l'aile, de forme trapézoïdale, a environ 11 mètres d'envergure pour 1 m. 65 de profondeur maxima. La surface atteint approximativement 18 m². Des ailerons de 3 m. 70 de long assurent la stabilité latérale.



La motoaviette Gnosspelius avec moteur Blackburne.

Le corps, parfaitement fuselé, a près de 6 mètres de long. Il se termine par un empennage monoplan dont les gouvernes sont très développées.

Le moteur est placé dans le fuselage à peu près au milieu de l'aile. Les cylindres émergent afin d'assurer un refroidissement convenable. Ce moteur est un 2 cylindres en V, Blackburne. La cylindrée est de 697 cmc.

Le monoplan Gnosspelius paraît offrir de remarquables qualités aérodynamiques. Les résistances nuisibles ayant été réduites au minimum, on est arrivé à obtenir une finesse voisine de 16. Aux essais, le moteur aurait été ralenti jusqu'à ne plus donner qu'une puissance de 3 HP et l'avion néanmoins aurait conservé sa ligne de vol.

Avec ses hélices, le moteur ne peut tourner à plus de 2,500 tours, c'est-à-dire que la vitesse maximum utilisable est de 16 HP. S'il tient réellement l'air avec 3 HP seulement, l'avion présenterait donc un énorme excédent de puissance.

Le poids total de la machine atteint 240 kilogrammes avec une quantité d'essence suffisante pour un vol de deux heures. La vitesse maximum atteinte a été de 104 kilomètres à l'heure et on espère arriver au 112 à l'heure. La vitesse économique reste autour de 72 kilomètres à l'heure. La vitesse d'atterrissage est de 48 kilomètres. On estime la vitesse de montée à 120-150 mètres à la minute.

L'application pure et simple d'un moteur de moto ouvre des horizons nouveaux à bien des chercheurs et c'est un beau succès pour Blackburne, succès que complète sa victoire dans le T. T. et le Grand Prix de Belgique.

Embrayages

De « Moto Revue » :

Il est certain que des progrès considérables ont été réalisés dans les embrayages, mais malgré tout, les embrayages de motocyclettes ne sont pour la plupart, pas égaux aux embrayages d'automobiles. Certes, le problème est plus difficile. On est limité par la place et par le poids, mais il est juste de reconnaître que la puissance à transmettre est, en général plus faible ainsi que le poids à entraîner. On peut surtout reprocher aux embrayages de motocyclette de se dérégler dans certains cas trop facilement, cela est peut-être dû en partie, aux vibrations de la route.

Un embrayage peut être défini par un mécanisme qui permet de transmettre progressivement la puissance du moteur aux roues. Un engagement brusque calerait, en effet, le moteur et peut-être même amènerait-il le bris d'organes de transmission. Un embrayage est naturellement surtout nécessaire au départ, et il est fort utile également pour changer de vitesse, chaque fois que l'on modifie brusquement la charge imposée au moteur, organe très proche parent des freins. Et il permet de donner au changement de vitesse la progressivité qui lui manque.

Un embrayage doit remplir plusieurs conditions :

- 1° Etre capable de transmettre intégralement la puissance motrice ;
- 2° Etre progressif ;
- 3° Etre simple, accessible et facile à régler.

Les dimensions d'un embrayage dépendent de la puissance à transmettre, mais en corrélation avec le régime. Supposons un embrayage monté sur l'axe moteur. Si un moteur donne 10 HP, à 2,500 tours, il lui faudra un embrayage deux fois plus puissant qu'un moteur qui fournirait cette puissance à 5,000 tours. A cela, il faut ajouter la surface en contact, le coefficient de frottement de cette surface, et la pression exercée par les ressorts.

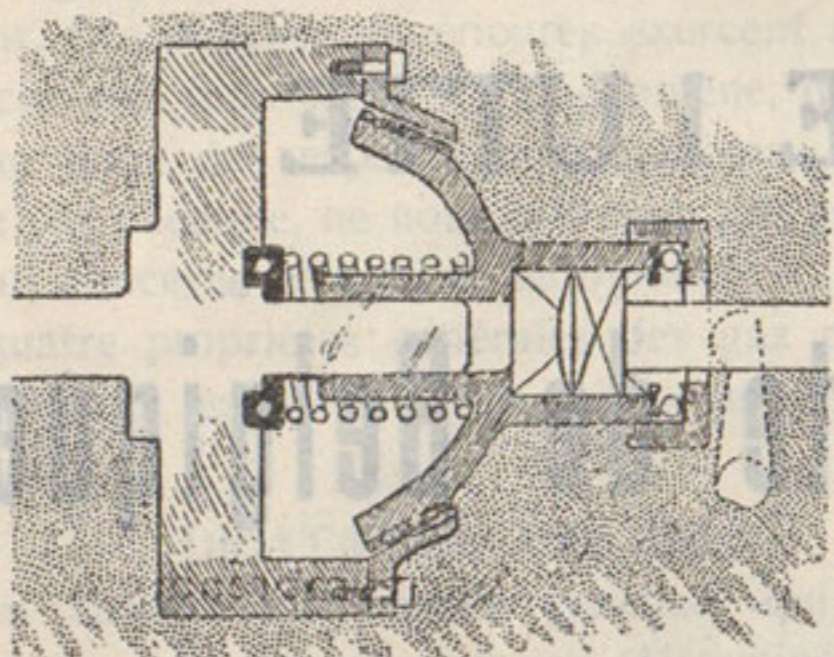
Parmi les systèmes, l'embrayage à cônes est de beaucoup le plus répandu sur les automobiles, et par contre, le moins employé sur les motocyclettes. Cela provient des grandes dimensions qu'il faut lui donner. Sur un moteur d'auto, il est très simple, au contraire, de le loger dans le volant du moteur. Avec la vague croissante des volants extérieurs, il n'a peut-être pas dit son dernier mot sur les motocyclettes ; la difficulté de loger sa commande, très encombrante, est également un obstacle. Quant à la placer sur la boîte de vitesses, c'est évidemment une impossibilité.

L'angle du cône est un point très important dans l'embrayage de ce type. Plus cet angle est faible, moins la pression du ou des ressorts a besoin d'être forte, mais si cet angle est trop faible, le cône mâle se coince dans le

L'abonnement à la **La Moto** ne coûte que 20 francs
et il est remboursé par 25 francs de petites annonces.

cône femelle et nécessite pour le dégager un trop grand effort. Le cône peut être garni de cuir, de produits spéciaux ou même être constitué d'un métal approprié. Il peut être inversé. Dans ce cas, le ressort d'embrayage est logé à l'intérieur et l'ensemble est plus propre. On en trouve un excellent exemple sur l'F. N.

Nous disions que les embrayages étaient de proches parents des freins. L'embrayage à ruban suffit à le prouver. Celui-ci qui est très peu courant, ne présente, en effet, que des différences de détail avec les freins. Il ne date pas d'hier, puisqu'en 1900, si nous nous le rappelons bien, on le trouvait déjà sur les voitures Mors. Un double embrayage à segments permettait sur la petite voiturette de Dion d'engager une des deux vitesses. Et sur les motos qui ne connaît le changement de vitesse de l'Enfield, de la Motosacoche, de la P. M. ou de la Scott? Le principe en est simple, c'est un segment qu'on écarte au moyen d'une came, ou de galets formant coins et qui est ainsi pressé sur un tambour. Sur la de Dion, c'étaient



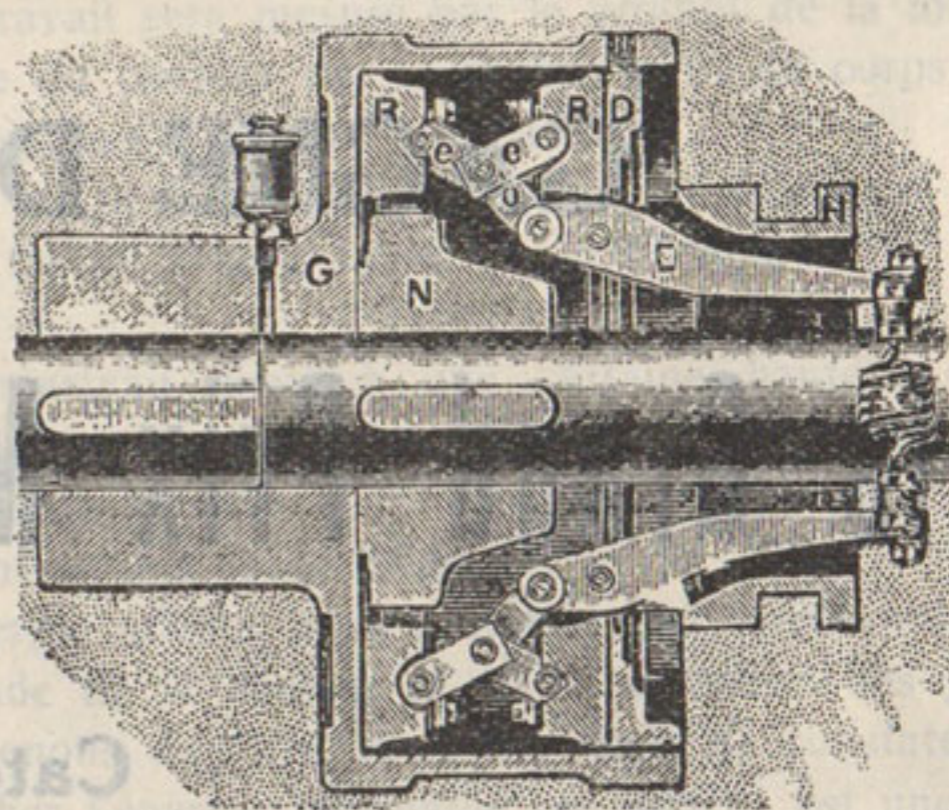
Un embrayage à cône inverse

deux sabots en gaïac que des vis à pas contraire appuyaient sur le tambour. Ce système d'embrayage présente de gros avantages, notamment sa grande simplicité et l'élimination des poussées latérales. Il est assez curieux que son usage soit restreint aux machines à changement de vitesse par chaînes, car il permet de mettre le changement de vitesse à l'abri de toutes les maladroites du conducteur.

Mais certainement, le type le plus courant est l'embrayage à disques. Sa popularité est certainement due à ce qu'il permet d'obtenir une grande surface sous un petit volume. Les disques peuvent être de différentes natures. Tantôt, ils sont en tôles d'acier, solidaires, alternativement de l'arbre et de la couronne. Leur nombre peut être considérable puisque, en effet, dans certains cas, il y en a jusqu'à cinquante. La conséquence est qu'il suffit d'une faible pression pour engager l'embrayage; on peut donc aussi se contenter d'un faible coefficient de frottement et ces embrayages peuvent, et dans beaucoup de cas, doivent fonctionner dans l'huile. Un des prototypes fut l'Hele Shaw. On en trouve d'excellents exemples sur la B. S. A., sur la Rudge Multi, sur la Clyno et l'A. R. C. C'était également le type généralement employé sur les moyeux à changement de vitesse. Et comme ils n'ont pas besoin de réglages fréquents, on peut les enfermer dans la boîte de vitesses. On leur reproche cependant de gom-

mer à froid, de mal dégager et de rendre, au départ, l'engagement des vitesses un peu bruyant, mais cela cesse dès que l'huile est défigée. En cas d'usure, il suffit d'insérer un couple de disques supplémentaires pour rattraper le jeu. Parfois, les disques sont ondulés, ce qui permet de réduire encore la pression des ressorts, et en outre, permet à l'huile de graissage de circuler plus librement entre les plaques.

Mais il est indiscutable que l'embrayage à plateaux est à l'heure actuelle, le plus populaire de tous, quoique n'étant pas parfait. Sur une 7-9 HP, attelée à un sidecar, nous n'avons pas eu à opérer un réglage depuis plus de 4,000 kilomètres, ce qui est très satisfaisant. Il suffit qu'il soit bien réglé à l'origine. Le principe de cet embrayage qui lui, fonctionne à sec, est de serrer des disques d'acier entre des plateaux garnis de férodo, de Raybestos ou d'un des nombreux produits à base d'amiante qu'on trouve dans le commerce. Certains constructeurs préfèrent le liège. Le seul inconvénient de ces embrayages réside dans



Un embrayage à cône et ressort réglable. T, extrémité du vilebrequin. — X, écrou-guide de l'axe du cône d'embrayage. — F, arbre d'embrayage. — R, manchon d'accouplement. — O, cale. — M, arbre d'entraînement du changement de vitesse. — L, arbre supérieur du changement de vitesse. — P, ressort réglable. — S, volant.

l'emploi fréquent des portées à billes qui ne sont pas graissées et sont soumises à une pression relativement élevée, et aussi à l'échauffement qui se produit lorsque les disques patinent. Sur la Harley, on remplace le roulement à billes par une portée en bronze. Sur les anciennes Indian, on trouvait un embrayage très simple, mais qui avait l'inconvénient d'être exposé à la poussière. Le pignon denté, garni de liège, était serré entre deux flasques qui s'écartaient pour le débrayage. Dans tous ces types d'embrayages, le coefficient de frottement des surfaces entre en ligne de compte, car à cause de l'épaisseur des plateaux, on ne peut en superposer qu'un nombre assez réduit. Le Férodo a, sous ce rapport, nettement l'avantage sur le bouchon, et celui-ci l'emporte de loin sur le cuir ou le bois. (A suivre.)



ATELIER SPÉCIAL
pour la réparation de
MAGNÉTOS

Lampe de poche à magnéto (inépuisable)
Magnéto-lumière pour motos Gillet
Ateliers Pernstein-Warnant
Rue Laport, LIÈGE. — Tél. 53.27



**Après une série ininterrompue de victoires
dans les courses nationales et internationales de 1923**

F. N.

GAGNE DE HAUTE LUTTE

le Grand Prix Motocycliste de Belgique

Catégorie 350 cc :

**HUYNEN, sur F. N. PREMIER
DE GRADY, sur F. N. QUATRIÈME**

DES 7 MARQUES PARTICIPANT DANS SA CATÉGORIE

LA F. N. SEULE RAMÈNE DEUX MACHINES

ET REMPORTE DEUX MÉDAILLES D'OR

Fabrique Nationale d'Armes de Guerre (Société Anonyme) - Herstal lez-Liège

Prière de mentionner « LA MOTO » en écrivant aux annonceurs.

Agence générale :

F. N.

**3, Porte Louise, Bruxelles
15, rue Veydt „**

MOTO 1 cylindre fr. 3,300
„ **4 cylindres . . 5 750**

VÉLO homme à . fr. 440.00
„ **dame à . . 480.00**

La Technique du Moteur à Explosion

(Suite)

De « La Revue Motocycliste » :

4° Les gaz, comme tous les corps, sont soumis à la pesanteur. Les couches supérieures exercent une pression sur les couches inférieures. Ce phénomène, qui n'est sensible que dans des espaces considérables, l'atmosphère terrestre par exemple, ne nous intéresse pas pratiquement, en ce qui concerne le moteur automobile.

Ces quatre propriétés générales des gaz posées, nous allons examiner les phénomènes qui accompagnent la dilatation des gaz.

DILATATION DES GAZ

Si l'on chauffe une masse gazeuse, qui occupe un certain volume sous une pression déterminée, deux cas peuvent se présenter :

1° Si la pression reste la même, le volume du gaz augmente.

2° Si, au contraire, on augmente la pression, de manière à empêcher la dilatation du gaz, c'est alors sa force élastique qui augmente.

En un mot, c'est le volume ou la force élastique du gaz qui croît sous l'action de la chaleur, suivant que la pression reste la même ou augmente.

Tous les moteurs automobiles actuels sont à compression, c'est-à-dire que l'on augmente la pression du mélange gazeux contenu dans le cylindre pour augmenter sa force élastique. Une certaine catégorie de moteurs, dits à combustion fonctionnent au contraire à pression constante.

Nous n'avons pas à nous en occuper ici.

En résumé, nous venons de voir qu'un gaz chauffé et comprimé augmente de force élastique.

Il emmagasine en quelque sorte une énergie plus ou moins considérable fournie par la chaleur qu'on lui a donnée.

C'est cette énergie, comme nous l'avons précédemment définie, qui va, à la suite des transformations successives, produire du travail mécanique.

DEFINITION DU TRAVAIL

Rappelons d'abord rapidement, avant d'étudier ces transformations, ce qu'on entend par travail

Supposons un corps qui se déplace sous l'action d'une force, par exemple un chariot traîné par un cheval sur une route.

On dira que la force (ici, le cheval) fournit un travail et ce travail sera mesuré par le produit de la force (ici, la force du cheval) par le déplacement du corps (ici, la distance dont le chariot aura avancé).

Si F est la force du cheval, L le déplacement du chariot, le travail T sera donné par la formule :

$$T = F \times L$$

Un marteau élevé à une certaine hauteur est une source d'énergie puisqu'il est capable, en tombant, de produire du travail.

De même une chute d'eau, etc...

L'énergie affecte, dans la nature, des formes multiples.

L'étude de la chaleur et de la dilatation des gaz que nous venons de faire, nous a permis de constater qu'en particulier l'énergie thermique ou chaleur est une de ses formes les plus directes.

Nous avons vu qu'un gaz qu'on chauffe et qu'on comprime en même temps augmente de force élastique. Il emmagasine de l'énergie susceptible de se transformer en travail.

C'est là tout le principe du moteur à explosions d'automobile.

UNITE DE TRAVAIL

L'unité de travail est le kilogrammètre.

C'est le travail produit par 1 kilogramme dont le point d'application se déplace de 1 mètre dans la direction de la force.

PRINCIPE DE LA CONSERVATION DE L'ENERGIE

Une grande loi régit, la transformation de l'énergie en travail. Elle s'énonce ainsi : Dans la nature, rien ne se perd, rien ne se crée.

En d'autres termes, il y a toujours équivalence entre la quantité d'énergie qui disparaît et la quantité de travail qui apparaît.

C'est ce que l'on appelle le principe de la conservation de l'énergie.

On admet que l'énergie, tout comme la matière contenue dans l'univers, ne peut ni se créer, ni s'anéantir. Dans tout phénomène, quel qu'il soit, la quantité finale d'énergie est égale à la quantité initiale...

F. LECOCQ-DURIN,

(A suivre). Directeur technique de la Section
Automobile à l'Institut Moderne Polytechnique.

GRANDS PRIX MOTOCYCLISTES

SUISSE

9-10 Juin

MOTOS. — Catégorie 500 cmc. :

1. Péan, sur Peugeot.
2. Gillard, sur Peugeot.
3. Franconi, sur Motosacoche.
4. Richard, sur Peugeot.
5. Marc, sur Alcyon.
6. Borsetti, sur Norton.
7. Lavanchy, sur Scott.

SIDECARS. — Catégorie 600 cmc. :

1. Souvairan, sur Motosacoche.
2. Borsetti, sur Norton.
3. Egger, sur Saroléa.

Catégorie 1,000 cmc. :

1. Carminne, sur Harley-Davidson.
2. Gex, sur Motosacoche.
3. Laeser, sur Harley-Davidson.
4. Braendli, sur Indian.

BELGIQUE

15 Juillet

Catégorie 500 cmc. :

1. Dixon, sur Indian.
2. Stobbart, sur Saroléa.
3. Vidal, sur Saroléa.

Catégorie 350 cmc. :

1. Huynen, sur F. N.
2. Delvigne, sur Rush.
3. Clapham, sur Sheffield-Henderson.
4. de Grady, sur F. N.
5. Antoine, sur P. A.
6. Reynartz, sur Gillet.

FRANCE

(Montargis) 22 Juillet

Catégorie 350 cmc. :

1. Marc, sur Alcyon.
2. Bernard, sur A. B. C.

Catégorie 500 cmc. :

1. Gillard, sur Peugeot.
2. Jolly, sur Alcyon.

tous avec magneto

BOSCH

Concessionnaire exclusif pour la vente en Belgique :

ALLUMAGE, LUMIÈRE, S. A. 23-25, rue Lambert-Crickx
Bruxelles-Midi

Prière de mentionner « LA MOTO » en écrivant aux annonceurs.

MOTOSACOCHÉ

La perfection en Motocyclette

73 Rue d'ostende 73
Mag - expos -
1 Rue de Lozum 1
BRUXELLES



J. WATELET,
qui pilotera la Jeecy-Vea.

Le Grand Prix des Sidecars

Circuit de Dinant - 12 août



J. TAYMANS,
qui pilotera la nouvelle
huit soupapes
American-Excelsior.

La date de notre premier Grand Prix des Sidecars approche rapidement et l'entraînement bat son plein.

A nouveau l'effervescence des grands jours règne sur le Circuit de Dinant et le ronflement puissant des moteurs emplît l'air chaque jour.

Chaque équipe travaille ferme et l'on peut être certain que la lutte sera chaude.

Une nouvelle inscription est encore arrivée à la F. M. B., c'est celle d'une Norton qui sera pilotée par Tucker, qui se classa troisième au T. T. C'est là, on en conviendra, un gros atout pour Norton dont les couleurs seront bien défendues.

Voici les engagés actuels :

Catégorie 350 cmc.

1. F. N. (X...).
2. F. N. (X...).
3. Sheffield-Henderson.

Catégorie 600 cmc.

1. O. E. C. (Taylor).
2. Tucker (Norton).

Catégorie 1,000 cmc.

1. American-Excelsior (J. Taymans).
2. American-Excelsior (Bouillon).
3. Harley-Davidson (Renier).
4. Harley-Davidson (Bernard Georges).
5. Harley-Davidson (Marin).
6. Harley-Davidson (Bernard Gaston).
7. Harley-Davidson (Delvigne).
8. Indian (J. Milhoux).
9. Indian (X...).
10. Indian (X...).
11. Jeecy-Vea (Watelet).

M. PIRE, COMMISSAIRE GENERAL

M. Brassine, qui avait mis sur pied l'organisation matérielle du Grand Prix des Motos, ne pouvant plus, pour des raisons de santé, continuer à remplir les fonctions de commissaire général, c'est M. Maurice Pire, qui a accepté d'assumer cette lourde et ingrate tâche.

LA DATE-LIMITE DES ENGAGEMENTS

Ainsi que nous l'avons annoncé dans notre dernier numéro la date-limite pour les engagements à droits simples a été reportée au 5 août.

LES PILOTES

A côté des pilotes dont nous avons dit quelques mots la semaine dernière, il convient de citer l'un des derniers engagés : Watelet, le pilote-constructeur de la Jeecy-Vea. Tous les sportsmen admireront la crânerie et la sportivité du geste de Watelet qui ne craint pas de s'engager dans la catégorie 1,000 cmc. avec sa machine, dont la cylindrée n'est que de 688 cmc.

Cela prouve toute la confiance que Watelet a en son admirable moteur.

Comme pour le Grand Prix des Motocyclettes, les départs seront donnés à Feschaux. Au même endroit seront installés les enceintes réservées, les ravitaillements, le tableau d'affichage ainsi que la tribune de la Presse.

De nombreuses modifications seront apportées à l'organisation générale afin de donner satisfaction à tous.

Les départs seront donnés à 10 heures du matin, en groupe et par catégories. On prévoit que la course sera terminée vers 2 h. 30.

LES DISQUES

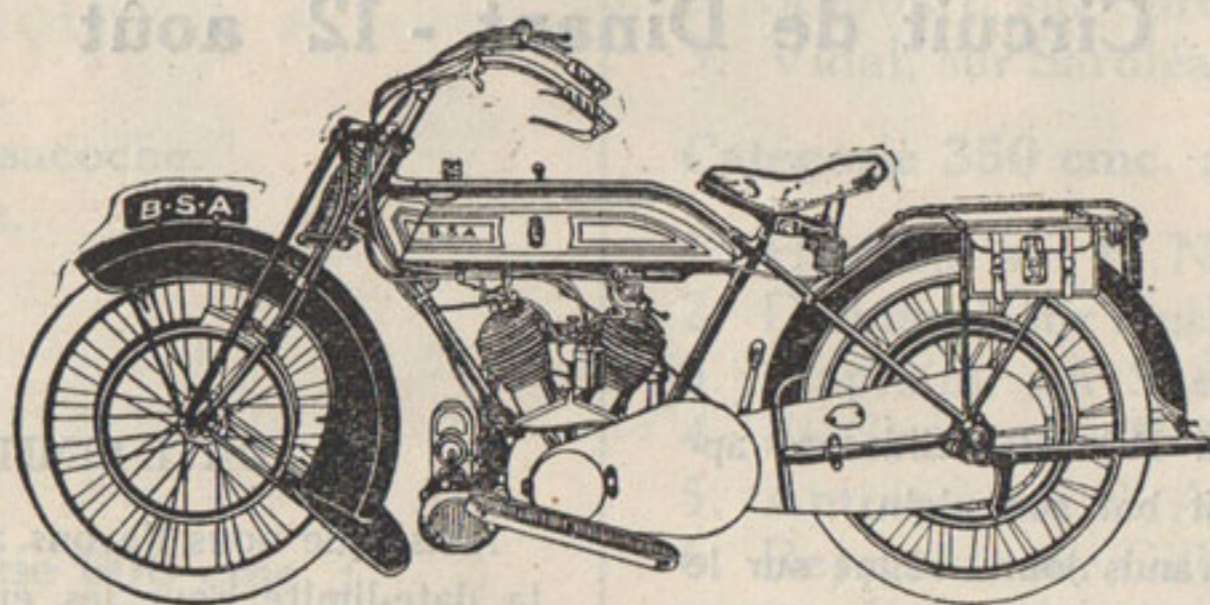
Les machines devront porter les trois disques réglementaires qui seront :

- Pour les 1,000 cmc., fond noir et lettres blanches ;
- Pour les 600 cmc., fond rouge et lettres blanches ;
- Pour les 350 cmc., fond rouge et lettres noir.

LE PESAGE

Le pesage et la remise des disques se fera le samedi après midi à Beuraing.

B. S. A.



**Motocyclettes B. S. A. pour solo et sidecar, 6 HP,
2 cylindres, 700 cc., chaîne-chaîne.**

**Motocyclettes B. S. A. 2 3/4", 350 cc., chaîne-chaîne,
3 vitesses, débrayage à la main.**

La plus appréciée du Salon de Londres.

Vélos et pièces détachées B. S. A. (3 fusils)

Agence Générale Belge :

**Etablissements P. PLASMAN, 20, boulevard Maurice-Lemonnier
BRUXELLES**



MOTOCYCLETTES

VOYEZ EDM. CLAESSENS & C^{IE}

SOUS-AGENCE

PLACE SAINT-MICHEL, LIÈGE

A propos du Circuit de Belgique

Nous sommes heureux de constater que trois membres de l'U. M. B., Puttemans, Joanneux et Servais, viennent de remporter dans cette épreuve un joli succès ; pilotant chacun une rapide Salmson, ils obtiennent dans la catégorie 1,100 cmc. un succès retentissant, enlevant les trois épreuves de vitesse, battant pas mal de voitures beaucoup plus puissantes.

Les trois Salmson arboraient le fanion de l'U. M. B.

Grand Prix des Flandres

L'épreuve qui devait être organisée sous ce nom, le 26 août par les Moto-Clubs de Gand et de Courtrai est supprimée.

Sortie officielle du 12 août 1923

La S. T. de l'U. M. B., à l'occasion du Grand Prix des Sidecars, organise pour sa neuvième sortie officielle une excursion au Circuit de Dinant.

Tous les membres de l'U. M. B. y sont cordialement invités. Ayons tous à cœur de porter à nos « as » qui vont défendre nos couleurs, le réconfort de notre présence en grand nombre, de nos encouragements et acclamations. Capitaine de route : Gaston Quinet.

5 points. Bruxelles (Porte de Namur). Départ 6 h. —
Genappe, Sombreffe, Tamines (65 km.) 8 h. —

Déjeuner

Pénalisation : 2 points pour 10 minutes
de retard.

Tamines. Départ 8 h. ½

Fosse, St-Gérard, Ermeton, Anthée

5 points. Hastière (103 km.) 9 h. ¾

Pénalisation : 2 points pour 10 minutes
de retard. Dislocation.

Dinant (local Moto Club). Départ. 16 h. ½

Yvoir, Lustin, Namur (28 km.) 17 h. ½

Repos. — Rafraîchissements.

Pénalisation : 2 points pour 10 minutes
de retard.

Namur. Départ. 18 h. —

5 points. Wavre, Notre-Dame au Bois (78 km.) 19 h. ½

Dislocation.

Pénalisation : 2 points pour 15 minutes de retard.

**Congrès International
de la F. I. C. M.**

tenu à l'Hôtel de Ville de Dinant, le 16 juillet 1923

Rapport officiel de la Délégation Belge

M. le baron G. Nothomb préside, assisté de M. E.-W. Loughborough, secrétaire général de la F. I. C. M.

Sont représentés :

L'Angleterre par M. le colonel Brereton, président de l'A. C. U. Assistants : MM. Ebblewith et Boileau.

La France par M. Charles Fourreau, secrétaire général de l'U. M. F.

La Suisse par M. Poncet. Assistant : M. Chapet.

La Hollande par M. le baron Tindal.

L'Italie par M. le comte Albert Bonacossa.

La Tchéco-Slovaquie, par M. Jaroslav Kalva. Assistant : M. Ervin Paucek.

La Belgique par M. Eug. Collignon, secrétaire général de la F. M. B. Assistants : MM. Pire, Marcellis, Decoux, Simon.

ORDRE DU JOUR :

— M. le Président déclare la séance ouverte à 14 h. ¼. Il donne connaissance d'un télégramme du Moto Club de Yougo-Slavie souhaitant bon travail et espérant collaborer prochainement à l'œuvre commune.

— M. Charles Fourreau propose l'envoi d'un télégramme de sympathie au docteur Lamborelle. (Admis).

— Il ne sera pas donné lecture du procès-verbal de la réunion de Londres du 4-12-22, tous les participants ayant reçu la copie de ce procès-verbal et les observations pourront être présentées.

— M. le baron Tindal (Hollande) présente une observation de forme au sujet de la nouvelle coupe à faire disputer au cours de la course des 6 jours en Suède.

— Le Secrétaire annonce que la situation en Espagne est arrangée par la création de la « Fédération Motociclista Española ».

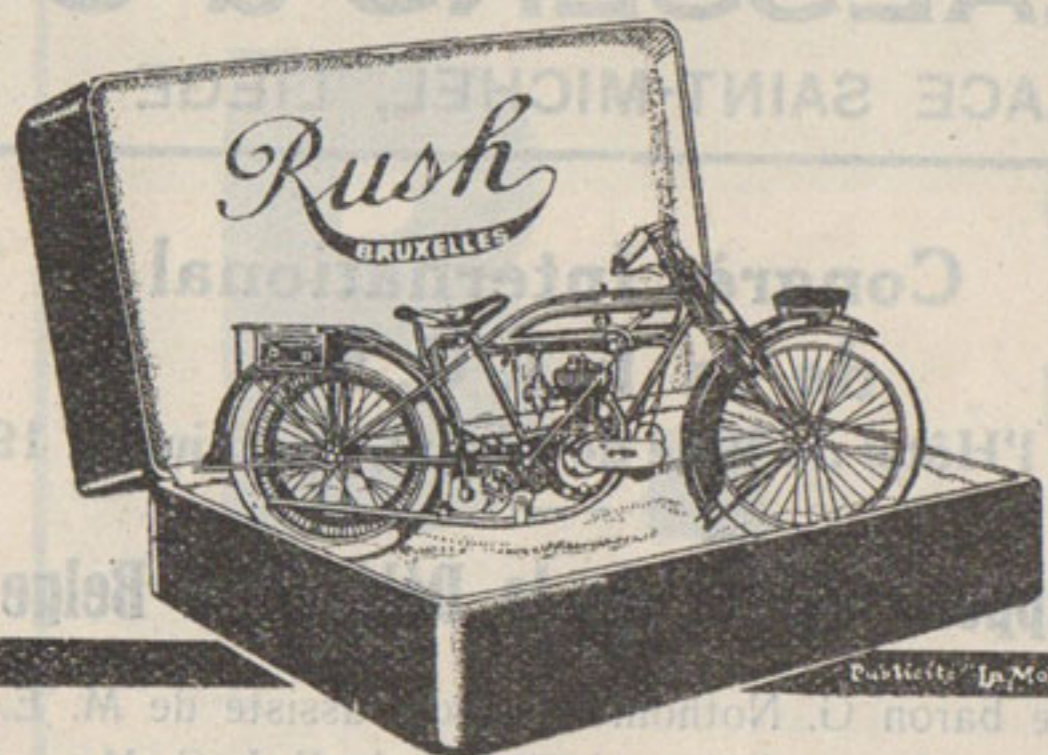
Sur proposition de M. Poncet (Suisse), confirmation sera demandée au « Real Moto Club di Espana ».

— **Contrôle des Cyclecars.** — M. Bonacossa estime que ce contrôle doit être continué par la F. I. C. M. et non

Motocyclettes JEECY-VEA

30, rue Defacqz (avenue Louise), Bruxelles

Construction belge



LE JOYAU DE L'INDUSTRIE BELGE

MOTOCYCLETTES RUSH
CHAUSSÉE DE WAVRE, 1757
AUDERGHEM-BRUXELLES

par les Automobile Clubs. Cette motion est appuyée par M. Poncet.

A l'unanimité il est décidé qu'une déclaration en concordance avec les propositions émises sera envoyée à la Fédération des Automobile Clubs reconnus.

— Le Secrétaire annonce qu'après entente avec les pays intéressés le match annuel Anglo-Hollande est remis à 1924.

— Edition de nouveaux règlements.

Le Secrétaire soumet au Bureau le projet de nouveau règlement. Cette édition est décidée conformément à la démarche faite à Londres par M. E. Collignon.

— **Admission de nouveaux pays.** — Le Moto Club de Yougo-Slavie à Belgrade est admis, également l'Auto Republiky Tcheco-Slovaque de Prague.

Au nom de cette dernière Fédération, M. Jaroslav Kalva remercie et promet son concours le plus dévoué à l'œuvre commune.

— Le cas de l'Amérique est tenu en suspens et le bureau adressera une demande d'explication.

— **Réglementation du chronométrage.** — M. Ebblewith fait rapport sur cette question et dépose le projet de réglementation tel qu'il a été établi par la Commission spéciale.

Ce règlement est approuvé, après une légère rectification prévoyant que le chronomètreur dispose de 2 chronomètres conformes à la réglementation.

— Les chronomètreurs internationaux seront présentés par le Président de leur Fédération.

Le règlement d'admission sera conforme au règlement Suisse.

Ils seront nommés pour 1 an.

— **Chronométrage des records mondiaux.** — M. Eug. Collignon développe sa proposition de voir la F. I. C. M. dans certains cas, nettement précisé, homologuer comme record du monde, des performances chronométrées par des appareils à main.

Une longue discussion s'engage sur ce point entre MM. Ebblewith, Poncet, Bonacossa, Loughborough, Marcellis et Collignon.

Au vote la proposition est rejetée par 4 voix contre 3.

— **Changement de partie de véhicules au cours de tentatives de record.** — L'ancienne réglementation sur ce point est abrogée et remplacée comme suit :

Au cours d'une tentative de record, ne pourront être changés les cylindres ou culasses, piston, bielle, volant, carter, boîte de vitesses, cadre, fourche, soupapes.

— **Cylindrées.** — A partir du 1^{er} janvier 1924 les catégories seront établies par cylindrées comme suit :

Bicyclette à moteur : Classe II : jusqu'à 75 cmc. ; classe III : jusqu'à 100 cmc. ; classe IV, jusqu'à 125 cmc.

Est considérée comme bicyclette à moteur tout véhicule à 2 roues placé dans un plan longitudinal et pouvant indifféremment être actionné par un moteur ou par la force humaine.

Pour les motos soli les catégories seront comprises comme suit :

Classe VI : jusqu'à 175 cmc.

Classe A jusqu'à 250 cmc.

Classe B jusqu'à 350 cmc.

Classe C jusqu'à 500 cmc.

Classe D jusqu'à 750 cmc.

Classe E jusqu'à 1,000 cmc.

Pour les sidecars les catégories restent les mêmes.

— **Circuit Européen.** — M. Bonacossa propose à l'assemblée d'étudier la création d'une grande épreuve touristique qui prendrait le titre de Circuit Européen ou Grand Prix d'Europe.

(Reporté au prochain Congrès.)

— **Calendrier 1924.** — M. Brereton expose que l'Angleterre ne pourra faire disputer le T. T. anglais que vers le 21 ou 28 juin 1924.

Après échange de vue, il est décidé qu'une réunion spéciale se fera à Paris, au début d'octobre, pour l'établissement du calendrier international.

— **Prochain Congrès International.** — Se réunira à Paris entre le 1^{er} et 15 décembre 1923.

— **Divers.** — La Suisse demande quelques précisions sur le règlement des 6 jours en Suède.

— M. Brereton, au nom des délégués étrangers, remercie M. le baron Nothomb pour le bon accueil qu'ils ont reçu en Belgique.

— La séance est levée à 19 heures.

Le Délégué,

Eug.-G. COLLIGNON.

* Secrétaire Général de la F. M. B.

Le Meeting de St-Sébastien

L'important meeting de Saint-Sébastien s'est déroulé en présence d'un très nombreux public, et S. M. le Roi d'Espagne y assista, s'intéressant vivement aux performances réalisées.

Le circuit permettait les plus grandes vitesses ; aussi la lutte fut-elle chaude dans chaque catégorie. Les épreuves pour motos et sidecars furent très disputées et furent l'occasion d'un nouveau et brillant succès pour Harley-Davidson qui remporta les catégories 1,000 cmc. soli et sidecars.

Voici le classement :

Motos 500 cmc. (356 km. 300)

1. Gremaud (Peugeot), 4 h. 3 m. 32 s.

Motos 750 cmc. (356 km. 300)

1. Arrana (Douglas).

Motos 1,000 cmc. (356 km. 300)

1. E. Landa (Harley-Davidson), 3 h. 52 m. 17 s.

2. Riganti (Harley-Davidson), 4 h. 19 m. 34 s.

3. Matteos (Harley-Davidson).

4. Artèche (Harley-Davidson).

Sidecars 1,000 cmc. (213 km. 780)

1. Naure, (Harley-Davidson), 2 h. 53 m. 57 s. (moyenne : 73 km. 700.

2. Villar (Harley-Davidson).

3. Pi (Indian).

Cyclecars 1,100 cmc.

1. Bueno (Salmson, pneus Englebert), en 5 h. 39 m. 14 s.

2. Benois (Salmson, pneus Englebert), à deux mètres.

3. Mauve (Mauve), arrêté et classé.

Cyclecars 750 cmc.

1. Palazon (Sénéchal), 5 h. 51 m. 30 s.

2. Sierra (B. N. C.), arrêté 22^e tour et classé.

La course de Côte de Laffrey

La classique course de côte de Laffrey s'est courue dimanche ; de belles performances furent réalisées par Terrot, Indian, Motosacoche, Peugeot et Amilcar en catégorie tourisme et par Terrot, Peugeot, Kochler, Harley-Davidson, et Mathys en catégorie course.

Signalons particulièrement la belle performance de notre marque nationale Saroléa, qui se classe première en catégorie 500 touriste.

Voici d'ailleurs les résultats :

MOTOS DE TOURISME

Catégorie 350 cmc. — 1. Recordon (Terrot), 6' 52" ; 2. Girard (Terrot), 8' 41" 4/5.

Catégorie 500 cmc. — 1. Baret (Saroléa), 7' 15" 2/5.

Catégorie 1,000 cmc. — 1. Dumolard (Indian), 7' 13" 2/5.

Sidecars 1,000 cmc. — 1. Verdy (Motosacoche), 5' 49" 1/5.

Cyclecars 750 cmc. — 1. Durand (Peugeot), 9'.

Cyclecars 1,100 cmc. — 1. Pincède (Amilcar), 9' 43" 1/5.

MOTOS DE COURSE

Catégorie 250 cmc. — 1. Péliissier (Terrot), 6' 22" ; 2. Goubert (Terrot), 6' 29" 1/5.

Catégorie 350 cmc. — 1. Gaudet (Terrot), 6' 7" ; 2. Petitpierre (Magnat-Debon), 7' 33" 1/5.

Catégorie 500 cmc. — 1. Gillard (Peugeot), 4' 58".

Catégorie 750 cmc. — 1. Agnero (Kochler), 5' 1".

Catégorie 1,000 cmc. — 1. Vuilliamy (Harley), 4' 49" ; 2. Becker (Harley), 5' 16" 2/5 ; 3. Carosso (Kochler), 5' 50".

Sidecars 600 cmc. — 1. Ferlat (Harley), 6' 58".

Cyclecars 750 cmc. — 1. Ricart (Mathis), 7' 26" 3/5.

Bulletin d'Abonnement

Je soussigné (nom et prénoms)

(profession) (adresse)

déclare souscrire un abonnement d'un an à la Moto.

Ci-inclus je vous remets, en un mandat-poste, la somme de *

montant de mon abonnement.

....., le 192

Signature.

* 20 francs pour la Belgique, 30 francs pour l'étranger.

II^e Meeting de Hannut

C'est dimanche 5 août que se disputera le II^e Meeting de Hannut.

L'an passé, malgré un temps épouvantable, cette épreuve obtint un gros succès et cela nous permet d'espérer mieux encore pour cette fois.

Après un dimanche de repos, nos « as » voudront se distinguer et le kilomètre lancé de Hannut est tout désigné. Les organisateurs nous informent que la route a été entièrement refaite, et qu'elle est parfaite à tous les points de vue ; cela permettra donc aux amateurs de vitesses d'ouvrir les gaz et de faire preuve de virtuosité.

A côté de l'épreuve de vitesse, Hannut a maintenu son épreuve de ralenti, et, comme nous espérons que cette fois il ne sera plus nécessaire de tenir un parapluie au-dessus de la tête des concurrents, les acrobates pourront rivaliser et mettre de nombreuses minutes pour couvrir les cent mètres imposés.

Comme l'an passé, il y aura un classement séparé pour chaque épreuve et de nombreux prix récompenseront les vainqueurs.

Les engagements seront reçus par M. Clerbois, à Hannut, jusqu'au 5 août à midi, droits d'engagement : juniors, 15 francs plus 5 francs, remboursables à la remise du dossart ; seniors, 25 francs plus 5 francs, remboursables à la remise du dossart.

La remise des dossarts se fera le dimanche matin entre 10 h. et midi au local du club, chez M. Stas.

Les premiers départs du kilomètre lancé seront donnés à partir de 1 heure précise de minute en minute en commençant par les plus petites cylindrées des soli. Après les soli, les sidecars, puis les seconds départs dans le même ordre. Pour revenir au point de départ, les concurrents emprunteront la voie libre du côté opposé à la foule des spectateurs. Ceux du ralenti se donneront exactement à partir de 15 minutes après le dernier départ du kilomètre lancé.

Le point de départ pour l'élan de 400 mètres sera indiqué par un drapeau du club.

Les lignes de chronométrage seront tracées à la chaux ; de plus, une banderolle sera tendue au travers de la route au-dessus de ces lignes.

Rappelons que les essais seront autorisés le samedi 4 août à partir de 10 heures du matin.

**MOTOS
SPHYNX
ET JAMES**

M. DANDOIS

245, Ch^{ée} de Wavre, Bruxelles

La section de Marchienne du Motor Union du Hainaut

La section marchienne du Motor Union du Hainaut a organisé dimanche sa première épreuve motocycliste. Celle-ci consistait en une course de régularité pure sur le circuit Marchienne, Montigny-le-Tilleul, Pont-à-Nôle, Mont-sur-Marchienne, Romerée, Gozée, Montigny-le-Tilleul, Marchienne, à couvrir cinq fois, à du 36 km. à l'heure de moyenne.

Voici le classement des concurrents, avec les points de pénalisation :

1. Jason, 6.6 ; 2. Gendarme, 11.6 ; 3. Daman, 14.5 ; 4. Dauchamps, 21 ; 5. Damseaux, 24 ; 6. Braconnier, 29 ; 7. Staas, 31.6 ; 8. Coblant, 33.8 ; 9. Nille, 37.5 ; 10. Delalou, 45.4 ; 11. Dubois, 48.1 ; 12. Lambert, 49.4 ; 13. Lemaire, 52.6 ; 14. Brabant, 87 ; 15. Keulemans, 99.2 ; 16. Benny, 100 ; 17. Gobert, 110 ; 18. Carlier, 125.

La Coupe Léopold Gendarme fut remportée par Jason, et celle des commerçants, par Max Gendarme. Deux magnifiques gerbes furent remises aux vainqueurs.

A Monza

Le II^e Grand Prix des Nations

Ainsi que nous l'avons annoncé, c'est le 8 septembre prochain que se disputera sur le fameux Circuit de Monza, le II^e Grand Prix des Nations.

La distance à parcourir sera de 400 km. et le total des prix s'élèvera à 15,000 livres.

Les engagements arrivent nombreux aux organisateurs qui nous font tenir la première liste officielle que voici :

Catégorie 350 cmc. :	Catégorie 500 cmc.
1. A. J. S. I.	1. Saroléa I.
2. A. J. S. II.	2. Saroléa II.
3. A. J. S. III.	3. Saroléa III.
4. Garelli I.	4. Peugeot I.
5. Garelli II.	5. Peugeot II.
6. Garelli III.	6. Peugeot III.
7. Maffei I.	7. Norton I.
8. Maffei II.	8. Norton II.
9. Maffei III.	8. Norton III.
10. Beardmore Precision I.	10. Guzzi I.
11. Beardmore Precision II.	11. Guzzi II.
12. Galbaj I.	12. Guzzi III.
13. Galbaj II.	13. Frera I.
14. Galbaj III.	14. Frera II.
	15. Frera III.
	16. Galloni I.
	17. Galloni II.
	18. Galloni III.
	19. S. A. R. I.
	20. S. A. R. II.
	21. S. A. R. III.

Outre Saroléa, F. N. et Rush représenteront l'industrie belge, chacun avec deux machines.

Le Circuit des Vosges et du Jura Liège-Genève-Liège

Organisé par l'Union Motocycliste Liégeoise, avec le concours du journal « La Meuse », les 15, 16, 17, 18 et 19 août.

Une grande épreuve de tourisme

Les grandes épreuves motocyclistes se suivent, mais ne se ressemblent pas. Après le merveilleux Grand Prix de la F. M. B., voici une autre manifestation de grande envergure, dont l'organisation est assurée par l'Union Motocycliste Liégeoise, avec le concours du journal « La Meuse ».

Confiante dans le grand succès du Circuit des Vosges, qui eut lieu en 1922, les organisateurs ont décidé d'étendre encore le programme de cette randonnée touristique. La date du 15 août constitue d'ailleurs, cette année, un « pont » magnifique, que pas mal de motocyclistes voudraient franchir. Le 15 août, fête de l'Assomption, tombe, en effet, un mercredi ; le lendemain, 16 août, est également fête légale.

De là au dimanche 19 août, il n'y a qu'un pas. Les vendredis 17 et samedi 18 seront donc incorporés dans les dates prévues et ces cinq jours d'affilée constitueront, pour nos motormen, une magnifique période de vacances.

Donc, les 15, 16, 17, 18 et 19 août ! Motocyclistes, retenez ces dates et fourbissez vos armes, car il vous sera donné d'accomplir un merveilleux voyage et ce dans des conditions on ne peut plus favorables.

Liège-Genève-Liège.

Liège-Genève-Liège ! Ces trois mots constituent tout un programme touristique qui permettra aux participants d'admirer les magnifiques régions des Vosges, du Jura et d'une partie de la Suisse. Mieux que cela, une excursion à Chamonix est prévue, mais elle s'accomplira très probablement en auto-car. Mais n'anticipons pas. L'itinéraire de la course d'abord, c'est ce qui intéresse surtout les concurrents. En voici le détail :

15 août. — Liège, Metz, Nancy, Lunéville, Gérardmer, Ballon d'Alsace, Belfort, 470 km.

16 août. — Belfort, Montbelliard, Pont de Roide, La Chaux de Fond, Neufchâtel, Yverdon, Morges, Nyon, Genève, 232 km.

17 août. — Séjour à Genève. Excursion sur le lac Léman et à Chamonix.

18 août. — Genève, Gex, La Faucille, Arbois, Besançon, Vesoul, Luxeuil, Plombières, Epinal, Nancy, 339 km.

19 août. — Nancy, Metz, Luxembourg, Diekirch, Liège, 283 km.

Tel est le programme de l'épreuve. Les vitesses imposées seront de 30, 35 et 40 km. à l'heure, suivant les cylindres des machines et le profil de la route. La plus grande tolérance sera laissée dans les contrôles et l'on déjeunera à la mi-étape.

Des prix, consistant en médailles, diplômes, coupes, seront offerts aux concurrents, qui auront, en outre, à se

partager les objets d'art offerts par les villes et Associations touristiques françaises et suisses.

Deux classements

Le règlement prévoit deux classements : un pour les juniors et un pour les seniors. Les juniors, sur la proposition de l'U. M. L., bénéficieront d'un régime de faveur, qui engagera beaucoup de nos jeunes motocyclistes à participer à cette belle randonnée. Le Comité sportif de l'U. M. L. a, en effet, décidé de les défrayer de tous leurs frais de logement et de leur petit déjeuner du matin.

Le droit d'engagement, de 50 francs, sera, en outre, remboursé aux concurrents qui auront accompli la première étape Liège-Belfort.

Ajoutons que les concurrents se disputeront deux coupes : la Coupe du Lac Léman, réservée à l'équipe de trois coureurs, montant les machines d'une même marque, ayant encouru le moins de pénalisations, et la Coupe de l'U. M. L., destinée à récompenser l'équipe de Club de trois coureurs qui aura le mieux marché.

Engagez-vous !

Dès à présent, les engagements pour cette belle épreuve sont reçus par le Comité sportif de l'U. M. L., Café Continental, place du Maréchal Foch, à Liège, et par le journal « La Meuse ». Nous prions les motocyclistes de s'inscrire d'urgence, afin de pouvoir faciliter la tâche des organisateurs chargés de recruter les logements.

Deux autodromes français ?

Un autodrome va s'édifier à Miramas, en pleine province (domaine de Sulauze), il aura 5 km. de développement, une piste large de 16 mètres et sera inauguré pour les fêtes pascales de 1924.

D'autre part, M. Georges Barthélémy, député, a déposé un projet de résolution, invitant le gouvernement à présenter un projet de loi créant à proximité de Paris un terrain de sports qui devra comporter un autodrome et un aérodrome.

Bibliographie

La Moto et le Sidecar, tel est le titre d'une brochure que vient de faire paraître notre excellent confrère et ami Louis Hambre, directeur du « Motocyclisme ».

Dans son ouvrage l'auteur, après avoir démontré l'utilité de la moto comme moyen de transport, s'efforce, en un style simple, clair et précis, de dissiper pour le lecteur, les mystères entourant le fonctionnement d'un moteur. Tous les organes de la moto moderne y sont décrits minutieusement et le texte est illustré de nombreux dessins.

« La Moto et le Sidecar » est un ouvrage intéressant, qui devrait se trouver dans la poche de tous les jeunes motocyclistes ; en bien des cas ils se féliciteraient d'avoir emmené ce précieux et peu encombrant compagnon de voyage.

(Edité par Nilsson, 8, rue Halevy, Paris. Prix : 2 fr.)

Maisons Recommandées

Fernand RENIER

6, quai de la Sambre,
CHARLEROI
Agences : Harley-Davidson,
Saroléa et Gillet.

 Agence des motos Rush
VICTOR BOUFFIOUX

517, avenue Louise, BRUXELLES
Réparations de motos en tous genres
Pièces pour moteur J. A. P.
Stock Bates. Téléphone 158.34.

Grand Café Vénitien

Hôtel-Restaurant.
Place de la République-Française,
LIEGE

Phares pour motos, soupapes et
pistons pour toutes marques,
courroies, jantes, bougies.

Félix MINET

69, rue du Mail, Bruxelles
(près Avenue Louise)

Ateliers et Garage

LECOMTE

Jolimont (Haine-St-Pierre)

Agence exclusive
des Motos INDIAN
Pièces de rechange
Agent de vente :
René VISEUR.

CHEZ F. FEYENS

216, avenue de Tervueren
BRUXELLES

ON TROUVE
TOUT CE QUI INTÉRESSE
UN MOTOCYCLISTE
ATELIER DE RÉPARATIONS
DES MIEUX OUTILLÉ

MOTOS BOVY

AGENT

HENRI DUYVER

191, rue du Trône, Ixelles

Téléphone 170.25

SPECIALITE DE REVISION
ET MISE AU POINT DE MOTOS
TRAVAIL SOIGNE ET GARANTI

PETITES ANNONCES

Tarif : 0.50 la ligne.

Tout abonné à la MOTO a droit à 10 insertions gratuites de 5 lignes, soit à un total de 50 lignes. Cette prime, d'une valeur de 25 francs, lui rembourse donc au delà le prix de l'abonnement.

La plaque de moto n° 2114 a été perdue le lundi 16 juillet, vers 11 heures, entre Ottignies et le château de Groenendaël, en passant par Limal, Rixensart, Genval et La Hulpe.

La personne qui l'aurait trouvée est priée d'envoyer son adresse à M. Guiot, Jacques, à Ottignies, qui s'empressera de venir la chercher. (1047)

Cyclecar G. N., état de marche parfait, entièrement revu, peinture neuve, à vendre, cause achat voiture. S'adr. M. Fern. Hennau, clerc de notaire, à Farciennes. (1039)

Moto New Imperial-Jap, 2 3/4 HP, 2 vitesses, en très bon état, à vendre 1.800 fr., 15, avenue de la Brabançonne, Bruxelles. (1038)

A vendre Harley sidecar, él., pneu de rechange, chaîne et accessoires divers, 4.500 fr. : 53, boul. Em. Bockstael. (1043)

Wanderer Torpedo, luxe, 4 pl. état neuf, 8.000 fr., aven. de Brouckère, 50, Auderg. (1044)

Peugot, 3 HP, bon état de marche, 1.000 francs, 346, ch. Houdeng-Gœgnies. (1045)

A vendre, cause achat camionnette, Indian sidecar, parf. état de marche. Visite et essai, s'adr. Jules Warnier, négociant à Tamines. (1038)

Importante maison de cycles, des environs de Charleroi, dés. représentations d'une bonne marque de motos un cylindre 4 HP. Ecr. bureau de La Moto, sous l'adresse suivante : Initiative, 284, qui transm. (1041)

A vendre voiturette M. A. S. E., 8 HP., 2 pl., tr. bon état. — S'adresser 248, ch. de Waterloo. (1065)

A vendre Moto N. S. U., 4 HP, 2 cyl., en parfait état, 1.500 fr. Moto James, 4 1/4 HP, avec sidecar, 4.500 fr. Moto N. S. U., 8 HP, 2 cyl. avec sidecar, transmission par chaînes, 3 vitesses, état neuf, 3.500 fr. Moto Royal Enfield, 2 cyl., pneus neufs, excellent état de marche, 1.500 fr. S'adr. 245, chaussée de Wavre, à Bruxelles. (1064)

OCCASION

JEECY-VEA

avec sidecar, parfait état, 2 phares, pare-brise, à vendre cause double emploi. 245, ch. de Wavre, Bruxelles (1066)

A vendre Bugatti Torpédo sport, roulé 4.000 km. S'adresser Château de Bierstet, par Bierstet-Awans. (1067)

Moto à vend., cause de dép., à t. offre accept. 23, rue de Bordeaux. Son. 1 fois. (1068)

F. N., 3 HP, type 1923, c. nf. Vis. en sem. 8 à 12, 2 à 6 h., 152, rue Jourdan. (1069)

A. V. camionnette ch. 750 k. et carr. land., bas prix, ch. de Wavre, 1569, Audergem. (1071)

Bon vélo dame, état neuf. 250 fr., av. de la Couronne, 79, à Ixelles. S. 3 fois. (1071)

A vendre tout off. acc., moto Syde-Indian, 21, rue des Chanteurs, Nord. (1072)

A vendre moto N. S. U. 5 HP, 1.600 fr. Cox Arthur, à Hotton (pr. de Luxemb.). (1073)

A vendre d'occasion beau vélo B. S. A. et charr. anglaise mod. p. enf. (2 pl.), ét. neuf, 15, rue du Pacifique, Uccle (Longch.). (1074)

Motosacoche 8 HP, avec sidecar, équip. électr. grand luxe, état neuf, à vendre prix avantageux, cause achat voiture. — Vis. 1, rue de Lozum, Bruxelles. (1076)

Cherche moteur 2 cyl. 6-8 HP avec manivelle mise en marche, préférence à air. Faire offres à Deroost, rue d'Ypres, Menin. (1075)

Indian 7-9, roulé 300 km., à vendre. Etat neuf gar., 4.000 fr. Garage F. N. Leroy, à Beau-raing. (1048)

A vendre dynamo A. B. C. avec deux phares, double écl., pour moto, 47, rue Albert De Latour, Bruxelles. (1049)

Electrical and Automoto Tive Devices, rue Nysten, 36bis, à Liège. Bougies Siemens A. G. N'importe quelle commande est livrée à lettre vue. Rustines se posent sans essence, sans dissolution, sans rien, à ne croire, mais à essayer. (1046)

Norton Big Four avec lux. sidecar de famille à vendre, en parfait état, complètement révisé. Prix: 6.700 fr. Ecrire au bureau du journal. (1031)

Moto Cleveland, écl. électr., c. neuve, 2.500 fr., rue Dejoncker, 42. (1060)

B. S. A., 4 1/2, sidecar, bon état, à vend. ou éch. p. F. N. 2 3/4, ch. de Ninove, 158b. (1061)

MOTOS garanties sur facture: depuis 1.250 francs.

ACHAT — ECHANGE

Ouvert dimanche matin.
Fl. Van Rymenant, 112, rue de Laeken. — Tél. 164.70. (1052)

Indian 7-9, éclair., électrique, compteur, sidecar avec pare-brise et capote, peu roulé, à vendre, 382, chaussée de Wavre, 382. (1063)

A vendre Torpédo Briscoe 16-18 HP, ligne impeccable, éclair. démar. électr., tat neuf, 12.500 francs, r. de la Confiance, 21, à Bruxelles. (1037)

Moto Saroléa, 4 HP, 1922, état neuf, à vendre toute équipée, 3.700 fr., avenue Van Volxem, 74, Forest. (1050)

Indian sidecar, 3.500 fr., parfait état, tout essai. 112, rue de Laeken. (1051)

AGENCE GENERALE

F. N.

3, place Louise, 3
15, rue Veydt, 15

Motos

4 cylindresfr. 5.750
1 cylindre 3.300

Vélos

Hommesfr. 440
Dames 480
(1052)

A vendre Moto Rudge, B. état de marche, rue Joly, 27, après 6 heures. (1053)

Moto Gillet, Agence 86, rue Faider, à Bruxelles. Demandez condit. payem. 12 mois. (1054)

Occasion. Moto F. N., 4 cyl., marche bien. Vis. de 7 à 9 et de 3 à 5 h., r. aux Laines, 62, Bruxelles. (1055)

Moto F. N., 3 HP, mars 1923, ét. nf., à vendre d'occ., rue de la Buanderie, 37. (1056)

Excell. moto Harley 7-9 HP, sidecar, à vend. par particul. — S'adr. 8 à 6 h., r. de la Poste, 228, Schaerbeek. (1057)

1.800 fr. Belle moto mod., 3 1/2 HP, à vend. d'urgence, 24, rue du Brochet. (1058)

Douglas, 3 HP, 1.700 fr., rue de la Roue, 6. (1059)

Les succès du Moteur BLACKBURNE et de la Boîte BURMAN au Grand Prix de Belgique

Sur les 25 machines qui prirent le départ en catégories 250 et 350 cmc., 9 seulement terminèrent sur lesquelles 5 étaient équipées avec le moteur **Blackburne** et la boîte de vitesse **BURMAN**, qui remportent ainsi 5 médailles d'or sur les 9 accordées.

Catégorie 250 cmc., 1^{er} HANDLEY sur Rex-Acme-**BLACKBURNE**

Catégorie 350 cmc., 2^e DELVIGNE sur Rush-**BLACKBURNE**

Catégorie 250 cmc., 3^e VAN GEERT sur Rush-**BLACKBURNE**

Catégorie 350 cmc., 3^e CLAPHAM sur Shef-Henderson-**BLACKBURNE**

Catégorie 350 cmc., 4^e ANTOINE sur P. A.-**BLACKBURNE**

La vitesse de Handley sur 250 cmc. Rex-Acme-Blackburne est supérieure de 4 1/2 kilomètres à celle du vainqueur de la catégorie 350 cmc.

AGENCE GENERALE pour la Belgique des moteurs Blackburne, boîtes Burman, Pompes à Huile Best en Lloyd, moyeux à frein British Hub, tubes flexible Petroflex, amortisseurs de chocs Bentley et sidecars Watsonian :

WARNES & LEWIS, 72, RUE DE LA SOURCE, BRUXELLES

TOURIST TROPHY

Le **PREMIER** des Seniors était équipé de la

Selle J. LECKIE



Modèle L. 30

Ces selles, que l'on est parvenu à fabriquer très légères, diffèrent absolument de tout autre article similaire ; le type habituel de ressort à compression étant remplacé par des ressorts à tension horizontale.

Cette tension est réglable et permet au conducteur d'approprier la selle à son poids et à la route.

Cette disposition rend les ressorts très sensibles ; le moindre choc les actionne **immédiatement**, ce qui augmente considérablement la résistance de la selle.

C'est donc avec raison que l'on peut dire que la selle **J. Leckie**, annihilant tous les chocs, supprime les fatigues et rend le sport de la moto agréable, même sur de mauvaises routes.

Agent général pour la Belgique, le Grand-Duché et le Congo

Téléphone : 461.89

Adresse télégr. : Noirhomme

Code : Western Union

Chèques postaux : 4715

Ed. NOIRHOMME RUE D'ANGLETERRE, 43-45
BRUXELLES - Midi

Prière de mentionner « LA MOTO » en écrivant aux annonceurs.

Grand Prix de Belgique

BRILLANTE VICTOIRE DES

SAROLÉA

CATÉGORIE 500 C^{m3}

12 PARTANTS -- 3 CLASSÉS -- 3 MÉDAILLES D'OR

DONT

2 SUR SAROLÉA

avec STOBART 2^{me} et VIDAL 3^{me}

terminant à 4 secondes l'un de l'autre et
couvrant les 426 km. du circuit avec une
régularité qui a enthousiasmé les spectateurs

Maison SAROLÉA, Société Anonyme, Herstal-Liège