

23^e ANNÉE N° 651

31 AOUT 1935

Cadres et fourches.

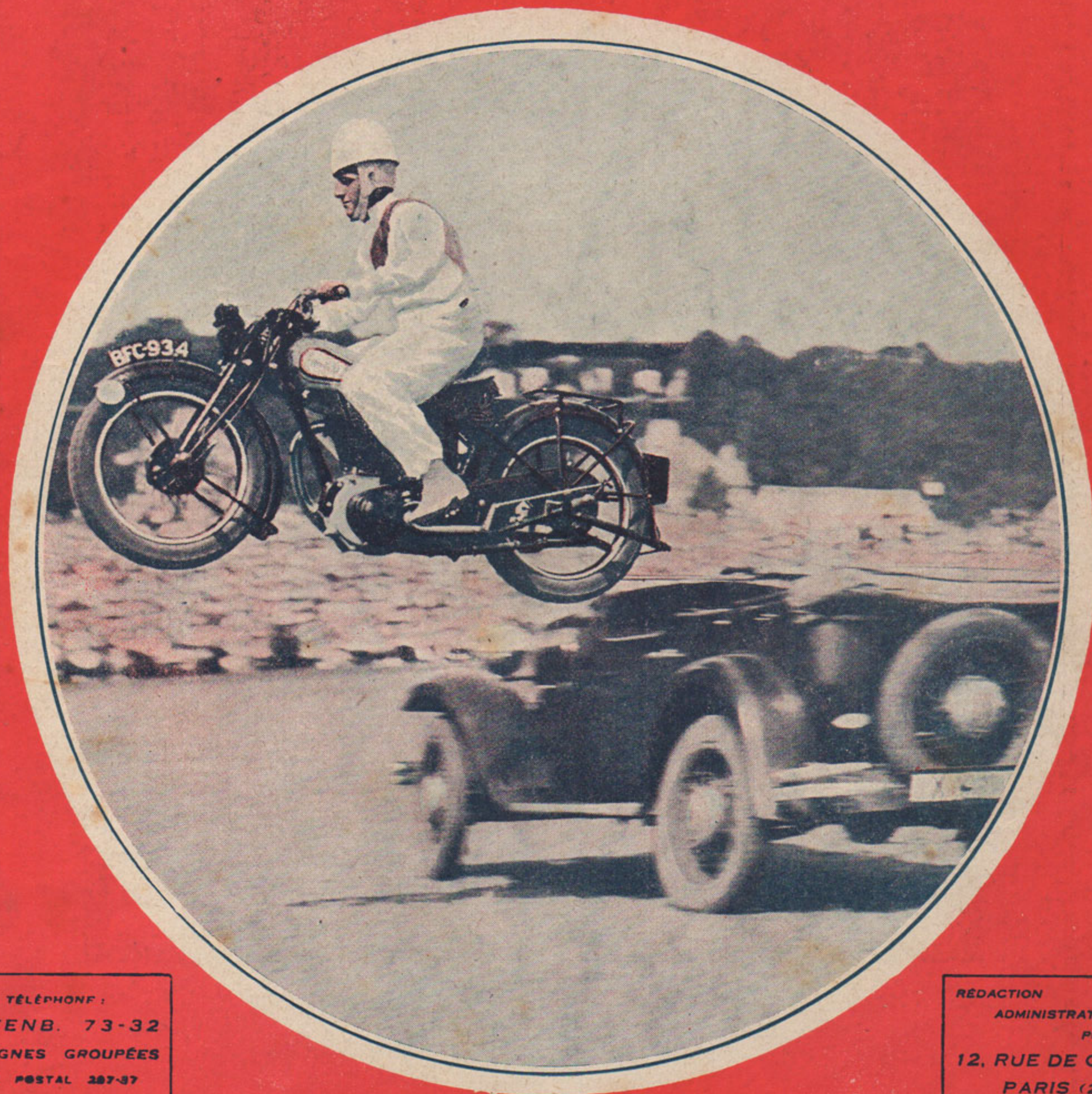
MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} — 25

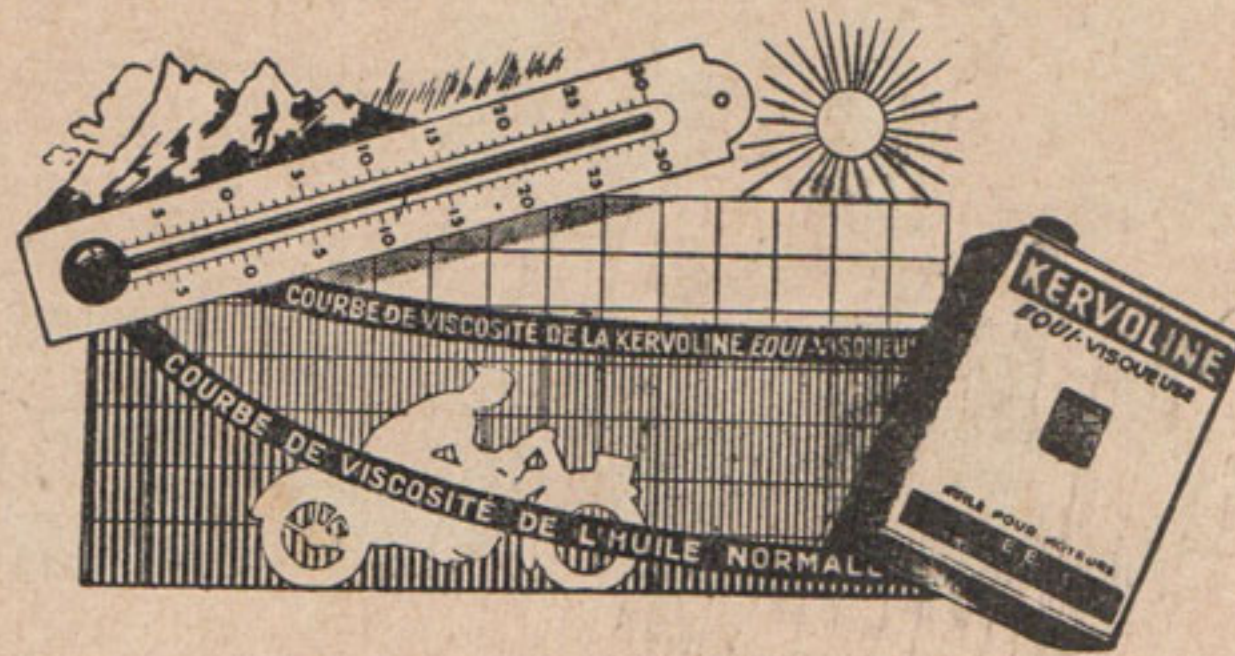
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TÉLÉPHONE :
GUTENB. 73-32
4 LIGNES GROUPÉES
c/c POSTAL 387-97

RÉDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITÉ
12, RUE DE CLÉRY
PARIS (2^e)

Au cours d'une fête militaire anglaise : O.P.S. Trick réalise un beau saut
au-dessus d'une voiture en marche.



Et maintenant *que pensez-vous des* **huiles EQUI-VISQUEUSES?**

C'est au pied du mur qu'on voit le maçon.
Lancées sur le marché en juin, les huiles KERVOLINE EQUI-VISQUEUSES ont été mises à l'épreuve dans les conditions les plus sévères d'utilisation — pendant les grandes chaleurs.

EQUI-VISQUEUSES ?

On a souri en juin. L'usager est sceptique.
Aujourd'hui, la preuve est faite que ce n'est pas pour les besoins de sa publicité que KERVOLINE a dit de ses huiles Equi-visqueuses qu'elles étaient insensibles aux variations de température du moteur et que leur viscosité pratiquement constante était la garantie permanente :

- d'une sécurité mécanique plus grande,
- d'une consommation moindre,
- d'une exceptionnelle résistance à l'oxydation.

Merci à tous ceux qui nous ont fait confiance.

KERVOLINE EQUI-VISQUEUSE s'impose dans tous les moteurs.

KERVOLINE

Le prix des Kervoline Equi-Visqueuses met leur emploi à la portée de tous.



Étab. QUERVEL F^{rs} S. A.
25 à 37, rue du Port
AUBERVILLIERS (Seine)

**C'EST VOUS
QUI AVEZ RAISON..**



C'est vous qui avez raison, quand vous dites :

“Mon moteur n'est pas un laboratoire d'essai pour toutes les huiles. Je ne fais pas d'expériences. Je fais confiance à Mobiloil “D”, pour n'avoir pas à me soucier du graissage”.

Oui, Mobiloil “D” résoud tous vos problèmes de graissage, parce que ce n'est pas un vague sous-produit de distillation, mais un lubrifiant de **pr** **ci** **sion**, qui représente du graissage concentré.

Cette huile riche, tenace, résiste au plus **dur travail**. En toutes circonstances, elle protège, elle dure, elle tient, parce que son *pouvoir lubrifiant est inépuisable*.

Constatez-le : avec Mobiloil “D”, votre moteur rend mieux, il ne s'use pas et il consomme moins. C'est la bonne formule pour faire de la *vitesse en sécurité* et de la façon la **PLUS ÉCONOMIQUE** qui soit.

Faites-en la preuve vous-même.

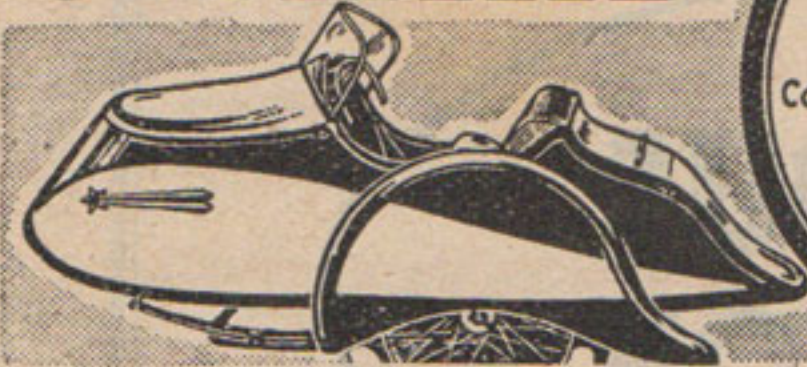
Son pouvoir lubrifiant est inépuisable.

Mobiloil

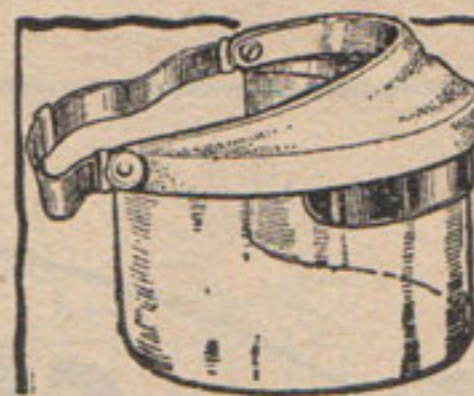


Spéciale

LE NOUVEAU GROUPE
AÉRODYNAMIQUE
SIMARD



LE
SIDE-CAR
qui s'impose
**ELEGANCE
CONFORT
SOLIDITÉ**
Catalogue gratuit sur demande
Nous consulter
avant tout achat
SIMARD Frères
215 Avé Félix-Faure
LYON



LE PARE-FIGURE
JEF CO
VOUS PROTÈGERA
CONTRE

LA PLUIE - LE VENT - LA NEIGE
LE SOLEIL - LES PHARES - L'ACCIDENT

EDMOND KAHN, 9, Rue Béliador, PARIS (17^e)

F. TOUTIN

149, bd Jean-Jaurès, 14, r. du Port
CLICHY (Seine)
Tél.: Péreire 10-41

Concessionnaire de
PRESTER - JONGHI - BMW
GNOME-RHONE - TERROT
MONET-GOYON - B. S. A.
TRIUMPH - SAROLÉA - F. N.
MOTOCONFORT - SOYER
GILLET-HERSTAL - DAX
SIDES : BELGIAN, PRÉCISION
Comptant, crédit, reprises, occasions
Ateliers avec outillage moderne

Réparations toutes marques
20 années d'expérience
Dépannage gratuit
Stock pièces détachées, accessoires

LEVALLOIS-MOTOS 56, Rue Aristide-Briand
LEVALLOIS (Seine)

pour acheter, échanger, vendre
CONSULTEZ-NOUS D'ABORD

**MOBÉCANE
B. S. A.
GILLET-D'HERSTAL
JONGHI**
VENTE A CRÉDIT
OCCASIONS RÉVISÉES ET GARANTIES

THE MOTORIST

Vêtements CHAUDS
Canadien, fourrés
Cuirs en ts genres
41, AV. des TERNES, 28, Rue des Acacias Gants de CUIR

SEATLES
PANTALON
DE MOTO
Protection
absolue
Depui 59 fr.

CANADIENNE
115 Fr.



Article
soigné
à
145
Fr.

CUIR 3/4
150 Fr.

CASQUE
protecteur
renforcé
depuis
59 Fr.



CULOTTES DE MOTO
en Drill
américain
depuis 55 fr.
Bedford
Cord
depuis 99 fr.



S c ches Ang aises
Doublé tt cuir
NEUV.S
La paire
35 f.



BOTTES
Aviateur
RUSSIA
tous genres
depuis
99 Fr.



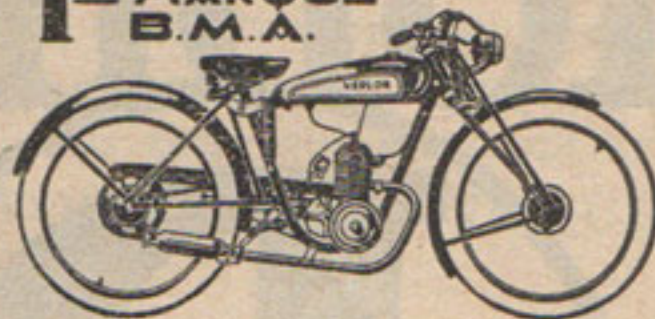
CUISSARDS
IMPRMÉABLES
1^{er} CHOIX
La paire
20 Fr.



CADEAU. Il est offert aux lecteurs UN CANIF acier
expédié franco av c le catal. complet 300 gr. 50 p. contre 5 Fr. en timbres-poste rembour-
sables par UN BON DE REMISE

VERLOR

1^{ère} MARQUE
B.M.A.



Suspension arrière
Mise en route Moto
Guidon AVA 123
Présentation gé Luxe

RÉPARATION & STOCK
TOUS VÉLOMOTEURS

105 Av^e PARMENTIER
PARIS
XII^e

Pub. G.S.

LA PLUS GRANDE
LA PLUS BELLE EXPOSITION

TERROT-MONET-GOYON

Motoconfort, PRESTER Jonghi
Royal Enfield - Side car Carpio
Motos et side occasions
Liste 1 fr. poste

CRÉDIT : 300 fr. comtant
STOCKISTE OFFICIEL

des Pièces détachées
MOTOBÉCANE - TERROT
Pignons et Pièces STAUB
Pistons - Soupapes
SOUBITEZ - NOVI - AMAC
RENOLD - BRAMPTON - V.W.
Fournitures de suite toutes pièces accessoires

VENTE AU DÉTAIL
et aux Motoristes - AGENTS
MOTO - BASTILLE
6, Boul. Richard-Lenoir
PARIS (XI^e) Roq. 29-28
Ouvert le Dimanche matin

La Société DRESCHMOTOR
présente

les
Motos



DRESCH

116, Boulevard de Gr-ne-le
(La Motte-Piquet) SUFFREN 47-91

Seule firme officielle des Pièces
détachées DRESCH d'origine

La 500 supers-ort 4.200 fr.
cu'buteurs 1934
toute équipée, 130 km. à l'heure

Des prix sensationnels:
350 cm3, cardan, toute équipée 2.900 fr.
500 cm3, cardan latéral, toute équipée 3.300 fr.

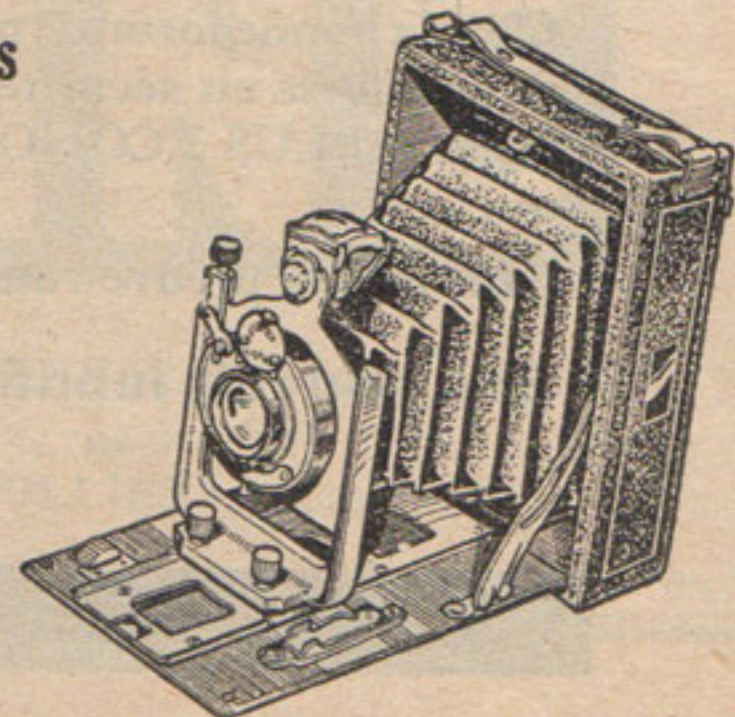
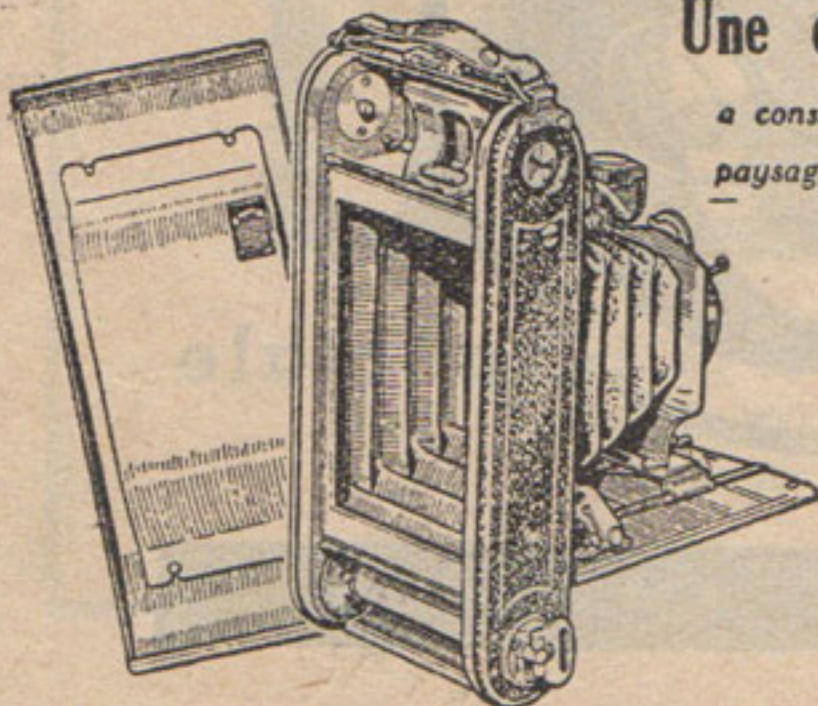
Une des plus anciennes Maisons Françaises

a construit pour les vrais amateurs, le type Caleb permettant le
paysage, les marines, le sous-bois, l'intérieur, les vues sportives, etc...

Types à films, pellicules et plaques
formats 6x9 - 6 1/2 x 11 - 6 1/2 x 9 et 9x12

GROS RABAIS A NOS ABONNES
qui profiteront du prix de gros
(soit TRENTE pour CENT sur tarif)

Renseignements à nos bureaux



VISITEZ NOTRE HALL: **DEPREZ**

187, rue Armand-Sylvestre à COURBEVOIE-ASNIÈRES

(près de la Gare d'ASNIÈRES) - Tél. : Défense 31-32

(Ouvert dimanche toute la journée)

PEUGEOT - TERROT - GNOME-RHONE - RENÉ GILLET - MONET & GOYON

Motoconfort - Automoto - Motobécane et toutes les Marques.

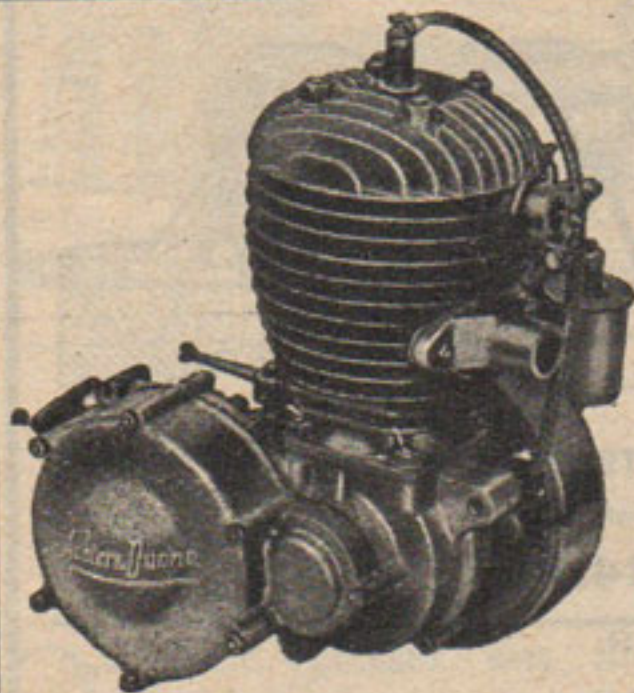
GRANDE EXPOSITION DES SIDECARS **BUFFLIER - BERNARDET**, etc...

PRIX SPÉCIAUX AU COMPTANT - CRÉDIT 1/4 A LA COMMANDE
ACHAT TOUTES MOTOS - ÉCHANGES - ATELIER DE RÉPARATIONS
OCCASIONS RÉVISÉES, GARANTIES 6 MOIS

STOCK PIÈCES DÉTACHÉES
 PNEUS - ACCESSOIRES

SUCCURSALES **PARIS**, 7, Rue Meslay (3^e)
ASNIÈRES, 34, Av. de la Mairie
 Ouvert Dimanches et Fêtes toute la journée

Apprend à conduire **GRATUITEMENT**
 dans endroit clos.



Le 100 C/M3

Aubier et Dunne

vous garantit la
SATISFACTION
T O T A L E
 par ses qualités
 d'ENDURANCE
 de PUISSANCE
 de SOUPLESSE

BLOCS-MOTEURS 2 Vitesses, point mort, débrayage
et MONOVITESSE

Manuel d'entretien et liste des Constructeurs qui montent nos
 moteurs sont adressés franco sur demande aux

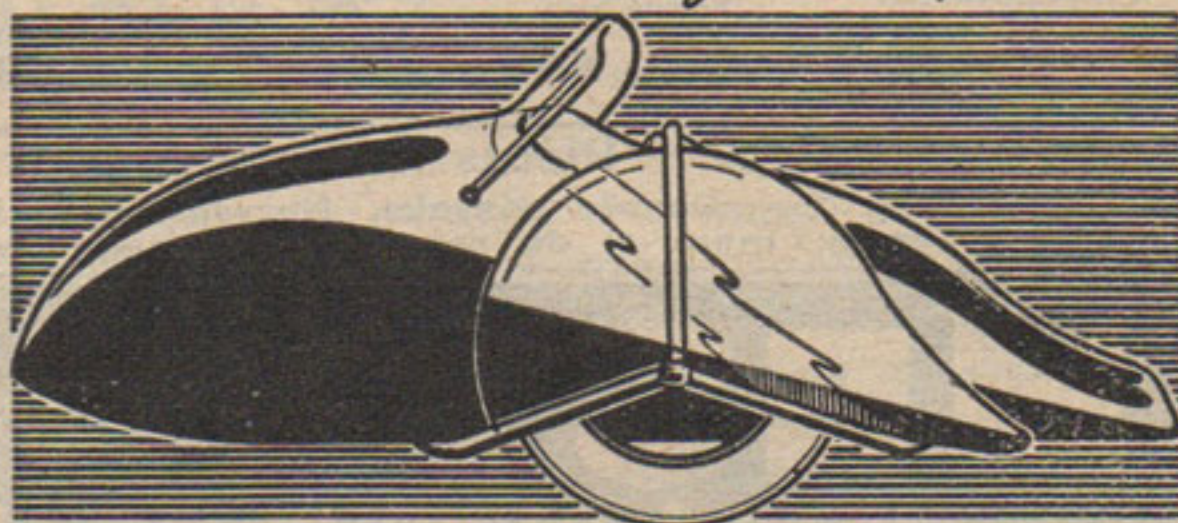
Moteurs Aubier et Dunne

SAINT-AMAND-LES-EAUX
 (Nord) Téléphone 123

Le
"Superaérodyn 40"
 dernière création de

Bufflier...

constitue le dernier cri du progrès
 et de l'élégance en matière de
 sidecar aérodynamique!



Ets Bufflier, 31 Cours Emile Zola
VILLEURBANNE

AGENT A PARIS

DEPREZ, 187 bis, rue Armand-Sylvestre, COURBEVOIE (Seine)
 près la Gare d'Asnières et 7, Rue Meslay - PARIS



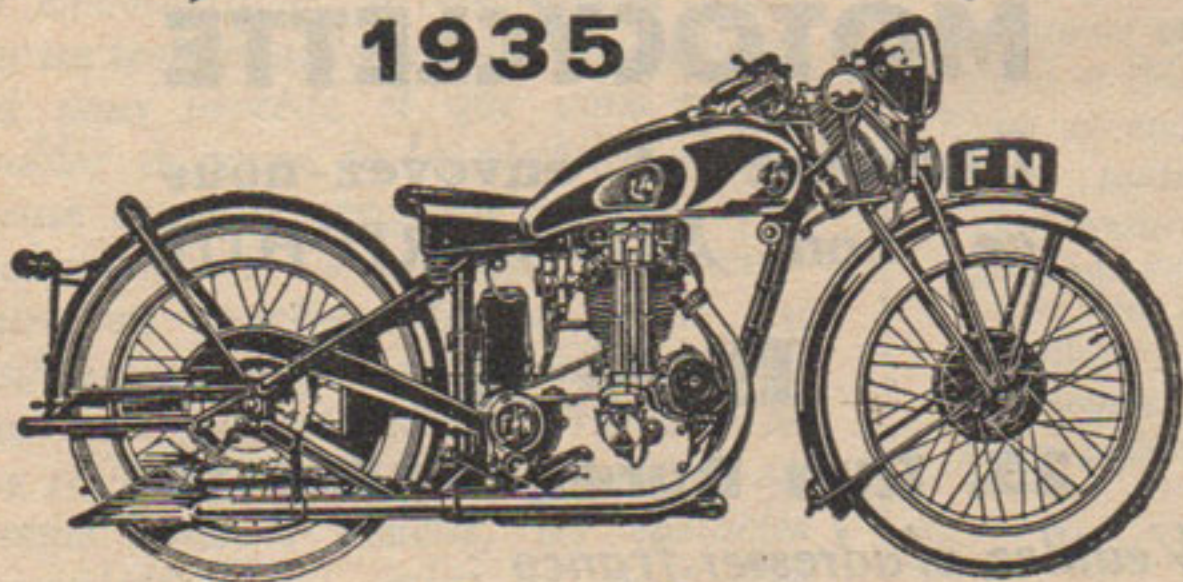
FABRIQUE NATIONALE

D'HERSTAL (Belgique)

4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVELLES SÉRIES

1935



La 500 cmc. - Supersport

GRAND PRIX DU COMMINGES 1935

Une seule machine engagée se classe

1

ÈRE

en 500 cc.

avec

CHARLIER

Moyenne : 137 km. 900

Carburateur AMAL - Chaîne RENOLD - Équipement
 électrique BOSCH - Huile SHELL - Bougie LODGE

Pour obtenir un rendement supérieur de votre moteur mélangez à votre essence

FIREZONE OIL

Pour réduire les réparations dues au mauvais graissage mélangez à votre essence

FIREZONE OIL

Pour diminuer votre consommation mélangez à votre essence

FIREZONE OIL

le meilleur et le plus ancien des lubrifiants, le seul dont l'effica-
 cité ait été contrôlée officiellement. (Laboratoire de l'A.C.F.)

Pour faire apprécier les qualités de ce merveilleux lubrifiant les fabricants **LE QUIME**,

6, Rue du Kremlin, **KREMLIN-BICÊTRE** (Seine)

vous enverront lco contre la somme de fr. 7 en mandat ou timbre s-
 poste un bidon échantillon d'un quart de litre de FIREZONE OIL suffisant pour mélanger à 80 l. d'essence

SAKER fabrique tout ce qui
 concerne la **MOTOCYCLETTE**

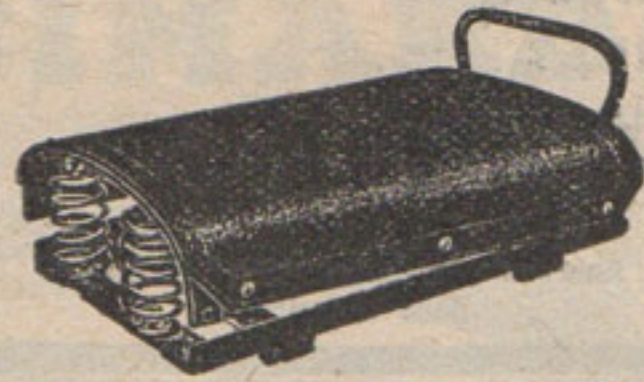
Tous les Accessoires
 Toutes Pièces Détachées pour tous Moteurs
 Boîtes de vitesses - Carburateurs
 Tous les Pistons, Axes et Segments
 Ressorts - Tous les Pignons - Soupapes
EMBIELLAGES - RÉALÉSAGES

MAISON LA PLUS IMPORTANTE
 — ouverte le Samedi après-midi —

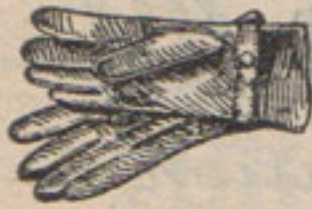
Métro: CHAMPERRET (à 500 mètres) Autobus: BY - EG - U (Anatole-France)

SAKER 86, rue Marius-Aufan
LEVALLOIS-PERRET

TOUS ÉQUIPEMENTS, ACCESSOIRES, PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTO



SIÈGE AR. garniture simili-cuir 50 »

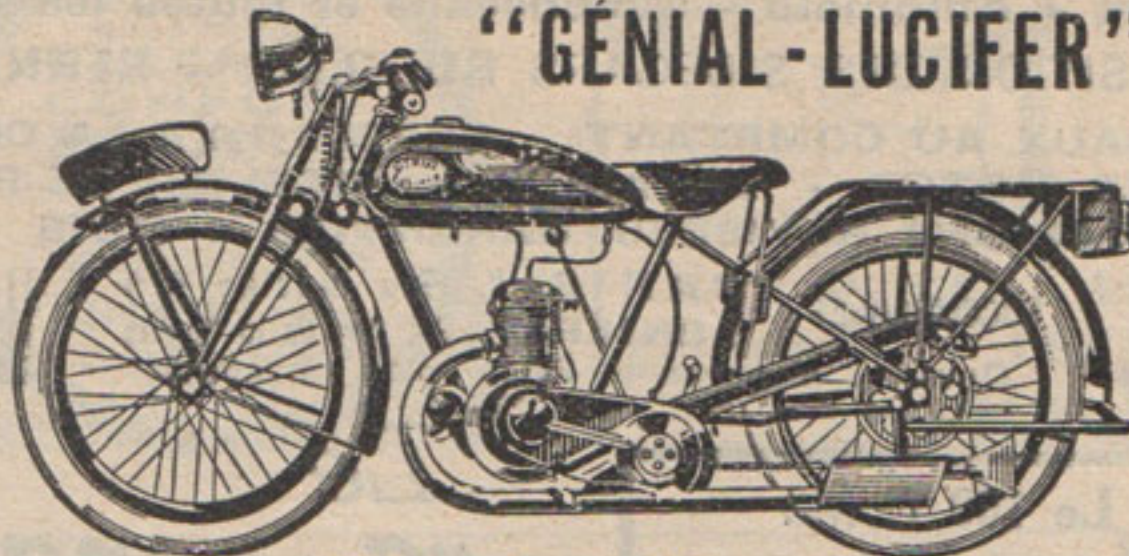


GANTS MOTO
La paire... 45 »
Fourrés laine... 50 »
Fourrés agneau... 65 »



SERRE-TÊTE
En mouton doublé
flanelle... 24 »
En agneau... 36 »
Fourré lapin
En mouton 44 »

FAUTEUIL AR
Sans dossier. 325 »
Avec — 350 »



“GÉNIAL-LUCIFER” TÉNOR

fonctionnant par friction sur roue AV 220 »

Prix spécial par quantité

Toutes Puissances de 175 à 500 cmc.

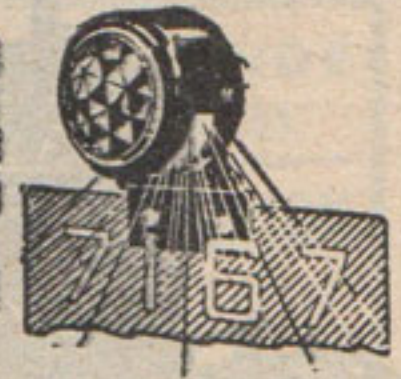
1.850 » à 5.850 »
VÉLOMOTEURS : 5 modèles de
1.200 » à 1.625 »



BLOUSON
issus bleu marine, fermeture métallique 65 »
En cuir, fermet. "Eclair" 135 »



PORTE-BIDON
pour 2 litres
14.25



LANterne AR
seule - Vernis noir
Diamètre 60 m/m
10 »

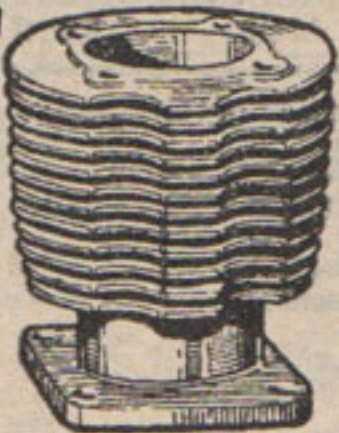
Pièces détachées pour AVION “POU DU CIEL”

Canoës, Kayaks, Norvégiennes, Périssaires, Youyous et bateaux divers
Tentes, matériel de camping (camagn et nlaq), et de Scoutisme Bonneterie sportive

MESTRE & BLATGÉ

46-48 Avenue de la Grande Armée PARIS

CATALOGUE “TOUS SPORTS ET JEUX” (vient de paraître) 270 pages - MR 94 - Franco 2 frs
CATALOGUES : Cycles, VéloMOTEURS, Motos - Vêtements de Sports et bonneterie sportive - Envoi FRANCO



LA PLUS IMPORTANTE FABRIQUE DE PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS

Ets P. CHAPIS

112, Rue Marius-Aufan, 112
LEVALLOIS-PERRET (Seine)



Rectification de cylindres. Autos, motos, industriels et agricoles, avec pistons complets, alu, alpac ou fonte (exécuté sur machines Heald américaines planétaires).

Rectification de vilebrequins et Régulage de bielles et coussinets.

Segments, soupapes, guides, ressorts, roulements à billes et galets. Bagues acier et cages à galets. Bielles adaptables et axes d'accouplement pour Jap, Terrot, Blackburne, Peugeot, Dresch, Mag, Motobécane, Train, Voisin, San-Sou-Pap, Harley, Indian, Gnôme, Anzani, Zurcher, Moser. (Toujours envoyer pièces modèles et indiquer marque et type.)

MAISON SPECIALISEE depuis 15 ans dans le réalésage des cylindres et la fabrication des Pistons et Pièces détachées de Motos.

SPÉCIALITÉ DE REMISE A NEUF DES EMBIELLAGES MOTOS

Pièces détachées adaptables : Moteurs Jap. Blackburne, Chaise, Mag, Moussard, Automoto, Lutetia, Motobécane, Dresch, Terrot, etc...

Pièces détachées adaptables : Boîtes Burman, Campbell, Sturmey Archer, Bridier, Gras, Staub, Picard, Albion, Dresch, etc...

Tous pignons de chaînes, arbres, axes, cônes, cuvettes, chaînes, roues dentées.

Bagues bronze et toutes pièces sur croquis. Devis gratuits et tarifs sur demande. Consultez-nous.

B.S.A.

LA MEILLEURE MOTOCYCLETTE

Découpez et envoyez-nous ce bon AUJOURD'HUI

B.S.A.

25, Rue Duref, PARIS-16^e

Veillez m'adresser franco :

- 1) Le catalogue des motos B.S.A. 1935;
- 2) Le tarif des motos B.S.A. avec barème de vente à crédit;
- 3) La feuille de renseignements techniques B.S.A.;
- 4) L'essai par Max End d'une B.S.A.

M.....
Rue N°.....
Ville
Dép.



MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI

FONDÉE EN 1913

DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME

RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ
12, Rue de Cléry - PARIS (2^e)

ABONNEMENTS

UN AN	6 MOIS	3 MOIS
52 N ^{os}	26 N ^{os}	13 N ^{os}
FRANCE & COLONIES		
45 fr.	23 fr.	14 fr.
UNION POSTALE		
66 fr.	34 fr.	20 fr.
Autres pays		
Allemagne, Argentine, Autriche		
Belgique, Bulgarie, Canada, Congo		
Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg		
Maroc, Mexique, Pays Bas, Pologne,		
Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse,		
Tchécoslovaquie, Russie.		
AUTRES PAYS		
84 r.	43 fr.	25 fr.
MILITAIRES		
25 fr.	12 fr.	8 fr.
Tél GUT. 73-32 (4 llg. gr.)		
C. C. Postal 297-37		

MOYENNES

ON peut réaliser des moyennes extrêmement élevées mais c'est inutile et dangereux. De plus, si on se place à un point de vue pratique, une moyenne très haute ne présente d'intérêt que pour de très longues étapes. Si on fait 200 km. à 60 à l'heure on mettra environ 3 h. 1/2, si on fait du 80 on mettra 2 h. 50. 40 minutes gagnées est-ce beau ou pas ? Nous entendons des conducteurs tout fiers d'avoir parcouru un trajet de 60 km. en 40 minutes, ils auraient mis une heure que cela n'aurait eu pour eux aucun inconvénient, tout au contraire car conduire vite est très fatigant. Il faut prendre la route comme elle vient, et éviter l'énerverment qui a été cause de tant d'accidents. Ne conduisez jamais en vue d'atteindre une moyenne. La route est pleine d'obstacles et d'embûches que vous ne pouvez prévoir. Attendez un quart d'heure à un passage à niveau, trouvez-vous momentanément bloqué dans une ville par un embouteillage, arrêté sur la route par un troupeau, ralenti par un véhicule qui vous précède et que vous n'osez doubler à cause de la visibilité défectueuse et votre moyenne tombera par enchantement. Ce qu'il faut, c'est conduire en fonction de la route. La visibilité est le facteur essentiel, d'autres interviennent encore : rapidité de vos réflexes, nature du sol, virages et, comme nous le disions, les obstacles rencontrés. Tout cela ne peut être prévu et vous empêche de fixer à l'avance une moyenne.

Plus encore que la vitesse absolue de votre machine ce qui compte c'est l'aptitude à grimper les côtes, les accélérations, le freinage, la tenue de route. Pensez également que tout effort anormal demandé à une machine se paie tôt ou tard. On peut assurément avec une machine très rapide maintenir une allure de 100 à l'heure et même plus chaque fois que se présente un ensemble de circonstances favorables, mais à côté de cela que de passages difficiles, de traversées de villes et de villages où vous ne ferez que du trente ou du quarante ! Ne vous arrêtez-vous pas de loin en loin pour prendre une photo ? Serez-vous l'esclave de la moyenne ou un touriste libre qui s'intéresse à autre chose qu'aux bornes kilométriques ?

Qu'au cours d'un essai de machine on ne s'intéresse qu'à celle-ci, qu'on s'efforce de savoir ce qu'elle a dans le ventre, c'est fort bien et encore ne faut-il pas dans ce cas renoncer à la prudence. Mais on peut considérer que les résultats obtenus sont un maximum au-dessous duquel l'usager normal doit se tenir. Pour notre part nous aimons les machines nerveuses et rapides, mais ce n'est pas à cause de leur vitesse maximum absolue, mais : 1^o parce qu'il faut les conduire avec netteté et précision, et qu'ainsi leur

conduite est intéressante, vivante. On a plus de plaisir à monter un pur-sang qu'un cheval de labour. Elles regimberont sous les mauvais traitements, mais elles sont d'une docilité remarquable si on les pilote comme il convient ; 2^o on monte les côtes à l'allure de route, sans ralentir et on a l'agréable impression d'une formidable réserve de puissance ; 3^o les accélérations sont extrêmement brillantes ; 4^o la tenue de route et le freinage ont fait l'objet d'une étude approfondie ; 5^o leur vitesse évite de se morfondre sur certaines routes monotones et parfaitement dégagées. Mais nous nous gardons soigneusement de toute imprudence. Il nous arrive bien, sur certains tronçons de parcours de faire du 80 et, même du 90 de moyenne, mais il est douteux que cela relève beaucoup la moyenne

générale qui même sur de grandes routes oscille entre 60 et 70. Encore une fois on peut aller plus vite. Nous avons sous les yeux l'essai d'une voiture dont la vitesse maximum est d'environ 130 à l'heure. Elle a pu sur 700 km. d'un parcours rapide atteindre 97 km. à l'heure de moyenne, mais en maintenant la vitesse maximum chaque fois que cela a été possible. En évitant de dépasser le 105, vitesse normale de route, elle a réalisé du 85 de moyenne. Mais il s'agit d'une voiture de grande classe conduite par un maître du volant, et sur un parcours exceptionnellement rapide. De tels résultats ne sont pas à la portée du premier venu, ils ne sont atteints que, si on peut ainsi dire, par nécessité professionnelle. Ce n'est pas un exemple à suivre en usage courant.

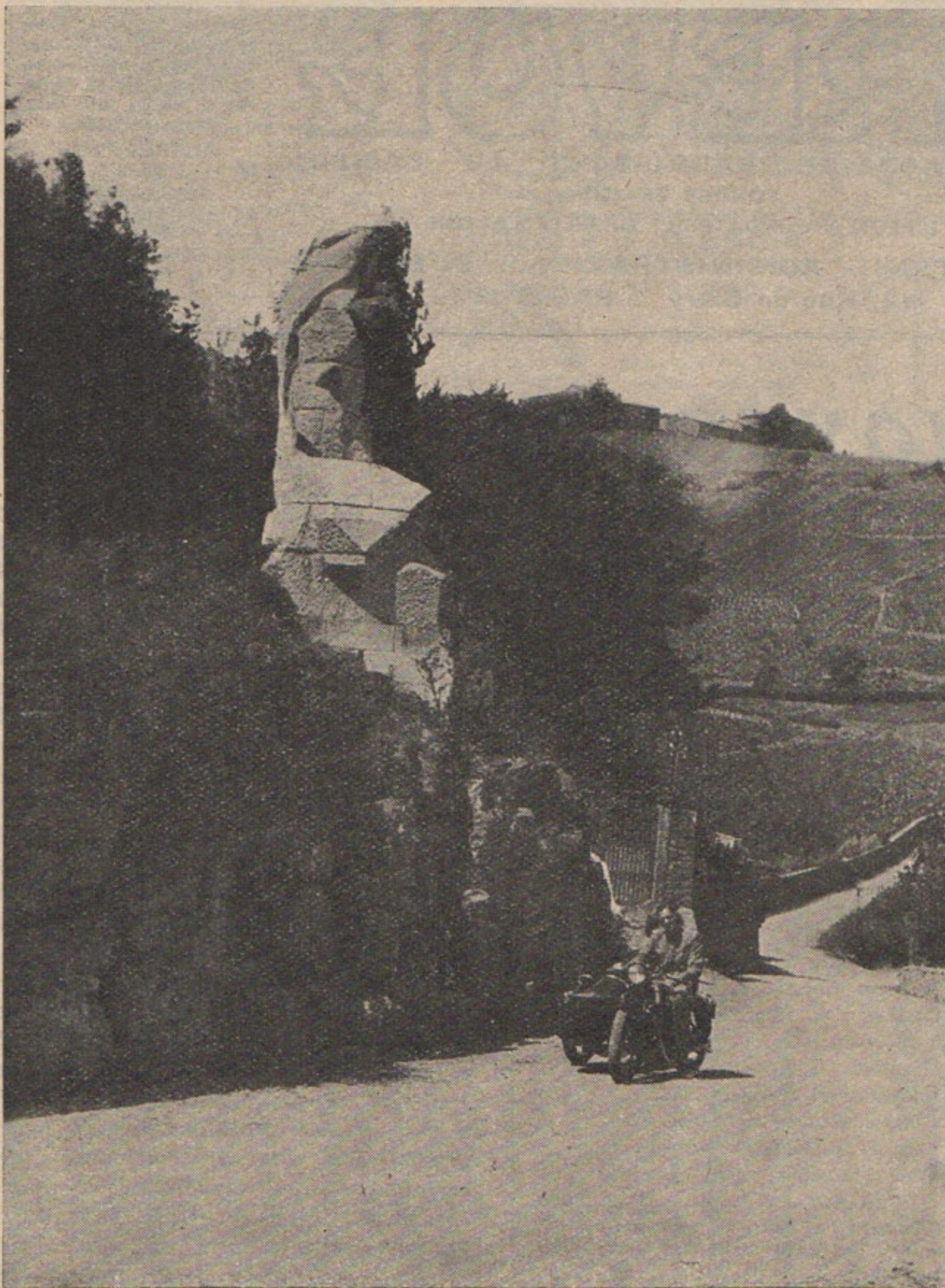
SOMMAIRE

N^o 651

du 31 août 1935

Informations	752
Le Tourisme	754
Tribune Libre	756
Cadres et Fourches, par RAVISSE	758
Motoball	765
Questions et réponses.....	766
Villes et Centres marocains visités et étudiés au hasard de ma fantaisie, par Lucien EHRHARDT.....	768
Comment j'ai construit mon atelier, par LOUIS GARNIER....	770
Les Clubs	771
Les Sports	772
Trucs pratiques.....	775

INFORMATIONS



Au cours d'une belle randonnée touristique, voici Piel photographié à Poleymieux (Rhône) sur les pentes du Mont Thou, au pied du monument élevé à la mémoire du grand physicien Ampère dans son pays natal.

UNE AUTOROUTE SOUTERRAINE

UNE autoroute souterraine va être construite dans la banlieue parisienne. Elle partira du Rond-Point de Boulogne et ira jusqu'à Rambouillet. De plus elle comportera de nombreuses sorties sur son parcours.

La construction de cette voie entre dans le cadre des travaux prévus pour lutter contre le chômage.

LE PRIX DES GARAGES ET LES DÉCRETS-LOIS

INTERROGÉE sur ce point par un de nos confrères, la Présidence du Conseil a répondu que : Pour toutes les voitures à usage professionnel, leurs propriétaires sont en droit de demander une remise de 10 % du prix de location de garage, les garagistes bénéficiant de la réduction de 10 % sur leuroyer commercial.

VÉLOMOTEURS POSTAUX

LE ministère des P.T.T. communique que l'organisation du service postal intérieur que doit exploiter la Société « Air Bleu » est achevée.

Les lignes de Paris-Lille, Paris-Le Havre Paris-Bordeaux, Paris-Strasbourg sont entrées en service le 10 juillet.

Les tarifs des lettres ou cartes postales transportées sur ces lignes est fixé à 3 francs par 10 grammes ou fraction de 10 grammes.

Un service de vélo-moteurs est organisé entre les aérodromes et les principaux bureaux de poste, de telle sorte que la remise à domicile du courrier aérien s'effectuera dans les mêmes conditions que celles des télégrammes. Ainsi la personne qui expédierait le matin une lettre de Paris à destination d'une des villes desservies pourrait recevoir la réponse le jour même.

LAMACRAFT ECHAPPE A UN TERRIBLE ACCIDENT

LE dimanche 18 août C.-F. Temple était une fois de plus, avec son nouveau poulain H.-C. Lamacraft sur la route de Bonheyden, en Belgique, pour tenter de battre le record mondial de Henne, avec la Zenith JAP 1.000 cmc. dont toute la partie motrice est maintenant recouverte d'un profilage en aluminium.

A une vitesse formidable, Lamacraft arrivait sur la ligne qui marque le début du kilomètre quand on le vit foncer droit sur la tente des chronomètres. Cet excellent pilote parvint cependant à redresser sa machine *in-extremis*, mais à ce moment celle-ci commença un shimmy épouvantable qui dura plus de 400 mètres... Une des pattes d'attache de la roue avant commençait à se cisailer ! Fort heureusement, elle ne céda tout à fait qu'au bout de 1.500 mètres, alors que Lamacraft ne roulait plus qu'à une cinquantaine de kilomètres à l'heure et le pilote s'en tira avec seulement quelques foulures

...ET NASH BAT LE RECORD DES 125 CMC.

MAIS cette journée qui valut aux spectateurs... et aux chronomètres de si fortes émotions ne devait pas se terminer sans qu'un record fut mis à mal. C'est C.-B. Nash qui s'en chargea. Au guidon de sa New-Imperial, intégralement profilée il battit le record de cette classe qui était détenu par Druz sur Dollar à 103 km. 956, réalisant sur le kilomètre lancé 112,852. En outre, il améliora son propre record du kilomètre départ arrêté, en le portant de 85 km. 939 à 87 km. 029.

LÉGION D'HONNEUR

NOUS relevons avec plaisir dans la récente promotion dans l'Ordre de la Légion d'Honneur, le nom de M. Jean Chassagne, nommé Chevalier au titre du ministère de l'Air.

Pilote d'avant-guerre, M. Jean Chassagne est également connu par ses nombreux succès dans les épreuves d'automobiles.

Il dirige actuellement le service aviation de la Société Castrol.

QUELS SONT LES DÉFAUTS DE VOTRE MACHINE ?

Participez à notre referendum

Moto Revue a ouvert à tous ses lecteurs, un referendum (voir n° 642, p. 539) ayant pour but de créer un trait d'union entre l'usager et le constructeur, afin de favoriser le perfectionnement de la motocyclette.

Par l'intermédiaire de Moto Revue, qui transmettra les doléances des motocyclistes, ceux-ci pourront indiquer aux constructeurs les défauts qu'ils trouvent à leurs machines et leur suggérer, au besoin, les améliorations qui pourraient y être apportées pour pallier à ces défauts.

En compulsant les différentes lettres que nous leur transmettrons, les constructeurs pourront ainsi voir quel est le défaut le plus souvent reproché à chaque type et améliorer leur construction dans ce sens. Une fois de plus Moto Revue aura fait œuvre utile.

Pour répondre au referendum.

Ne pas omettre de porter en haut et à gauche de l'enveloppe : Referendum Constructeurs et de mentionner en haut et à gauche de la lettre : la marque, la cylindrée, le type, l'année de construction et toutes les caractéristiques utiles de la machine dont il est question.

MÉCONTENTES

PLUSIEURS coureurs — et non des moindres — ayant participé au Grand Prix de Nice ne semblent pas avoir gardé un excellent souvenir des organisateurs de cette épreuve... Question financière ?

RICHARDSON SE PROMÈNE

NOUS avons reçu une carte de Richardson portant le cachet de la poste de Calvi. Notre valeureux comigman prend, dans l'île de Beauté un repos bien gagné. Bonnes vacances !

UNE NOUVELLE 500 FRANÇAISE

UN constructeur de Clichy dont les machines ont une solide réputation de « nerf » et de robustesse met actuellement la dernière main à la mise au point d'une 500 cmc., qui, d'après ce que nous savons, doit rallier les suffrages de nombreux enthousiastes.

LA PÉTITION DE L'A.M.F. DE FRANCE

NOS lecteurs ont pu voir dans notre N° 650 la communication par laquelle l'Amicale Motocycliste de France invite tous les motocyclistes à venir signer une pétition contre l'arrêté de M. Langeron, relatif au silencieux, arrêté qui vise tout spécialement les motocyclettes. Nous espérons que nombreux seront nos amis qui répondront à l'appel de l'A.M.F. Il y va de notre intérêt à tous !

**

ACE propos nous ne saurions trop engager les motocyclistes dont les machines sont pourvues de « silencieux » par trop inefficaces, d'en monter d'autres qui remplissent un peu mieux leur rôle... Cela aussi c'est notre intérêt à tous !

IL A ÉTÉ TROUVÉ

UNE veste de cuir et une couverture sur la route de Dinant à Namur, en Belgique. Ecrire en donnant tous détails, 289, Chaussée de Haecht à Bruxelles (Belgique).



DOLLAR bloc moteur Chaise 350 cmc. Rouge, garde-boue et réservoir demi-chromés, N° moteur 43.357. Immatriculée 3.082-BZ. Cette machine appartient à M. Georges Gross, 181, avenue Jean-Jaurès, Belfort.

**

GILLET-HERSTAL « Tour du monde » deux-temps, numéros moteur et cadre 36.981, immatriculée 41.291. Bien entretenue, phare et alternateur Novi.

Cette machine appartient à M. J. Loffet, à Goé, province de Liège (Belgique).

MOTO-REVUE
est
LA PLUS VIVANTE
LA PLUS MODERNE
LA PLUS TECHNIQUE
LA MIEUX INFORMÉE
LA MIEUX ILLUSTRÉE
des revues spécialisées...
et elle est rédigée
PAR DES
MOTOCYCLISTES

LA RÉGLEMENTATION DES COURSES

LA direction générale de la Sûreté nationale vient de faire éditer une brochure donnant le texte officiel des décrets et des instructions interministérielles réglementant les épreuves automobiles et motocyclistes sur route.

M. PIERRE A IDENTIFIÉ LE 20 CYLINDRES

DANS notre n° 648 nous avons publié la photo d'un moteur à 20 cylindres en V

UN CAMPEUR VOUS PARLE

OUI amis lecteurs, qui pratiquez ce sport, permettez-moi, en tant que campeur, je pourrais dire même en tant que vieux campeur (puisqu'il y a bientôt quinze ans que je pratique), permettez-moi dis-je de vous adresser quelques conseils qui, s'ils sont suivis, ne peuvent être qu'utiles au camping et aux campeurs.

Ce sont les journaux ayant paru entre le 15 et le 20 août, ainsi qu'une désagréable aventure personnelle qui m'ont décidé à vous parler, à vous parler en ami, mais aussi en homme du métier. Je m'adresse à ceux qui débutent et à ceux qui ne savent pas camper et ne connaissent pas la plus élémentaire des lois, celle de la propriété et de la politesse.

Les journaux ai-je dit plus haut sont la cause de mort « bavardage ». Eh oui ! car sur ceux-ci on pouvait lire l'information suivante : « Dans la vallée de X près des bois de Z où l'affluence des campeurs est grande, on peut voir ceux-ci sans souci des lieux à eux prêtés commettre de nombreuses dégradations. Les arbres surtout semblent attirer les foudres des jeunes gens, qui les entaillent, les sculptent et les coupent pour avoir du bois.

« Devant ce carnage les propriétaires vont s'entendre pour interdire les lieux aux campeurs ».

Et voilà amis, du beau travail ! Vous qui aimez la nature pour les joies saines qu'elle vous procure, vous pour qui quelques jours sous tente est le plus grand plaisir, protégez cette nature si généreuse, si belle qui vous donne santé et joyeux caractère.

Les arbres, les plantes comme les hommes, naissent, vivent, souffrent et meurent : ceci s'apprend à l'école.

Alors ! pourquoi les faire souffrir ? En réfléchissant vous vous rendrez compte combien est inutile et méchant votre geste.

Et puis il ne faut pas oublier que les endroits que vous choisissez, ne vous appartiennent pas et que si l'on veut bien vous laisser camper, c'est qu'on a confiance en vous et que l'on sait que vous laisserez le lieu dans le même état où vous l'avez trouvé en montant votre tente.

Ceci me remémore la petite aventure assez désagréable plus haut citée.

En voyage avec ma femme, j'arrêtais mon sidecar près d'un coin idéal pour camper : bois, source rien ne manquait, provisions pas très loin, le tout suffisamment éloigné des habitations pour être chez soi, en un mot le camp rêvé pour les 6 jours dont nous disposions.

Je m'enquerrai du propriétaire a qui je demandais l'autorisation de monter ma tente sur sa propriété.

La réponse fut nette et brève. Impossible ! nul campeur ne montera plus jamais sa tente ici ! A mes questions il se borna à me faire pénétrer sur le terrain et me montra des boîtes de conserves et des vieux papiers graisseux jonchant le sol, des arbres dans l'écorce desquels on avait gravé des prénoms

photographié chez Brissonnet par un de nos collaborateurs. Nous offrirons une prime au premier lecteur qui l'identifierait. Ce lecteur c'est M. Roger Pierre, 15, rue Pierre-Leroux, à Paris (7^e) qui a su reconnaître un vieux moteur « Antoinette ».

LE RAID AFRICAIN DE DEUX FEMMES

MISS Blenkiron et Wallach, au guidon de leur sidecar-remorque Panther « Redwing », sont arrivées la semaine dernière à Johannesburg.

et fait des dessins au couteau. Les rochers formant cuvette pour la source avaient été cassés et je vous prie de croire qu'il fallait n'avoir rien à faire et être fort malaisant pour les détruire car ils étaient de taille respectable.

Je fis remarquer au propriétaire que les gens qui avaient séjourné ici n'étaient pas de vrais campeurs vu : 1° l'abondance de boîtes de conserves (c'était à croire qu'ils avaient attendu les vacances pour se gaver de nourriture en boîte, alors qu'ils avaient des victuailles fraîches et revenant bien meilleur marché à portée de la main). Il est vrai qu'il aurait fallu cuisiner et c'est tellement ennuyeux, lorsque l'on n'est pas campeur pour deux sous ! 2° Les dégâts dénotaient de peu d'intelligence et de beaucoup de désœuvrement.

J'excusais du mieux que je pus les campeurs, les vrais campeurs et n'insistais pas pour obtenir l'autorisation demandée. Résultat pratique, ce lieu nous était à jamais prohibé et malgré l'heure tardive je dus faire encore 20 km. pour aller camper ailleurs, là où les « Attila » modernes n'avaient pas encore fait œuvre de destruction.

Si vous voulez éviter de tels ennuis à ceux qui viennent après vous, montez votre camp proprement, ne jonchez pas le sol de débris de toute sorte, ce n'est pas sain, ce n'est pas propre et ce n'est pas poli, mais creusez (si on vous l'autorise toutefois) un trou à détritrus où vous mettrez tout ce que vous voulez jeter — et prenez la précaution de le recouvrir en parlant. Si on vous interdit de faire des trous il vous suffira de brûler tout ce qui ce peut et d'aller jeter le reste dans un endroit où l'on peut creuser. Ne saccagez pas les points d'eau en lavant comme je l'ai vu faire, le linge et la vaisselle dans la source elle-même.

Évitez tout ce qui peu faire mal juger les campeurs, de façon que certains propriétaires ne nous mettent plus au rang de certains nomades redoutés dans les campagnes, et ne regardent pas avec un œil perplexe le pommier près duquel vous avez monté votre tente.

C'est avec un réel plaisir qu'on les voit revenir de leur erreur lorsqu'ils s'aperçoivent que l'on est de vrais campeurs respectueux du bien d'autrui et je suis toujours fier d'offrir aux propriétaires le coup de l'étrier, le jour toujours trop proche où l'on quitte le camp.

On se serre la main et on se dit peut-être à l'année prochaine, en tout cas ceux qui viendront derrière nous trouveront bon accueil et pourront sans crainte camper.

Chers amis, pour le camping, pour les campeurs respectez la propriété et les propriétaires mêmes si c'est M. le garde-champêtre qui vient paternellement vous conseiller de faire attention au feu.

René MOLLARD.

Collaborateur Correspondant.



Le tourisme

VOYAGES

UN voyage n'est plus une aventure, et il nous arrive à l'issue d'une longue étape monotone de regretter l'imprévu des voyages d'autrefois, les diligences, les relais, ou même sans remonter si loin, les hôtels accueillants où l'on faisait bonne chère et dont les chambres n'évoquaient pas la clinique.

Nous ne sommes pas les seuls à regretter le temps passé. Il suffit de voir le nombre d'hostelleries, de relais, de fausses auberges qu'on rencontre au hasard des routes. Il y en a d'ailleurs de très sympathiques et qui ne méritent pas la mauvaise réputation que se sont faites certaines hostelleries d'après-guerre aux prix extravagants. Bref, nous voudrions plus de pittoresque, plus d'aventure. Il est d'ailleurs probable que si on nous condamnait d'aller de Paris à Marseille en utilisant carrosse et coche d'eau, nous trouverions le trajet fastidieux. Nous ne devons pas oublier non plus que les voyages étaient horriblement coûteux.

Mais ne pouvons-nous, avec une machine moderne, satisfaire notre goût de l'aventure ? Ne pouvons-nous visiter une région d'une manière aussi complète qu'autrefois ? Posséder une machine rapide ne crée nullement l'obligation d'aller vite. Nous sommes trop souvent victimes d'un faux esprit sportif. On ne veut pas se laisser dépasser, on veut se vanter de moyennes imposantes, comme si voyager devait fabriquer du kilomètre en quantités industrielles et multiplier les chances d'accidents. C'est là une erreur. Nous devons avant tout faire du tourisme, nous promener, apprécier sous les formes les plus diverses le pays que nous traversons, qu'il s'agisse de sites naturels, des monuments ou même des bons plats. Et tout cela ne peut se faire qu'en flânant, sans précipitation d'heure ou de moyenne.

Vous disposez de cinq ou six jours. Allez-vous parcourir 3.000 km. pendant ce laps de temps, uniquement pour informer vos amis qu'entre X et Y, vous avez fait du 80 de moyenne, que vous avez dépassé telle voiture de sport, qu'à tel endroit, vous avez changé une bougie ou retendu une chaîne. Mais vous n'avez fait aucun crochet pour aller voir une curiosité naturelle ou un monument. Et vous ne conserverez de votre voyage que le souvenir d'une écœurante succession de bornes kilométriques.

Souvent, dans nos colonnes, nous voyons s'engager des discussions sur les moyennes. Quel intérêt peut-il y avoir à

réaliser des moyennes très élevées ? Si vous avez à parcourir 300 kilomètres dans une journée, vous mettez 6 heures à 50 de moyenne, 5 heures à 60, un peu moins de 4 heures à 80. C'est-à-dire qu'en marchant constamment à plus de 100 à l'heure, ce qui est nécessaire pour faire 80 de moyenne, vous aurez gagné un peu moins de deux heures sur le temps que vous auriez mis en faisant du 50 de moyenne qu'on peut atteindre en ne dépassant pas le 65. Et vous aurez « sonné » votre machine et aussi multiplié les risques d'accidents. De plus, vous serez plus fatigué et vous n'aurez rien vu.

Quand on veut voyager d'une manière intéressante, il faut procéder tout autrement. Naturellement, cela dépend des goûts de chacun. Il ne faut pas vouloir voir trop de choses, et c'est pourquoi il faut se limiter. Supposons que vous disposiez de quatre jours et que vous vouliez aller en Bretagne. Si vous habitez Paris, vous aurez environ 300 km. aller, 300 km. retour avant d'atteindre les limites de la Bretagne. C'est sur ces trajets qu'il faudra aller vite de manière à n'empiéter que le moins possible sur le temps total dont vous disposez. Il y aurait un moyen, c'est de faire une étape nocturne à l'aller et une au retour, mais cela est bien fatigant. De plus il n'est pas aisé de se ravitailler la nuit. Nous préférons pour notre part, profiter de la soirée, partir vers 6 heures et rouler jusqu'à 9 heures. Nous avons pu franchir au minimum 150 km. Nous dînons, nous couchons à l'hôtel. Le lendemain, nous nous mettons en route à 7 heures et ainsi vers 9 ou 10 heures du matin, nous nous trouvons dans la région précise que nous voulons explorer. Au retour, nous agissons de même ou bien nous rentrons dans le courant de la nuit. Si vous avez 300 km. à faire, nous pouvons en partant à 6 heures, être chez nous à minuit, mais nous aurons dû nous contenter d'avaler des sandwiches et de boire un café dans quelque auberge. En tous cas, nous n'aurons guère entamé nos quatre jours de congé et nous n'aurons pas eu la fatigue de deux nuits blanches.

Si nous voulons bien visiter la région choisie, il faut l'avoir préalablement étudiée. Sur la plupart des régions françaises ont paru d'excellentes monographies. Il y a de plus de très bons guides. Monographies et guides augmenteront un peu notre dépense mais nous éviteront d'omettre quelque chose d'intéressant. Dressons la liste de ce que nous

Cartes routières

Toutes les cartes (Michelin Taride), etc... Tous les guides aux prix d'amis pour nos abonnés. Carte Michelin sur papier au 1/200.000, 4 fr. Etat des routes, 4 fr. Priorité (La France), 6 fr. Environs de Paris, en 2 feuilles, 4 fr. Chacune 1/100.000. Sorties de Paris, au 1/50.000 1 feuille 4 fr. Les grandes routes de France. Partie Nord, 4 fr. Sud 4 fr. Le Guide Michelin. Edition 1935, 25 fr. Guides régionaux, Alpes, Auvergne, etc., de 15 à 30 fr. Envoi franco de port à nos abonnés dans toute la France.

voulons voir, panoramas, vieilles églises, etc. Gardons-nous surtout de vouloir visiter trop de choses dans un laps de temps trop court. Ce n'est pas en quatre jours que nous visiterons la Bretagne. Quinze jours même n'y suffiraient pas, et la même chose est vraie de toutes les autres régions de la France. Aussi le kilométrage quotidien doit-il être très faible. Laissez de côté toute préoccupation de moyenne. Car la moyenne constitue une odieuse servitude. Certains jours vous ne ferez même pas 100 kilomètres, certains autres vous laisserez reposer votre machine. La visite attentive d'une cathédrale vous prendra plusieurs heures, dans un site pittoresque nous serons heureux de nous attarder. Les cartes routières nous donnent de précieuses indications, les routes pittoresques y sont signalées. La route nationale (ou la route à grande circulation) n'est pas la seule que nous puissions suivre. Les routes secondaires nous permettent de mieux pénétrer le pays; chaque fois que nous le pouvons laissons la route nationale souvent monotone. Ces petits chemins fantaisistes nous obligeront à rouler lentement et ce sera tant mieux. Nous n'avons pas perdu le souvenir d'une de ces petites routes, si peu fréquentées que l'herbe y pousse. Elle traversait la lande bretonne, sur les derniers contreforts des montagnes d'Arrée. Le soleil couchant, la brume du soir donnaient à cette vaste solitude un aspect irréel et mystérieux. Le bruit de notre moteur était comme une profanation de ce silence. De temps en temps on croisait, monté sur un petit cheval rablé au ventre lourd, un Breton fièrement campé et encore vêtu du costume traditionnel. Ce sont des impressions de cet ordre qui vous font comprendre et aimer un pays. On ne connaît pas davantage les Pyrénées et le pays Basque si on se contente de rouler à grande allure sur les routes à grande circulation. Quand vous tracez un itinéraire, choisissez donc les petits chemins, chaque fois que cela est possible.

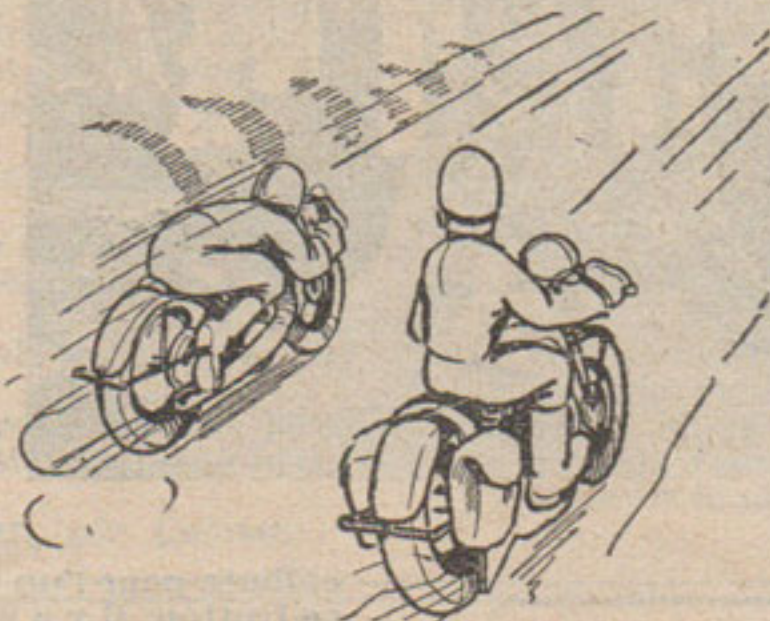
Un itinéraire doit être indiqué d'une manière schématique avec les noms des pays à traverser et tout particulièrement le numéro des routes suivies. L'indication des kilométrages, celle des croisements, et à côté des noms des localités seront signalées les choses à voir.

L'itinéraire sera tracé sur une série de feuilles assez petites format carte postale par exemple, le papier sera assez fort. On peut aussi utiliser un rouleau de carte et une bande. Cela est assez facile à réaliser.

Tenez un petit carnet de route. Il ne s'agit nullement de faire de la littérature, mais de noter quelques impressions précises grâce auxquelles les autres souvenirs seront plus tard réveillés.

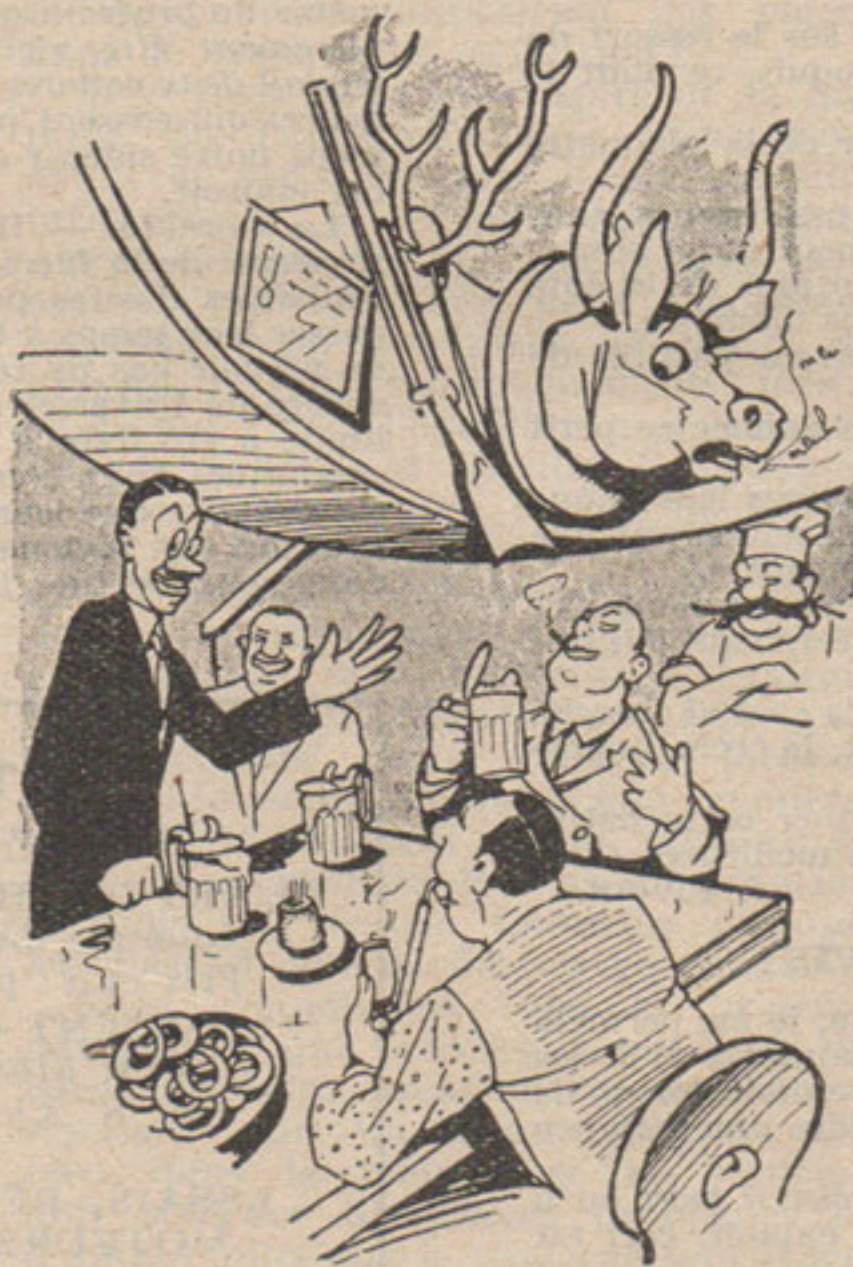
Nous ne concevons guère un voyage sans appareil photographique. Il ne faut pas tout mitrailler. C'est, avouons-le, l'inconvénient des petits formats à pellicule. Avec l'appareil à plaques on ne dispose que d'une douzaine de clichés et il faut attendre le soir pour recharger. Aussi évite-t-on de gaspiller le matériel négatif dont on dispose. Nous avons longtemps fait usage d'un réflex 13x18, que le sidecar nous permettait d'emporter. Aujourd'hui, l'agrandissement est si simple qu'il est devenu plus facile que le tirage de clichés directs. La pellicule permet le rechargement en plein jour. Nous attachons pour notre part une grande importance au viseur et c'est pourquoi, après avoir essayé bien des appareils, c'est à un réflex 6x6, à objectif

de visée séparé que nous nous sommes arrêtés. L'agrandissement nous permet de choisir dans les clichés ce qui vaut la peine d'être agrandi. Le 13x18 nous apparaît comme la dimension la plus commode pour les agrandissements. La pellicule possède de sérieux avantages, elle est légère, incassable, peu encombrante. Le développement demi-lent en cuve est extrêmement pratique, d'autant qu'il s'effectue en plein jour.



On ne veut pas se laisser dépasser

Comment éviter de prendre trop de clichés, sous l'astucieux prétexte qu'on n'agrandira que ceux qui en valent la peine. Pratiquement, on est entraîné à agrandir tous les clichés qu'on a pris. Le mieux nous paraît être de noter sur le carnet de route les photos prises, avec, si on le peut, les indications d'éclairage, de diaphragme et de sensibilité de la pellicule. Les pellicules orthochromatiques sont d'une manipulation facile. On emploiera presque toujours un écran jaune. Les pellicules panchromatiques,



Combien de motocyclistes aiment à se vanter de moyennes imposantes.

surtout avec un écran filtré vert, donnent de remarquables résultats. Mais elles doivent être développées dans l'obscurité totale ou bien être désensibilisées avant développement. Le traitement avec les cuves évite ces difficultés.

La question des bagages est évidemment délicate quand on roule en solo. C'est pourquoi, pour des voyages un peu prolongés, nous préférons le sidecar qui nous

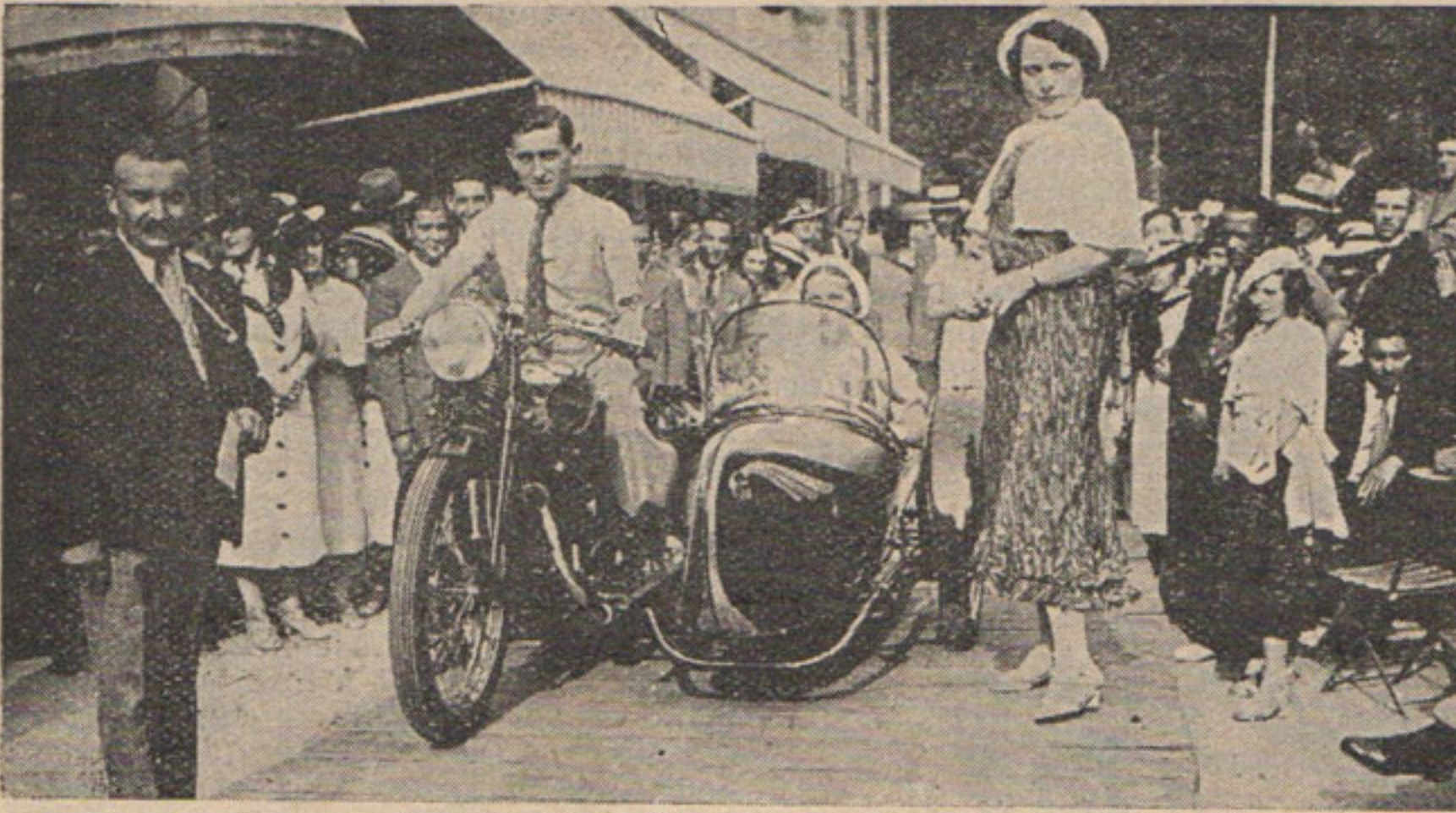
permet d'emmener 70 ou 80 kgs de bagages (le sidecar n'étant, bien entendu, pas occupé). En solo, le linge sera logé dans une mallette de petite taille. Les mallettes dont le couvercle s'emboîte sont préférables. La mallette sera enveloppée dans une étoffe imperméable. Le tout sera fixé sur le porte-bagage, à l'aide de sandows, munis de crochets. Les objets de toilette, les pellicules photographiques sont logés dans un havresac. Autrefois, on considérait qu'il était impossible d'être propre quand on faisait de la moto. En fait, on pouvait, même alors conserver une apparence décente. Il y a belle lurette qu'il existe de bons vêtements protecteurs, mais pendant longtemps ils furent en tissu caoutchouté et plutôt désagréables à porter. La combinaison était difficile à enlever et à mettre. Actuellement, les survêtements de cuir protègent parfaitement le costume qu'on porte. Seules, les chaussures sont assez difficiles à tenir propres. C'est pourquoi nous emportons une paire de chaussures se rechange.

Camping ? Il convient admirablement si vous êtes sportif, actif et débrouillard. Il est très économique. Vous ne dépenserez pas plus d'argent que chez vous et vous pourrez ainsi prolonger vos voyages sans vider votre bourse. Mais il faut planter la tente, faire la cuisine avec un matériel sommaire, laver sa vaisselle, etc. C'est, avant tout, une question de température. Quant aux hôtels, ils ont diminué leurs prix. Ce qu'on peut reprocher à beaucoup d'entre eux c'est l'impression commerciale, industrielle qu'ils donnent. On vous donne une chambre propre, une nourriture passable, mais l'hôtelier prend des allures de businessman surchargé d'affaires et morose. Cela vaut mieux que de l'obséquiosité mais combien on est heureux de rencontrer de temps en temps un hôtelier qui est aussi un hôte cordial, et qui veut qu'on garde un bon souvenir de sa maison. L'auberge n'est pas toujours bon marché et on n'y mange pas toujours très bien. C'est dans des localités d'importance moyenne, des chefs-lieux de canton par exemple, qu'on trouve beaucoup de très bons petits hôtels, sans prétention, mais où on est chez soi.

Dans les très grandes villes, il est, en général préférable de loger dans un hôtel meublé, et de prendre ses repas dans un restaurant; on n'a pas ainsi à faire un trajet parfois assez long pour rejoindre l'hôtel au moment du déjeuner ou du dîner. On peut aussi faire des économies en mangeant dans des restaurants populaires. Quand on s'arrête dans une grande ville seulement pour déjeuner, mettez votre machine dans un garage ou dans un parc de stationnement (mais vous risquez, dans ce dernier cas, de vous faire voler ou la machine, ou les bagages, ou vos cuirs) et en vous promenant, vous trouverez certainement le restaurant qui vous convient. Presque tous affichent menu et prix.

Un dernier conseil. Etudiez soigneusement le plan de la ville avant de vous y engager, et n'omettez pas de consulter, à l'entrée de la ville, les panneaux vous indiquant les règlements de la circulation. La traversée d'une ville est actuellement un casse-tête chinois avec l'abus que font certaines municipalités des sens uniques, des sens giratoires, etc. Il est, en général, beaucoup plus simple d'emprunter les boulevards extérieurs. Le trajet est plus long mais plus facile.

REGAIRAZ.



TRIBUNE LIBRE

AU CONCOURS D'ÉLÉGANCE DE CHARBONNIÈRES LES BAINS

Le sidecar Sarcléa-Précision de M. Pécllet qui, piloté par le coureur sidecariste Moschetto, fut classé hors-concours.

Moto Revue

Etant une tribune libre, nous insérerons dans cette page sans prendre parti, toutes les lettres présentant un intérêt quelconque, toutes les suggestions, communications ou doléances de nos abonnés ou lecteurs au numéro. Nos lecteurs peuvent communiquer entre-eux par l'intermédiaire de nos colonnes. Moto Revue est non seulement le journal technique et sportif du motocycliste, mais encore le trait d'union entre tous ceux qui pratiquent la moto ou le cyclecar sous quelque forme que ce soit.

Notre but est **Rendre service**

M. PIVOIN NOUS ÉCRIT A propos de ressorts de selle...

Vous avez bien voulu insérer la documentation sur le ressort de selle en gros fil dont vous avez donné un croquis, ce dont je vous remercie.

Mais vous avez représenté le ressort sans parler de la plaquette de tôle qui doit le rehausser de 20 à 22 mm.

Ainsi, s'il vient à l'idée aux lecteurs de monter ces ressorts, sans cette précaution, la selle viendrait dans les gros chocs buter contre le garde-boue. Or, les ressorts ne doivent pas faire plus de la cote donnée pour qu'ils se tiennent bien malgré leur gros diamètre.

La plaquette permet en outre de corriger une erreur possible de l'angle des attaches.

Il y aurait donc lieu, si vous le voulez bien, de donner ce petit rectificatif.

« Ainsi les ressorts dont la longueur est normale pour leur bonne tenue, s'infléchissant plus que les ressorts d'origine donneront une position correcte de la selle et éviteront le talonnement ».

Le confort obtenu est excellent comme vous pouvez en demander l'avis à M. de La Tour, le docteur des Terrot, à Nantes, à qui j'ai fait essayer ma 500 RL, ainsi équipée.

Voici son avis, après une promenade sur les pavés : « J'ai cherché les trous mais n'ai pas pu en trouver un seul. Il est, je crois, impossible d'avoir un plus grand confort à moto. »

Avec l'espoir que vous voudrez bien communiquer cette petite rectification je vous prie d'agréer, messieurs, mes meilleures salutations.

J. PIVOIN.

NE JOUEZ PAS AVEC NOTRE VIE !

Comme motocycliste, donc lecteur de votre revue, je me permets d'avoir recours à la Tribune Libre, pour demander à MM. les automobilistes (que je suis également) de bien vouloir lorsqu'ils doublent un frère pauvre (le motocycliste) de prendre une distance convenable.

Ici, certains automobilistes s'amuse à vous frôler à mort ou à vous couper brusquement, en s'esclaffant de leur exploit, ceci est malheureusement véridique.

Une voiture est-elle arrêtée à leur droite (dans le sens de marche) un motocycliste arrive-t-il, pauvre de lui s'il n'a pas de bons freins, car ce Monsieur (automobiliste) qui roule très vite les trois quarts du temps, en chassant de l'arrière très souvent par suite de violents coups de volant pour doubler en vitesse, passera et voudra passer à tout prix. Combien d'accidents se passent ainsi dans notre région.

Etant moi-même automobiliste, je parle sans parti-pris, car il existe également des fous parmi nous, mais je comprends que les motocyclistes, payant comme eux, ont droit à la route... et que les trottoirs et les pistes cyclables sont interdits aux motos, peut-être cela viendra-t-il pour faire plaisir à ces Messieurs.

MM. les automobilistes, doublez donc régulièrement une moto, surtout en tan-sand. Si la vie vous gêne, pensez à ceux qui veulent encore en jouir s'il vous plaît. Pour ceux qui ne savent pas distinguer une moto d'une brouette, sachez que raser un trottoir, peut être la

culbute pour l'un comme pour l'autre, car le marche-pied en frôlant ce trottoir, il y a grande chance qu'un malheur arrive.

A titre d'exemple voici une coupure de journal, édifiante et tous les jours c'est une véritable hécatombe :

Un motocycliste, originaire de Wambrechies est tué par une auto près d'Ypres

Un très grave accident s'est produit samedi soir, vers 19 h. 30, à Ghéluwelt, sur la route de Menin à Ypres.

Un motocycliste, M. Louis Grimbet, 24 ans, domicilié, 32, rue de Marquette, à Wambrechies, se rendait à La Panne, lorsqu'un peu avant le village de Ghéluwelt il fut tamponné violemment par une voiture allant le même sens que lui et conduite par M. Godyn, de Marq-en-Barœul (Nord).

L'infortuné motocycliste, traîné sur plusieurs mètres, fut relevé avec le crâne fracturé et expira aussitôt.

La gendarmerie belge enquête.

Le corps de l'infortunée victime, qui était très estimée à Wambrechies, sera ramené aujourd'hui dans cette ville.

N.D.L.R. — Il est évident qu'il y a beaucoup trop de fous, et même de brutes à quatre roues. Nous avons failli nous-mêmes dernièrement être victimes d'un de ceux-ci, du côté d'Auxerre. Il triplait deux voitures dans un virage, en haut d'une côte. Trois imprudences qui eussent pu nous coûter la vie si nous n'avions mis carrément notre sidecar dans le fossé, heureusement fort peu profond à cet endroit.

La moralité. — Il faudrait que nos gendarmes motorisés ou non sévissent de la façon la plus rigoureuse contre ceux qui se rendent coupables d'actes pouvant être dangereux pour autrui au lieu de passer leur temps à brimer les bons conducteurs coupables seulement de n'avoir pas de rétroviseur, un échappement un peu sonore, ou encore de traverser à 45 à l'heure une agglomération où la vitesse limite a été fixée à 20 par un maire tardigrade. Hélas si certains gendarmes l'ont compris, c'est beaucoup demander à d'autres, de comprendre que leur rôle ne consiste pas à sévir contre les contraventions aux règlements administratifs, mais d'empêcher les usagers dangereux de tuer les autres.

P. FAUCHART, à Roubaix.

NOTRE BIBLIOTHÈQUE

Quelques livres aux données techniques et pratiques

« L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION »
édité par l'Actualité Automobile

Prix 15 fr. pour nos abonnés 13 fr. franco 1.50 en sus,

« COMMENT ON DEVIENT AJUSTEUR ET MONTEUR MECANICIEN »

Par R. Champly ingénieur-mécanicien

Prix 27 fr. Franco 29 fr.

« ESSAIS, RÉGLAGE ET MISE AU POINT DES MOTEURS »

Par R. Bardin, ingénieur Prix 18 fr. Franco 19 fr. 75

« TRAITÉ PRATIQUE SUR LE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR A EXPLOSIONS. »

Par R. Bardin. Prix 27 fr. Franco 29 fr.

« LE CARBURATEUR »

Par R. Bardin. Prix 9 fr. Franco 10 fr. 50

« LA MAGNÉTO A LA PORTÉE DE TOUT LE MONDE »

Par R. Bardin. Prix 9 fr. Franco 10 fr. 50

« LES PETITS TRUCS DU CHAUFFEUR EN PANNE »

Par R. Champly Prix 10 fr. Franco 11 fr. 50

ON DEMANDE DES AGENTS DE CYCLECARS EN PROVINCE

ABONNÉ à *Moto Revue* depuis bientôt deux ans, je vous serais très reconnaissant de publier cette lettre dans votre journal en réponse à M. Boiteau, dans le N° 646 du 27 juillet 1935, au sujet des cyclecars.

Dans cet article M. Boiteau dit : « Achetez des Cyclecars vous n'avez que l'embarras du choix ».

Et il nous cite six marques.

Je veux bien croire que parmi ces six marques, il y ait de quoi satisfaire les plus difficiles, mais vous oubliez M. Boiteau, que ces fabricants n'ont pas d'agents en province et que, à part Sandford et Darmont qui font de la publicité, ils sont inconnus du public.

Ceux qui habitent aux environs de Paris sont bien placés. Ils peuvent voir tous les modèles à l'usine ou au magasin de vente, les essayer et choisir le modèle qui leur plaît.

Dans ma région, alors que nous avons toutes les marques de motos et sides, on ne voit circuler aucun cyclecar.

Vous comprendrez Monsieur, que si j'achète un cyclecar, je veux le voir, l'essayer, et que je ne peux pas faire le voyage de Paris ou de Reims pour faire un essai.

Voilà une des raisons — si ce n'est la principale — que peu de cyclecars circulent en France.

A mon avis l'agent d'une maison de motos pourrait très bien s'occuper de la vente des cyclecars, et il ne vendrait pas une moto de moins.

C. GUILLOT, à l'Echassier, par Cognac.

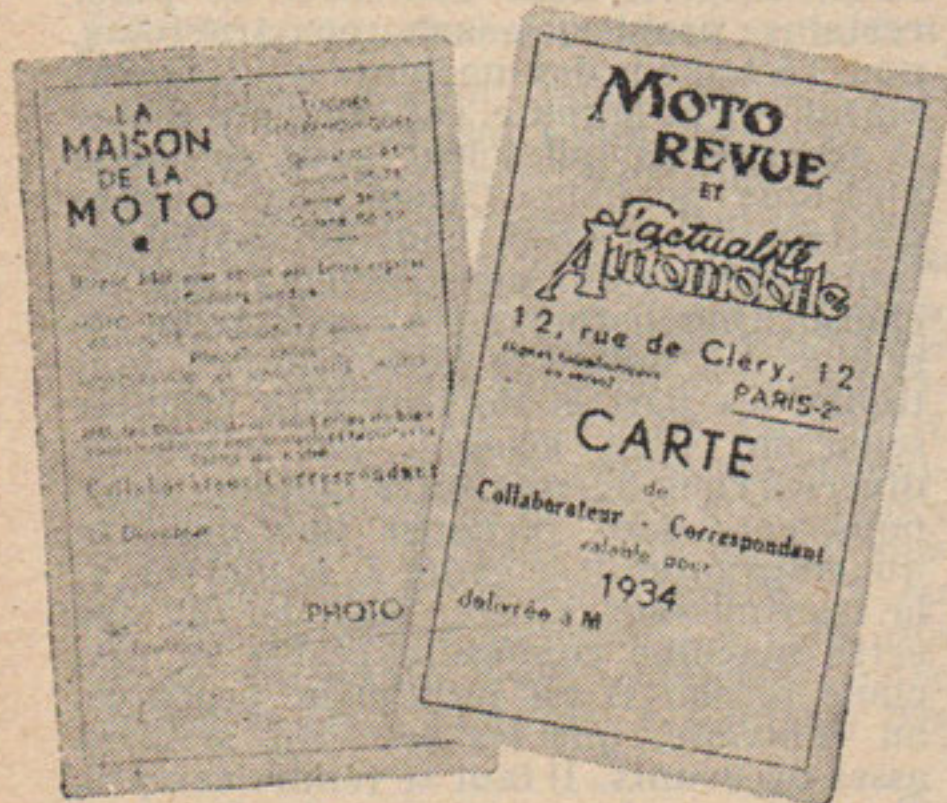
NOUS N'AVONS PAS BESOIN DE L'EXEMPLE ETRANGER

PAR imitation de l'article de M. Boiteau dans votre N° 646 du 27 juillet 1935 j'ai pensé à peu près la même chose pour la nouvelle mode motocycliste c'est-à-dire les bi-cylindres.

Avons-nous donc besoin d'attendre que le ton nous vienne de l'étranger ?

Est-ce qu'avant guerre (vers 1910) la presque généralité des constructeurs français n'avaient pas de moto 2 cylindres (y compris R. Gillet qui a continué) ?

Devenez notre Collaborateur - Correspondant



A NOS AMIS

Si vous avez des suggestions dont profiteront nos camarades motocyclistes.

Faites-nous en part.

Si vous avez des idées personnelles sur des cas spéciaux et que vous recherchez des critiques.

Faites-nous en part.

Si vous pensez qu'un article dont vous avez mûri les lignes principales est susceptible d'intéresser nos camarades.

Faites-nous en part.

N'hésitez pas, car si vous êtes plus pratiquant que littéraire, notre rédaction modifiera votre texte, de même que nos dessinateurs reprendront vos croquis sommaires.

Faites-nous en part.

Et vous recevrez notre carte de collaborateur-correspondant.

De la discussion jaillit la lumière.

LA QUESTION DU CYCLECAR...

VOILA neuf ans que je conduis un trois-roues ce n'est pas un bolide ni un cyclecar mais simplement une auto-mouche Monet et Goyon. La conduite de cette machine m'a permis de connaître les avantages, les inconvénients et aussi les possibilités du trois-roues.

Trois ou quatre roues, a-t-on dit pour le cyclecar ? A cette question, je réponds cela n'a d'autre importance que le désir ou le besoin de chacun et aussi de la puissance du moteur ; seulement, pour la disposition des places dans le trois-roues, attention !

Si le trois-roues est inspiré de la formule de l'auto-mouche : « une roue avant et deux arrières » il n'y a aucun inconvénient à ce qu'il possède deux places côte à côte car, que le siège soit occupé par une ou deux personnes pouvant y prendre place, le centre de gravité restera sensiblement le même et ne nuira ni à l'équilibre ni à la tenue de route ni à la solidité du châssis.

Si le trois-roues est inspiré de la formule contraire : « deux roues avant et une arrière », la disposition des places devra être très étudiée car, elle doit avoir en pratique, une importance capitale surtout avec un véhicule léger. Pourtant, à mon avis, cette dernière formule est de beaucoup préférable à la première, pour l'établissement de la carrosserie, ce qui doit faciliter dans sa présentation et dans son dessin. Comment disposer les places ? côte à côte ou en tandem ?

Nous connaissons tous le principe des leviers qui consiste pour lever un corps de faire pression sur une barre reposant sur un point d'appui. Eh bien dans le trois-roues, ce principe doit soulever de graves problèmes et d'autant plus que le cyclecar sera léger.

Supposons un cyclecar de 240 kg. à vide, deux places côte à côte, trois roues, deux à l'avant et une seule à l'arrière, chaque roue portera si le poids est bien réparti 80 kg. Supposez qu'un pilote de 80 kg. prenne place à gauche du véhicule, que la place de droite soit vide il y aura donc 80 kg. qui feront pression à gauche de la roue arrière. En prenant le principe cité plus haut, la roue avant droite sera la résistance, la roue arrière le point d'appui et le pilote la puissance qui appuiera sur le châssis « qui, ici, fait véritablement fonc-

Alors, peut-on demander ce que ces constructeurs attendent pour ressortir leurs 2 cylindres ?

Evidemment, depuis 1910, il y a eu des progrès dans les rendements... mais est-ce un obstacle ?

Ah ! nous sommes loin de l'époque (1905 ou 1906) où de nombreux exposants anglais à l'Olympia avaient sur leurs machines des moteurs français ! Quand reverrons-nous les 3 1/2 HP (depuis CV), 2 cylindres français ?

GARNIER, à Paris.

LA COMPLAISANCE DE M. SPIRE

JE suis heureux de vous signaler la réelle complaisance d'un mécanicien, M. Spire, route de Ham, dans les faubourgs de Saint-Quentin.

Me trouvant en panne par suite de la rupture d'un ressort de soupape, à 4 kilomètres après Saint-Quentin avec un passager, nous avons ramené la moto jusque-là.

Quoique ne s'occupant pas spécialement de motos, M. Spire très aimablement s'en fut chercher un ressort à Saint-Quentin même chez Gnome et Rhône. Lorsque nous eûmes fini de « casser la croûte », tout était prêt, et nous avons pu continuer notre route sans incident.

Nos remerciements vous parviennent assez tard, puisque cela s'est passé à la Pentecôte, mais ils n'en sont que plus reconnaissants et sincères et je serais heureux de faire connaître M. Spire aux « motards » de Saint-Quentin par *Moto Revue*.

Recevez le salut amical d'un lecteur assidu.

ALBESSART, à Avesnes.

tion de levier » pour soulever la roue droite avant, donc la machine aura tendance de capoter à gauche tant qu'un poids compensateur ne viendra pas occuper le siège de droite pour rétablir le centre de gravité qui se trouvait déplacé par la première personne.

Le cyclecar ci-dessus, lorsqu'il sera occupé par une seule personne sera fatalement instable et de plus, le poids qui reposera d'un seul côté fera supporter toute la charge, y compris le poids du véhicule à la roue avant gauche et à la roue arrière et fera subir au châssis par une sorte de porte à faux de graves efforts de torsions.

Avec deux places en tandem le centre de gravité sera toujours à peu près le même ; les deux roues avant porteront toujours une charge égale qu'il y ait une ou deux personnes à bord, seule la roue arrière subira une charge plus grande ce qui du reste, n'aura aucune importance si ce n'est celle heureuse du reste d'augmenter son adhérence au sol.

Maintenant, pour que le cyclecar soit viable il faut que tout en cherchant à le faire le plus léger possible, sa solidité ne soit point compromise et que la protection des occupants soit assurée ; seulement, il ne faut pas se borner à un seul modèle ni à une seule puissance si l'on veut toucher toute la clientèle possible. Je crois qu'avec un peu d'ingéniosité l'on pourra obtenir des 250 ou des 350 cmc. légers trois-roues, une place avec coffre à bagages assez vaste derrière, ou deux places en tandem pour 6 à 7.000 francs et des 500 à 750 cmc. inspirés du même principe pour 7 à 10.000 francs et trouver de ce fait pas mal d'acheteurs.

R. MARIUS, à la Vallée.

ASSUREZ-VOUS

à la compagnie de votre choix.
Centralisation générale des primes
les plus réduites aux primes les plus
élevées, à choix de l'assuré.
Police le jour même.

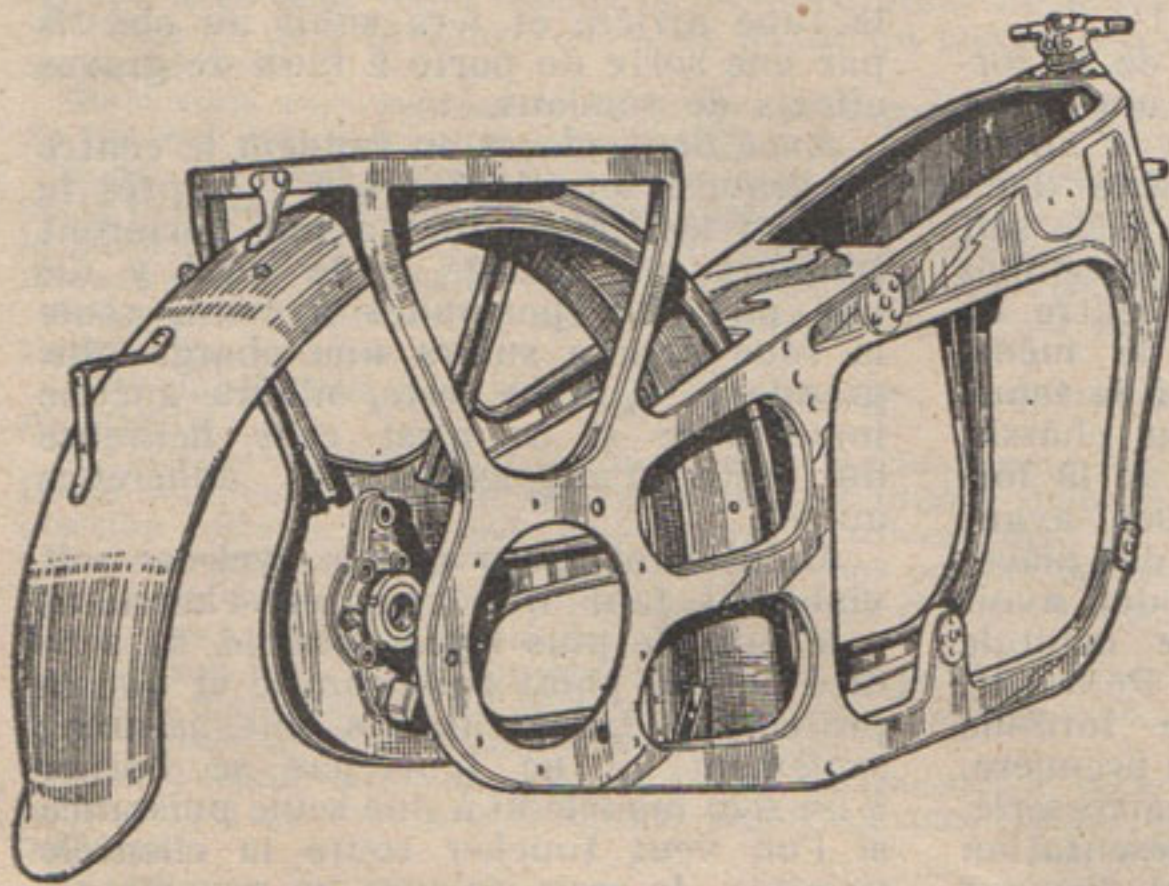
À la Maison de la Moto, 12, r. de Cléry, Paris-2

CADRES ET FOURCHES



Il y a une immense variété de cadres et de fourches, et aucun type n'a pu jusqu'à présent marquer un avantage bien net sur les autres. Souvent même, parmi les modèles d'une marque on trouve des cadres extrêmement différents, par exemple un cadre en tôle emboutie, à côté d'un cadre en tube B.M.W., si longtemps fidèle à la tôle emboutie, ne vient-il pas de sortir une flat-twin à compresseur de 500 cmc. de cylindrée dont le cadre est en tubes ! Ce n'est d'ailleurs qu'une machine de course, et à ce titre elle est une machine d'expérience et rien ne dit que sa construction en série soit un jour envisagée. Il se peut aussi que même si elle était livrée à la clientèle, elle subisse au préalable des modifications profondes. Mais malgré tout, on voit par cet exemple que le cadre en tubes dont certains annoncent depuis si longtemps la disparition au profit du cadre en tôle emboutie, est encore solide au poste. On veut toujours assimiler la motocyclette à la voiture automobile et lui appliquer les solutions de celle-ci. Pour combien d'entre nous la machine idéale aurait une direction par moyeu à rotule, un moteur à quatre cylindres refroidi par eau, une transmission par cardan et un châssis

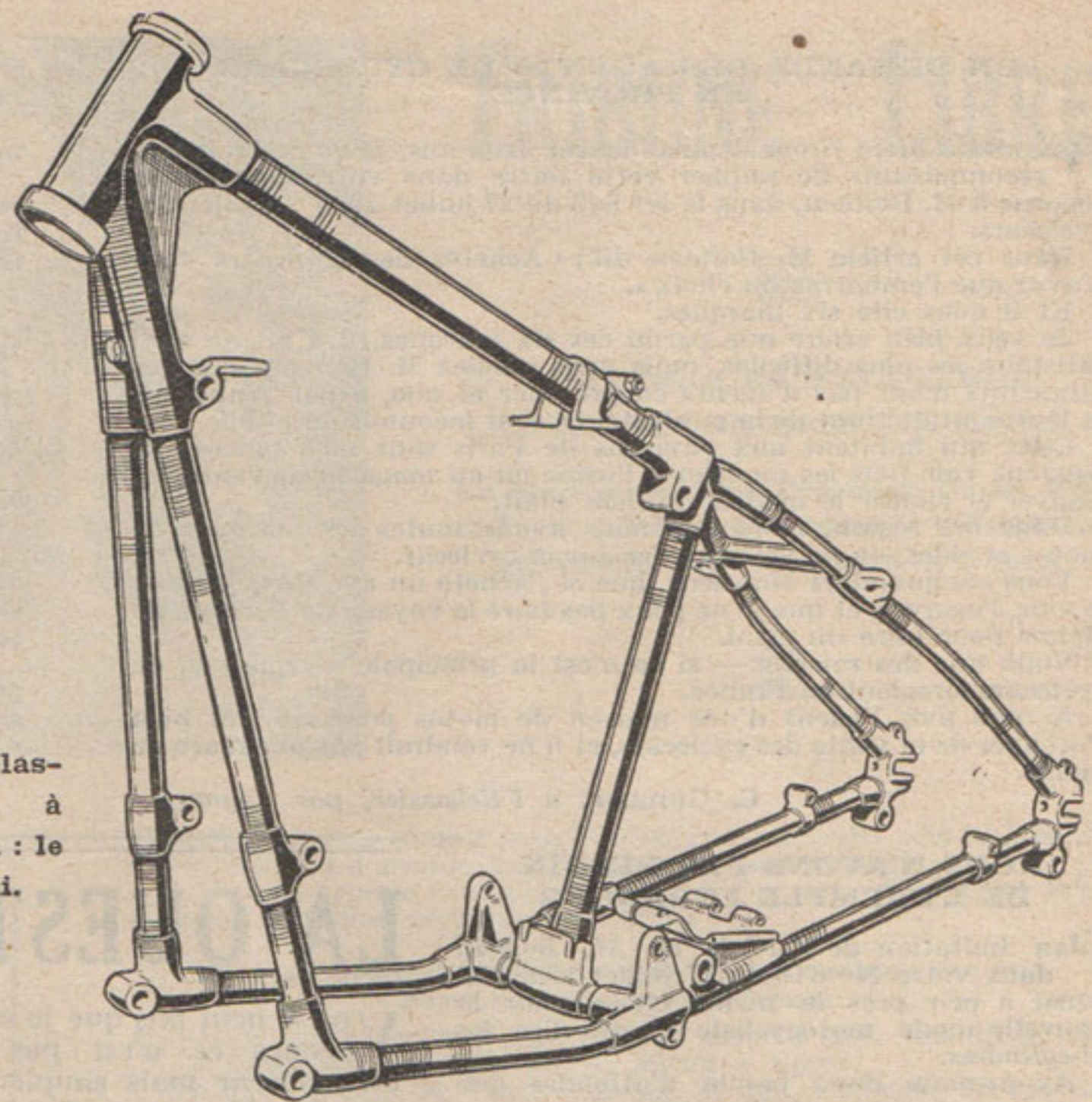
constitué par des longerons. Tout cela a été essayé dans le passé et nos vétérans se rappellent sans doute une quatre cylindres anglaise, la T.M.C. qui, à part la direction, possédait ces diverses caractéristiques. Quelques intrépides l'ont utilisée en solo, mais cela relevait de l'acrobatie et elle n'a guère été utilisée qu'attelée avec un sidecar qui étayait sa masse vacillante. Notons d'ailleurs que dans la construction automobile elle-même, on tend à utiliser la construction tubulaire. Les longerons sont des caissons fermés. Dans beaucoup de cas, on assure la rigidité latérale au moyen d'un X central et de traverses à goussets très évasés ou encore de tubes. Les longerons pour offrir plus de résistance verticale sont beaucoup plus hauts qu'autrefois. Une autre solution qui a gagné du terrain dans la construction automobile, c'est le châssis constitué par un tube



Plusieurs constructeurs ont adopté la tôle emboutie pour la fabrication des cadres ; Gpome-Rhône flat-twin.

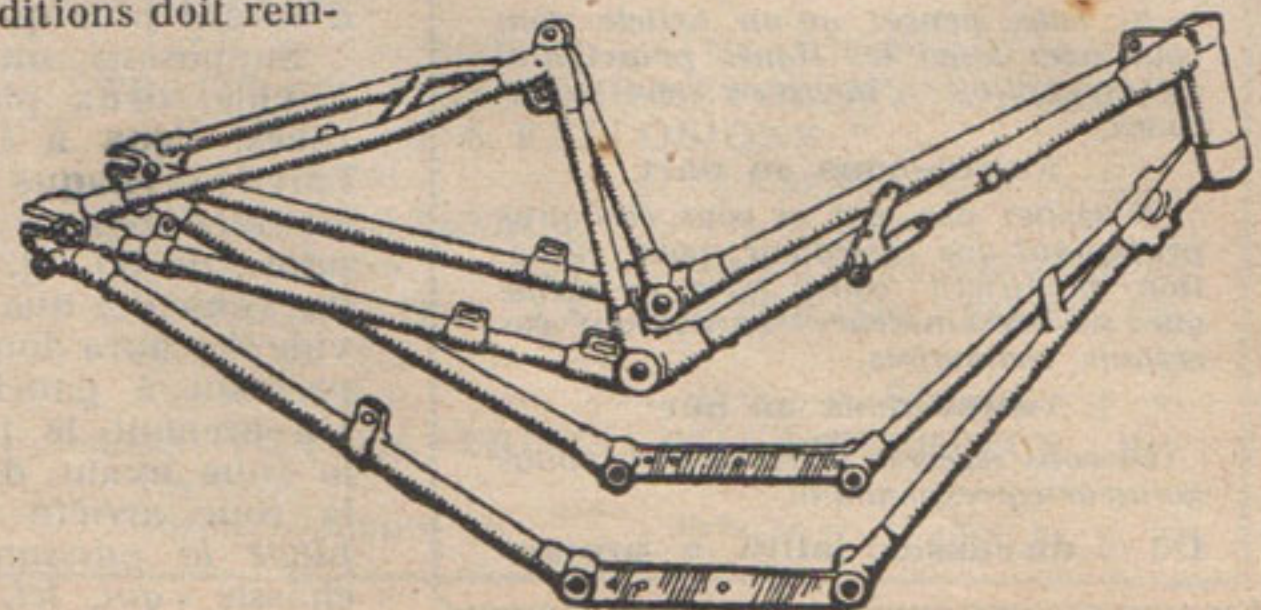
central de gros diamètre. Par conséquent, il n'y a aucune raison de critiquer la construction tubulaire. Mais d'un autre côté, il ne faut pas soulever d'objection contre la tôle emboutie qui permet, elle aussi, de réaliser des cadres excellents et d'atteindre pleinement les buts poursuivis. Nous verrons quelles conditions doit rem-

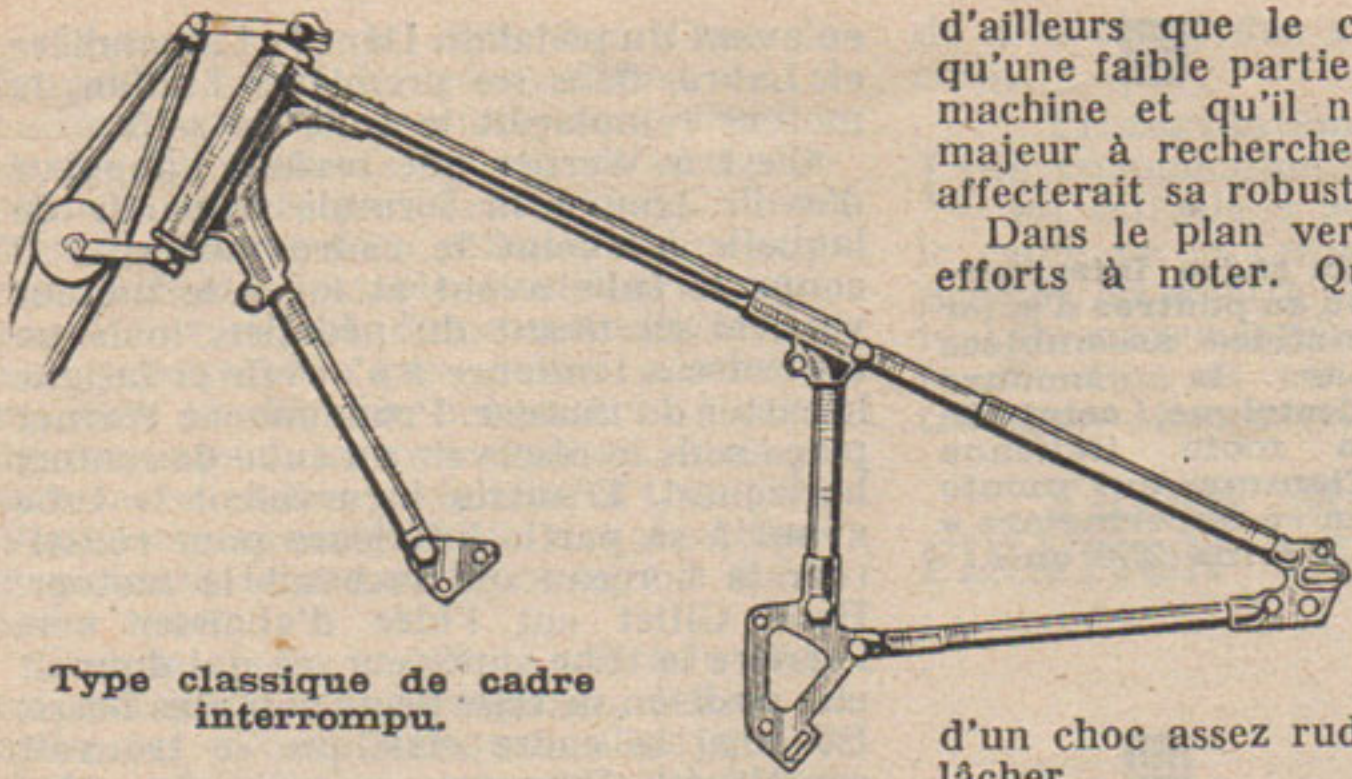
Un remarquable cadre à triangulation intégrale : le Scott, dont le dessin ne date cependant pas d'aujourd'hui.



Type de cadre classique moderne à double berceau : le Prester-Jonghi.

plir un cadre et dont la plus importante est la résistance aux efforts de torsion. On peut réaliser ces conditions, soit avec les tubes, soit avec la tôle emboutie, soit avec des éléments matricés, soit avec des cadres en alliage léger, soit par l'emploi simultané de différents modes de construction. Comme toujours, nous devons, nous, usagers, nous contenter de poser certains problèmes aux constructeurs, nous réclamons des machines qui tiennent parfaitement la route, car cela nous donne la sécurité, et qui soient aussi confortables que possible. Quant aux moyens d'atteindre cet idéal, nous devons laisser toute latitude aux constructeurs pour les choisir. Une motocyclette constitue un ensemble qui doit être homogène, et dont toutes les parties doivent être étudiées selon un plan général. Au cours de diverses controverses entre motocyclistes, nous entendons réclamer une machine qui emprunterait le cadre Z, le moteur Y, la transmission X, etc. Rien ne dit que cette machine composite réalise la machine idéale. Il est infiniment probable, au contraire, que les résultats seraient assez décevants. Il faut se rendre compte, en effet, que le progrès consiste surtout à éliminer les défauts d'un type primitif, et d'établir peu à peu une harmonie aussi complète que possible entre les éléments qui le constituent. C'est pourquoi un prototype doit être livré à des essais extrêmement prolongés et subir des retouches très importantes avant que l'on en arrive à l'étude de sa production en série, qui,





Type classique de cadre interrompu.

en plus des problèmes techniques, pose à son tour des problèmes industriels et commerciaux. Ne disons donc pas qu'il y a un cadre meilleur qu'un autre, mais constatons seulement qu'une machine tient mieux la route qu'un autre. Ce n'est pas sur des discussions de technique pure que nous baserons le choix de notre machine, mais sur des essais, et il n'est pas rare qu'une solution en apparence médiocre au point de vue technique, mais bien réalisée soit, à l'usage, supérieure à une solution apparemment parfaite mais qui n'a pas été bien mise au point. Remarquons d'ailleurs que la clientèle le sent bien et que beaucoup de machines autour desquelles se massaient les visiteurs des Salons, n'ont été que bien rarement celles qui trouvaient des acheteurs. Ce sont là des choses qu'il ne faut pas perdre de vue quand on étudie une partie quelconque d'une motocyclette.

Nous étudierons d'abord le cadre puis la direction.

Efforts auxquels est soumis un cadre

UN cadre prenant point d'appui sur les moyeux des roues doit d'abord supporter une charge constituée par le moteur et la transmission, par le réservoir d'essence, par le pilote. En comptant 60 kilos pour le moteur et la transmission, une quinzaine pour le réservoir plein d'essence, et 80 pour le conducteur, nous arrivons à un total de 155 kilos. Cela n'est pas très considérable, mais malheureusement le cadre est soumis à des chocs verticaux qui obligent à lui donner une résistance beaucoup plus grande, 20 ou 30 fois au moins supérieure à celle qui serait suffisante pour supporter cette charge à l'état statique. N'oublions pas

d'ailleurs que le cadre ne représente qu'une faible partie du poids total de la machine et qu'il n'y a pas un intérêt majeur à rechercher un allègement qui affecterait sa robustesse.

Dans le plan vertical il y a d'autres efforts à noter. Quand la roue avant rencontre un obstacle elle tend à reculer et ainsi à comprimer le tube avant qui tend à s'infléchir et à étirer le tube horizontal supérieur. C'est ainsi qu'avec les fourches coulissantes, il n'était pas rare, à la suite d'un choc assez rude, de voir le raccord lâcher.

D'autre part, le moteur s'il était libre, tournerait tout entier autour de son axe en sens inverse des aiguilles d'une montre. Le cadre doit s'opposer à ce mouvement. Il en est de même de la boîte de vitesses. Dans le cas du bloc moteur c'est, évidemment, tout l'ensemble qui tend à tourner et qui doit être immobilisé par le cadre.

D'autres efforts s'exercent dans le plan horizontal. Les chaînes sont déportées par rapport au plan de la machine. Le moteur tend donc à tourner autour de son axe vertical et il en est de même de la boîte de vitesses.

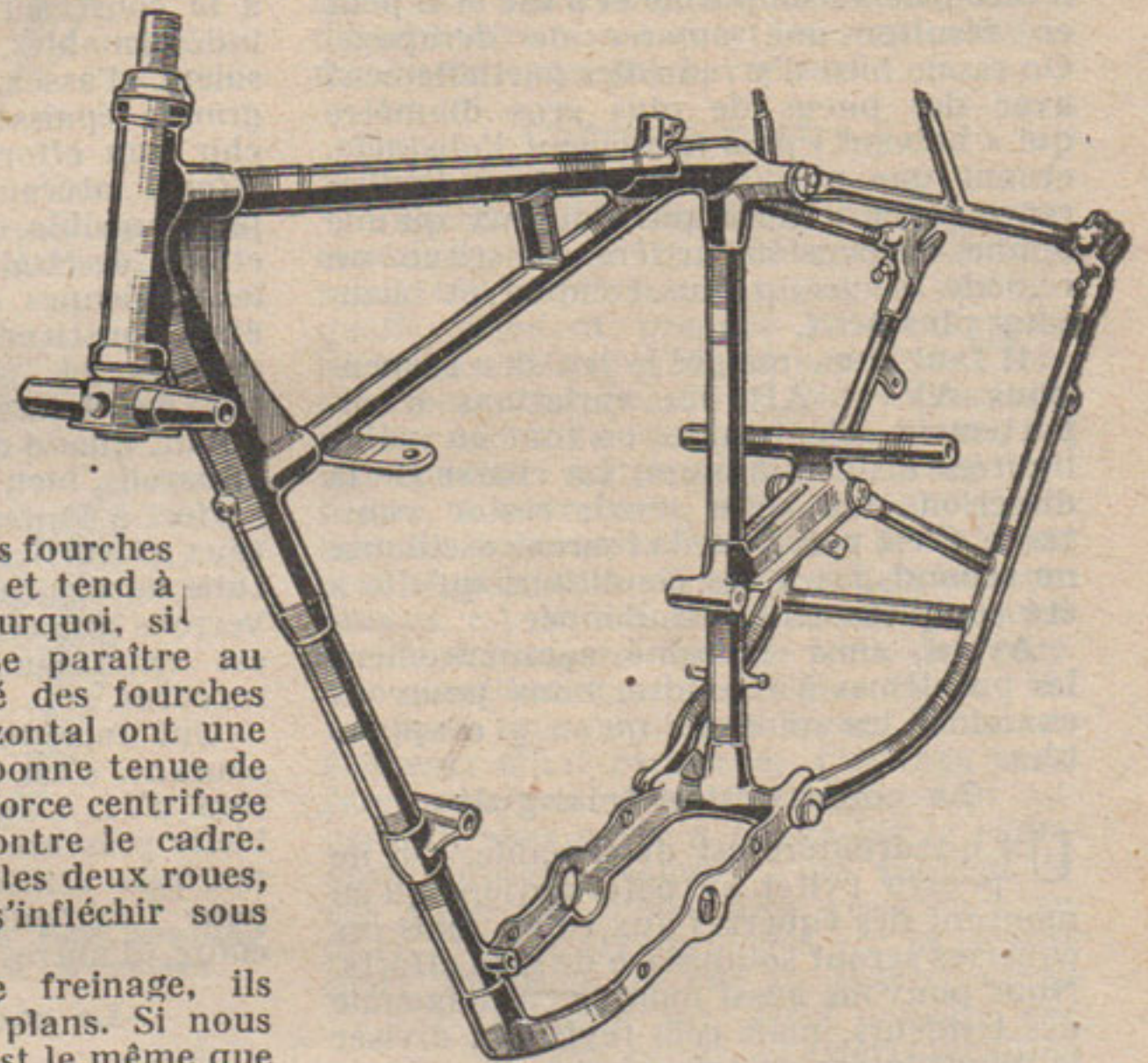
La traction exercée par la chaîne fait travailler à la compression les fourches arrière côté transmission, et tend à les faire fléchir. C'est pourquoi, si paradoxal que cela puisse paraître au premier abord, la rigidité des fourches arrière dans le plan horizontal ont une belle importance pour la bonne tenue de route. Dans les virages la force centrifuge s'applique latéralement contre le cadre. Prenant point d'appui sur les deux roues, le cadre a tendance à s'infléchir sous l'effet de cette force.

Quant aux efforts de freinage, ils s'exercent dans les deux plans. Si nous freinons à l'avant, l'effet est le même que celui d'un choc, c'est-à-dire que le tube

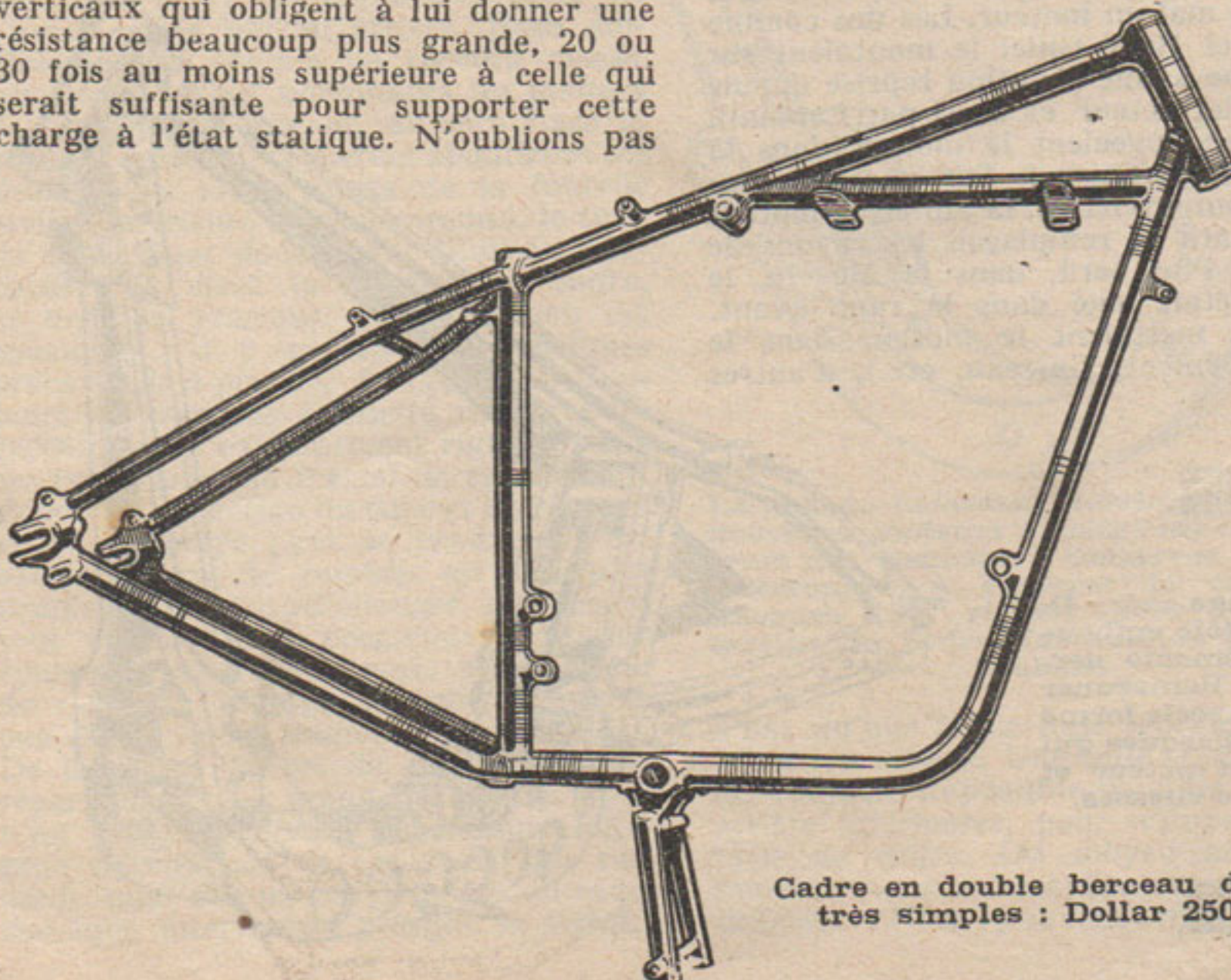
avant travaille à la compression et le tube supérieur horizontal à la traction. Le frein étant déporté et prenant point d'appui sur la fourche, inflige à celle-ci un mouvement de torsion. Quand nous freinons à l'arrière, tout le cadre travaille à la traction mais le frein prenant point d'appui sur la fourche arrière tend à la faire fléchir.

Suspensions et rigidité

Dès l'instant que les roues restent dans le même plan (exception faite des virages) malgré les efforts auxquels est soumise la machine, on peut dire que la condition la plus importante de la bonne tenue de route est réalisée. Ceci concerne exclusivement la rigidité dans le plan horizontal. La rigidité verticale a une moindre importance mais encore faut-il s'entendre. La partie centrale du cadre doit être parfaitement rigide, même verticalement, pour maintenir solidement moteur et boîte de vitesses, sinon nous aurons des vibrations violentes qui désagrégeront



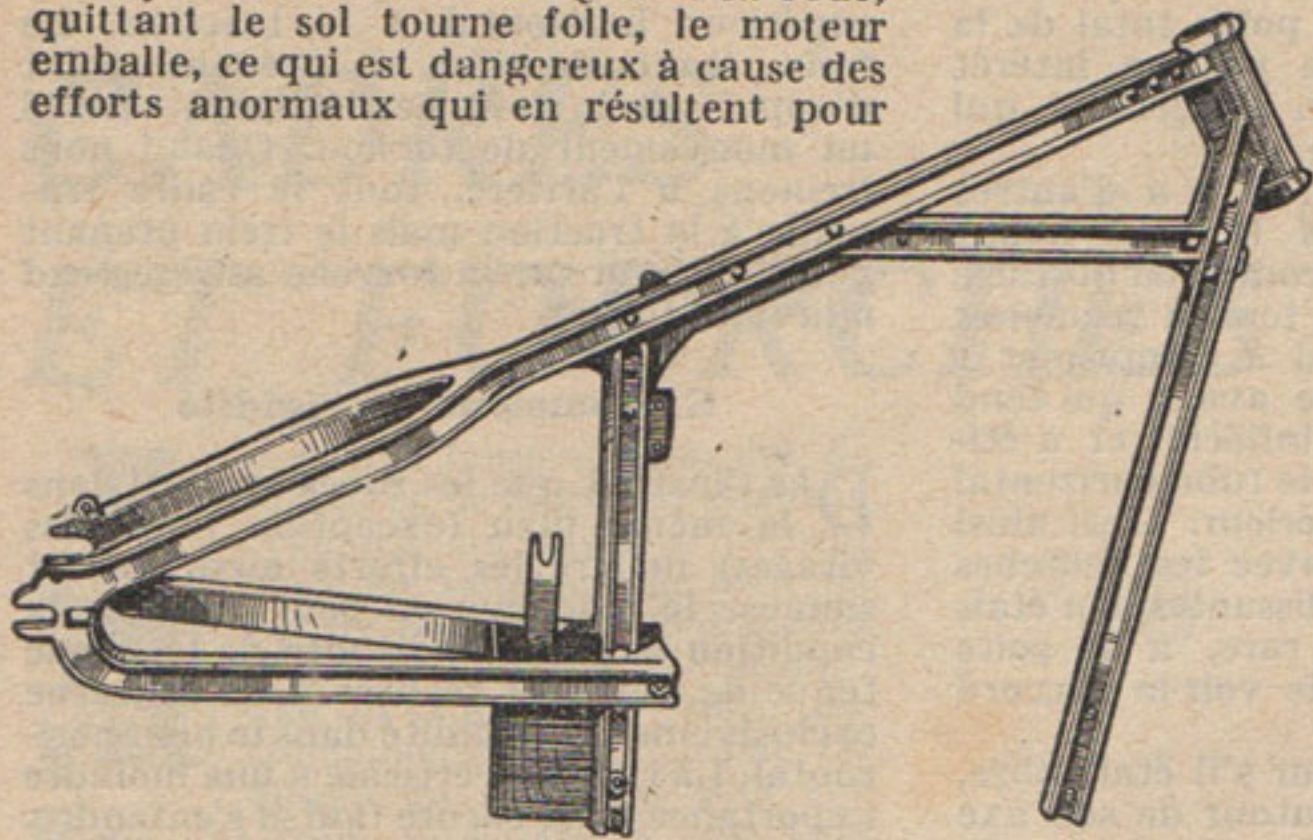
Un cadre à « semelle » semblable à celui de la Norton dont il est du reste inspiré : celui de la G.C. Benelli, de Couturier.



Cadre en double berceau de lignes très simples : Dollar 250 cmc.

le cadre et seront loin d'être agréables pour le motocycliste. Par contre, il y a intérêt à ce que la roue avant puisse se déplacer verticalement, ces déplacements étant contrôlés par un système de suspension. Nous ne pouvons plus imaginer une motocyclette sans suspension avant d'autant que la roue est poussée, ce qui augmente la violence des chocs. Il est à priori, tout aussi logique de reconnaître la nécessité d'une suspension de la roue arrière. Malheureusement, le problème est beaucoup plus complexe que pour la roue avant, parce que la roue arrière n'est pas simplement porteuse mais motrice. Nous verrons plus loin les difficultés qui en résultent et les solutions proposées. La suspension arrière à condition d'être équipée d'amortisseurs assure le contact constant avec le sol. Même sur les meilleures surfaces, même sur un autodrome aussi parfait que possible, la roue arrière rebondit et cela présente de

multiples inconvénients. Quand la roue, quittant le sol tourne folle, le moteur emballe, ce qui est dangereux à cause des efforts anormaux qui en résultent pour



Un cadre interrompu en poutres d'acier matricé assemblées par la soudure électrique, celui de la moto italienne Fiamma qui monte un « Supermoteur » Farina 250 cmc.

les pièces en mouvement et particulièrement le piston, l'embellage et la distribution. C'est la cause la plus fréquente des ruptures d'organes. Le pneu quand il retourne au sol patine et s'use et il peut en résulter une amorce de dérapage. On essaie bien d'y remédier partiellement avec des pneus de plus gros diamètre qui « boivent » plus facilement l'obstacle, et ont une plus grande surface d'adhérence, mais il n'est pas douteux qu'une bonne suspension arrière constitue un remède beaucoup plus complet et beaucoup plus actif.

Il faut que, malgré le jeu des suspensions AV et AR, les variations d'emplacement soient nulles ou tout au moins limitées à un minimum. La chasse de la direction doit, elle aussi, rester constante. C'est parce que la fourche oscillante ne répond pas à ces conditions qu'elle a été complètement abandonnée.

Ayant ainsi examiné sommairement les problèmes à résoudre, nous pourrions examiner les solutions qu'on y a apportées.

La construction triangulée

UN quadrilatère est déformable. On ne pourra éviter sa déformation qu'en montant des équerres aux coins, mais ces équerres seront soumises à de gros efforts. Nous pouvons aussi monter en diagonale des tendeurs, mais cela revient à diviser le quadrilatère en triangles.

Une plaque de métal peut résister à un gros effort dans son plan, mais attention au moindre effort latéral et au moindre fléchissement qui en résulterait. Pour résister aux efforts latéraux, il faudra rabattre les bords et former ainsi un longeron. Il est évident qu'une plaque d'une épaisseur et de dimensions déterminées aura une rigidité latérale moindre que le longeron, mais que cette rigidité latérale sera acquise pour ainsi dire au détriment de la rigidité verticale. Il faut donc étudier avec un très grand soin les efforts que la pièce devra supporter. Jusqu'à ces dernières années, les longerons de châssis de voiture étaient d'une hauteur insuffisante et la rigidité dans le plan vertical était nettement insuffisante. On a donc augmenté la hauteur des longerons, on a soudé une seconde plaque et constitué des longerons tubulaires. Quant à la rigidité latérale des châssis automobiles, elle est accrue par des traverses en X, des traverses tubulaires etc. Il ne faut pas perdre en effet de vue que les efforts latéraux et aussi les efforts de torsion exercés sur un châssis automobile à suspension classique sont beaucoup plus considérables que ceux exercés sur un cadre de motocyclette.

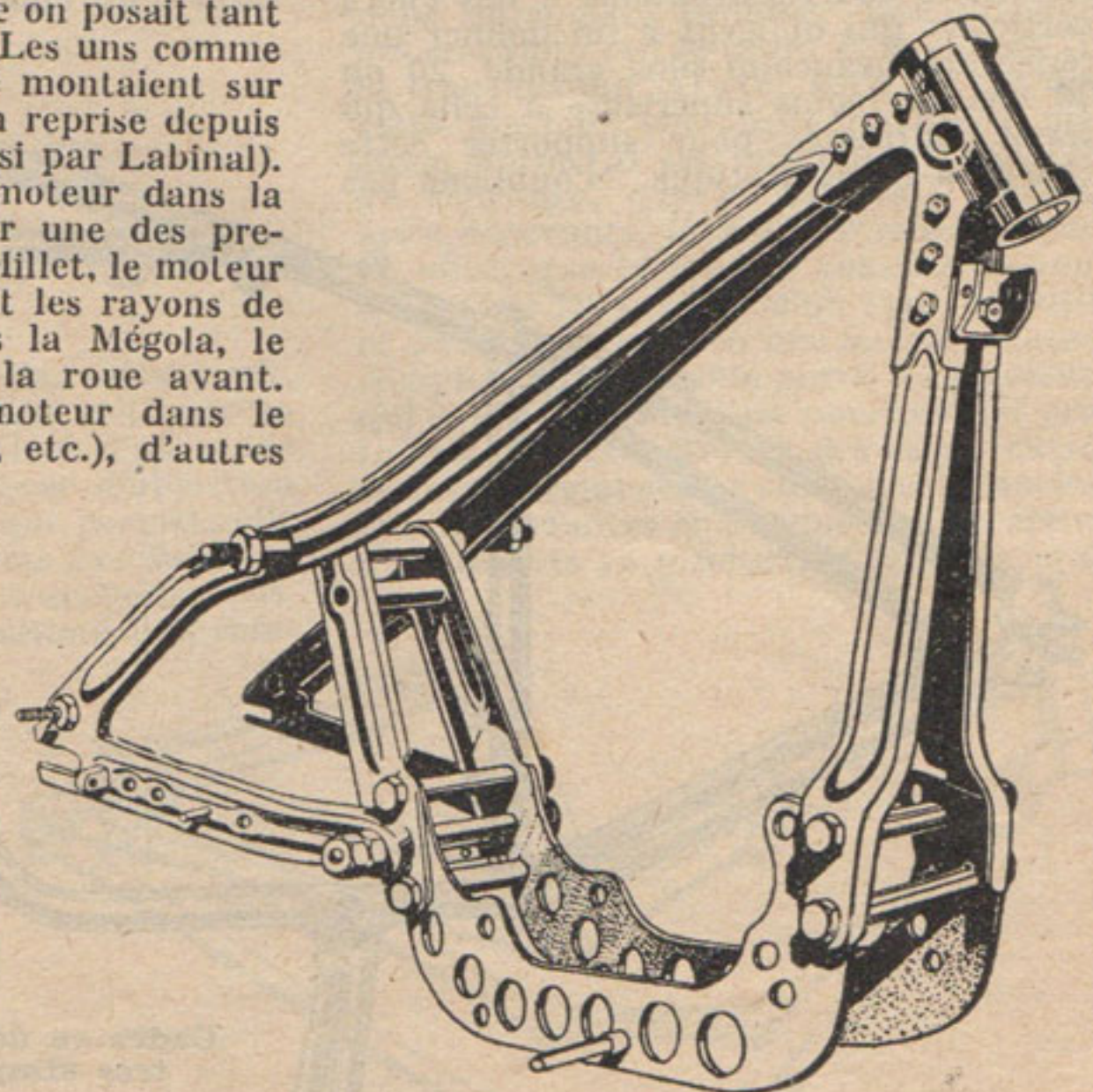
La construction tubulaire est, elle aussi, fort intéressante, car la résistance du tube à la flexion est égale dans toutes les directions. Il se prête admirablement à la construction d'ensembles triangulés, indéformables, à condition que les tubes soient d'assez gros diamètre et d'assez grande épaisseur pour résister sans fléchir aux efforts de compression et aux efforts latéraux. Ce qu'il faut éviter le plus possible avec les tubes, ce sont les efforts de cisaillement. Par exemple dans les anciennes « cages à poule » la queue était constituée par des tubes perpendiculaires, la triangulation étant obtenue par des haubans en corde à piano. Il fallait, quand on soulevait la queue de ces appareils, bien faire attention à appliquer l'effort à l'intersection des tubes horizontaux et verticaux, et non ailleurs, car le tube horizontal fléchissait aussitôt. Nous verrons que cette question du cisaillement est extrêmement importante pour les raccords.

Une autre forme de poutre d'un emploi courant, c'est la poutre matricée en section d'H. Dans le moteur lui-même, la bielle présente cette forme. Beaucoup de marques utilisent des poutres matricées pour l'élément horizontal supérieur du cadre, d'autres pour le cadre tout entier.

Le cadre de bicyclette

LA motocyclette a été à l'origine une bicyclette sur laquelle on posait tant bien que mal un moteur. Les uns comme Werner et René Gillet le montaient sur la fourche avant (solution reprise depuis par Cyclotracteur et aussi par Labinal). Les autres logeaient le moteur dans la roue arrière (Singer). Sur une des premières motocyclettes, la Millet, le moteur était rotatif et remplaçait les rayons de la roue. Plus tard, dans la Mégola, le moteur était logé dans la roue avant. D'autres mettaient le moteur dans le cadre (Clément, Garreau, etc.), d'autres

Un étrange cadre D. K.W. en tôle emboutie à éléments nervurés. Remarquer l'énorme socle formé de deux flasques qui maintient moteur et boîte de vitesses.



en avant du pédalier. Dans la Lamandière et Labré, dans les premières Ludian, le moteur remplaçait le tube de selle.

C'est à Werner que revient l'honneur d'avoir trouvé la formule à partir de laquelle a évolué le cadre moderne. Il coupa le tube avant et logea le moteur vertical en avant du pédalier, mais un tel cadre a tendance à s'ouvrir et fatigue le carter du moteur. Prudemment Werner plaça sous le réservoir un tube de renfort horizontal. D'autres incurvaient le tube avant à sa partie inférieure pour constituer le berceau qui recevait le moteur. René Gillet eut l'idée d'abaisser vers l'arrière le tube supérieur, ce qui donnait une position de selle beaucoup plus basse. Et ainsi le cadre classique se trouvait constitué! Remarquons que de cette manière le quadrilatère supérieur tend à devenir un triangle. Le cadre moderne était né. Il a régné en maître pendant un nombre considérable d'années et est encore extrêmement populaire.

Elément principal d'un cadre à poutre. Cette fabrication très robuste est, de plus, très économique.

D'autres inventeurs cherchaient une triangulation plus parfaite. Ce fut une des grandes idées d'Alfred Scott. Examinons un cadre Scott. Le tube de selle est de très gros diamètre (sur les premiers modèles, il servait même de réservoir d'huile). Il est réuni à la direction par un autre tube de grand diamètre incliné et le cadre était ouvert. Les autres tubes servaient à haubaner ces deux gros tubes et convergeaient vers le moteur. Les fourches arrière étaient triples. La Cotton nous offre également un très bel exemple de triangulation, les tubes de fourche se

continuant vers la direction. Dans la Francis Barnett la triangulation est si parfaite que les raccords sont inutiles et que les éléments tubulaires sont simplement réunis par des boulons. Il en était de même d'un remarquable cycle-car, le Scott Sociable étudié à l'origine pour le transport d'une mitrailleuse. Il est regrettable que cette admirable machine ait disparu, uniquement à cause de son aspect un peu étrange. Mais en somme, ces cadres parfaitement triangulés n'ont jamais constitué que des exceptions et pendant le cadre interrompu a été le cadre type.

Mais la chaîne se substituait à la courroie. Celle-ci, par sa souplesse, évitait au cadre les efforts brusques, alors que la chaîne nécessite un cadre beaucoup plus rigide, surtout à l'arrière. La puissance des moteurs s'est accrue et il a fallu renforcer les cadres. Et enfin, l'augmentation des vitesses a obligé à rechercher une rigidité latérale plus grande pour assurer une meilleure tenue de route. La rigidité latérale a donc amené à modifier les cadres.

Le cadre classique peut-il être rigide latéralement ?

ENFILONS le tube de direction sur une barre solidement maintenue dans un étau et imprimons au cadre un mouvement de torsion. S'il fléchit, nous ne pouvons espérer une bonne tenue de route.

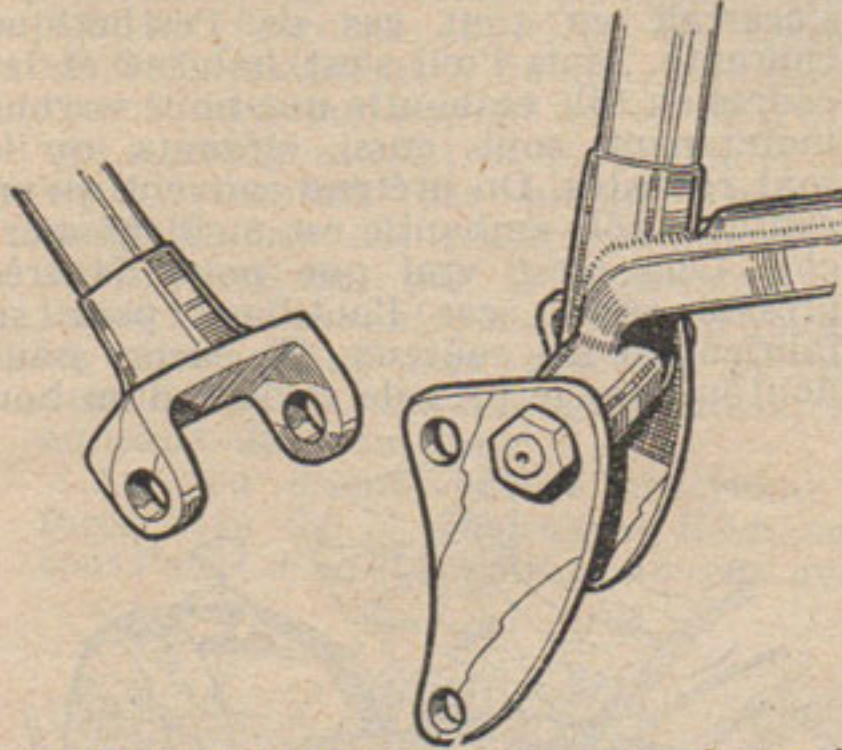
Pouvons-nous obtenir une résistance suffisante d'un cadre classique ? Sans aucun doute, si nous employons des tubes d'assez gros diamètre et si nous les maintenons par de solides raccords. Les raccords de direction jouent, à cet égard, un rôle extrêmement important et, dans bien des cas, le raccord de direction est d'une seule pièce. Mais ce n'est pas tout. Il faut que le moteur soit solidement maintenu aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. Le tube avant doit donc être très solide ainsi que le tube de selle et les raccords. Généralement, le raccord de selle auquel aboutissent les deux tubes supérieurs et le tube de selle est d'une seule pièce. Tout comme pour le raccord de direction, ce raccord sera de préférence en acier forgé et usiné. Il nous faut, d'autre part, assurer une rigidité parfaite du cadre entre le moteur, la boîte de vitesses et le moyeu arrière. Nous emploierons, là encore, un raccord massif sur lequel seront boulonnées les plaques de fixation du moteur, où sera fixée la boîte de vitesses, et auquel aboutiront les deux tubes assez courts de la fourche arrière inférieure et bien entendu, le tube de selle. C'est donc avant tout des raccords que vient la rigidité du cadre, et dans la pratique, cette solution est excellente. Il y a, toutefois, quelques précautions à prendre. Les tubes ont toujours une certaine élasticité alors que les raccords sont extrêmement rigides. Dans ces conditions, un travail de cisaillement s'opère à la jonction du tube et du raccord et une rupture peut se produire. Fort heureusement, le remède est des plus simples. Il suffit d'allonger le raccord tout en réduisant progressivement son épaisseur et, d'autre part, à l'intérieur du raccord, l'alésage du tube augmente peu à peu pour réduire son épaisseur. De la sorte, l'effort de cisaillement est réparti sur une grande longueur et il n'est plus dangereux. La soudure autogène permettrait de supprimer les raccords, mais elle ne convient pas au cadre classique interrompu puisque la rigidité

de celui-ci est due avant tout, aux raccords.

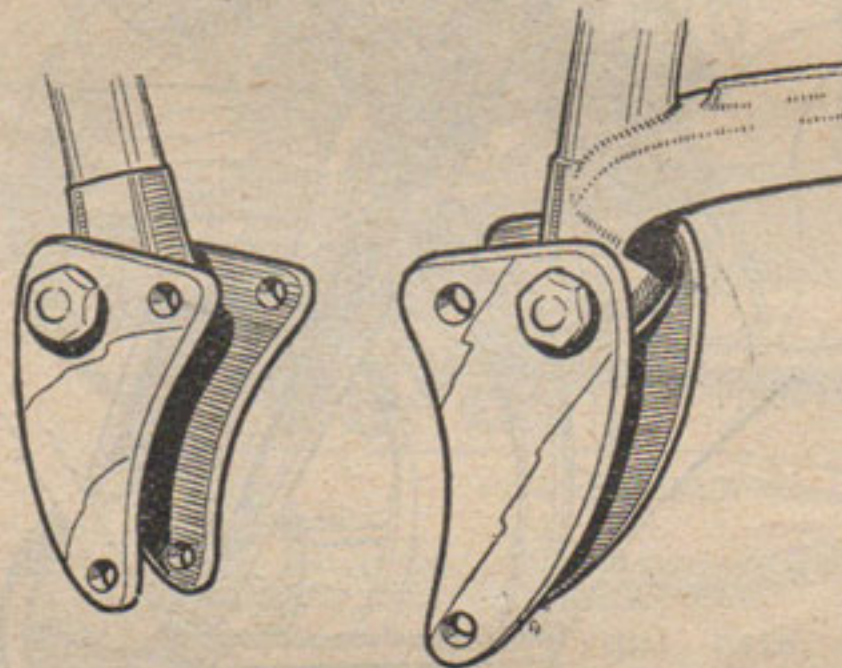
Triangulation horizontale

UNE triangulation horizontale parfaite est difficile à assurer. A cet égard, le cadre de la Cotton est remarquable, puisque les quatre tubes supérieurs partent du moyeu arrière, viennent rejoindre la direction et constituent ainsi deux triangles. Mais à vrai dire, ces triangles

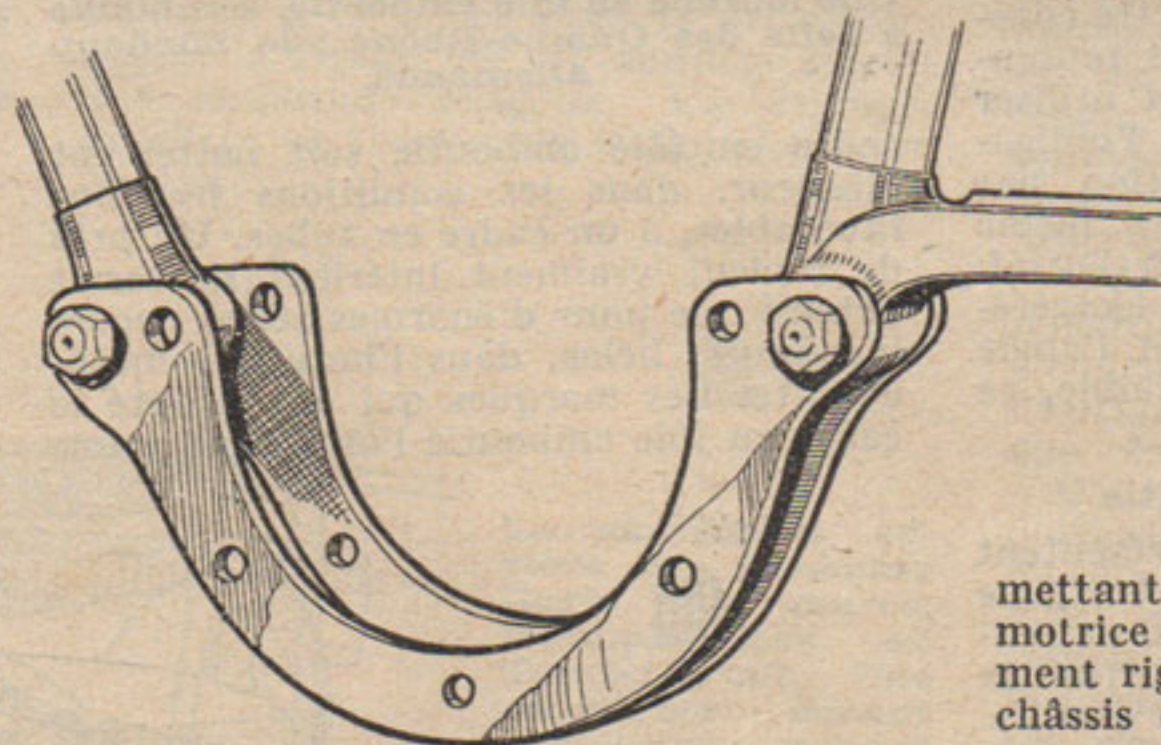
TROIS MODES DE FIXATION DES MOTEURS



Fixation à trois boulons, par chape à l'avant et deux flasques à l'arrière.



Fixation à quatre boulons par doubles flasques à l'avant et à l'arrière.



La grande puissance développée par les nouveaux moteurs a obligé les constructeurs qui tiennent à conserver le cadre interrompu, à entourer le carter de flasques très rigides pour éviter la torsion du cadre. Ici fixation par cinq boulons.

n'ont qu'une faible base représentée par le moyeu arrière. Une telle triangulation est toujours impossible pour les fourches arrière inférieures, pour n'importe quel type de cadre. Du moyeu arrière au moteur, nous aurons toujours un quadrilatère. Nous pouvons utiliser deux

tubes directs jusqu'à l'avant du moteur et les maintenir par des traverses ou des plaquettes ou par les attaches du moteur. Nous pouvons, en avant du moteur, les faire monter vers la direction où ils se rejoignent. Nous pouvons aussi les relier à la direction par un tube unique de gros diamètre. Dans le cadre Norton, le moteur est monté sur une sorte de plateau en acier forgé. L'essentiel est d'avoir un bâti très solide qui serve de fondations au moteur et assure un alignement parfait et constant entre le moteur, la boîte et le moyeu arrière. Mais, de plus, nous devons prendre nos dispositions pour que la poussée du moyeu arrière soit transmise à la direction sans aucun fléchissement du cadre. C'est ce que réalise parfaitement le cadre Cotton. C'est pourquoi aussi dans la plupart des machines les fourches AR supérieures sont très inclinées et presque dans le prolongement du tube supérieur. Ce serait une erreur de trianguler les fourches arrière supérieures, en plaçant le sommet du triangle au raccord de selle. Au contraire, à cet endroit, elles doivent être assez écartées mais solidement soutenues par le raccord.

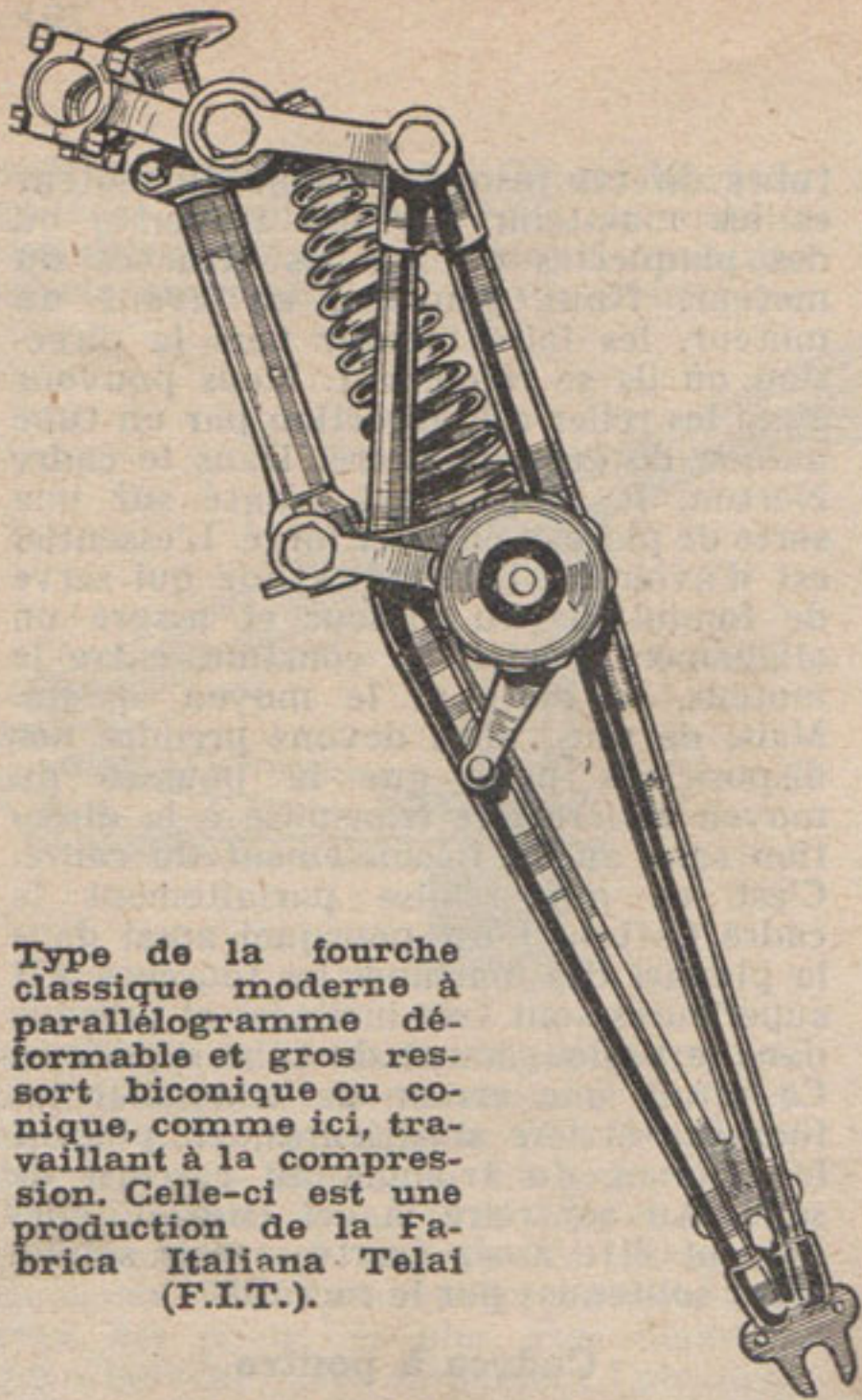
Cadres à poutre

Nous pouvons constituer un cadre excellent en utilisant une poutre supérieure d'une rigidité complète formant bloc avec la direction, et sur laquelle viennent prendre point d'appui les autres éléments de la machine. Trois solutions sont possibles. Nous pouvons utiliser un tube de très gros diamètre, une poutre matricée, le réservoir lui-même. A notre avis, il est difficile d'utiliser un tube assez gros pour offrir à lui seul la résistance nécessaire. Le réservoir poutre est utilisé avec succès sur une machine française dont le reste du cadre est constitué par des éléments en H. Le tout est en alliage léger. Tous les éléments étant boulonnés, l'usinage peut être parfait et un parfait alignement est garanti, sans avoir à dégauchir le cadre après brasage, comme c'est souvent le cas avec les tubes. Des réservoirs en acier avaient été employés sur la Beardmore Precision et sur la Peters. Cette solution est assez délicate car il faut éviter les efforts localisés et le problème de la fixation des éléments du cadre est difficile. Aussi, dans la plupart des cas, on a recours à la poutre matricée sur laquelle on boulonne les autres éléments du cadre.

En somme, le cadre idéal comprendrait : 1° un châssis rigide sur lequel seraient groupés la roue motrice, le mécanisme de transmission et le moteur ; 2° une poutre également rigide transmettant à la direction la poussée de la roue motrice ; 3° une série d'organes également rigides assurant la liaison entre le châssis et la poutre supérieure.

Le cadre P. M.

COMME nous le disions plus haut, on a, dans certains cadres, utilisé le moteur comme partie du cadre, mais une telle solution présente de graves défauts à cause des efforts imposés au moteur, du manque d'accessibilité, etc. Dans la P. M., le moteur ne fait pas partie du cadre malgré l'apparence. Le tube avant est bien coupé et le moteur se loge dans l'intervalle, mais il est enfilé sur quatre tiges qui relient les deux par-



Type de la fourche classique moderne à parallélogramme déformable et gros ressort biconique ou conique, comme ici, travaillant à la compression. Celle-ci est une production de la Fabbrica Italiana Telai (F.I.T.).

ties du tube, terminées par des plateaux. Le plateau inférieur est monté sur une charnière, en sorte que si on dégage les tiges du plateau supérieur le moteur peut être dégagé. On a ainsi un cadre très robuste et un moteur remarquablement accessible. La construction est assez coûteuse et c'est pourquoi sans doute P. M. emploient-ils un cadre classique pour leurs 250 et leurs 350 cmc.

Emploi des longerons

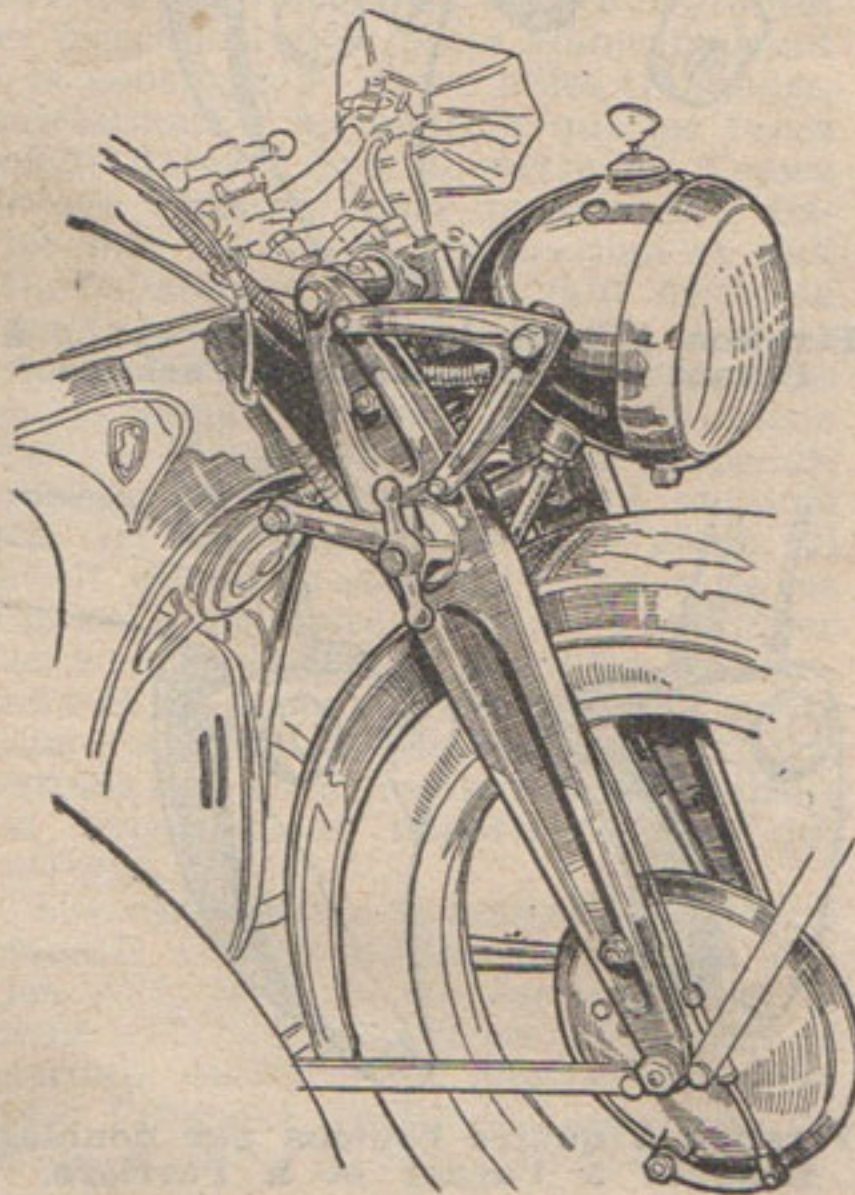
CERTAINS constructeurs emploient en place de tubes des longerons en tôle. Cette solution peut présenter certains avantages car les longerons permettent une plus grande liberté de dessin que les tubes. On peut augmenter la hauteur ou la largeur selon les efforts auxquels les longerons sont exposés, prévoir des congés où cela est nécessaire, etc. Toutes ces variations de profil offrent donc beaucoup d'intérêt, bien que l'œil ne soit pas habitué à cette construction. On pourrait également reprendre la formule du Ner a Car et utiliser un longeron unique, mais c'est l'obligation de recourir à une direction par moyeu à rotule qui n'a pas la même précision qu'une direction à pivot central. De plus, on ne peut pas évaser exagérément les longerons à l'avant, et l'angle de braquage est relativement faible, ce qui réduit la maniabilité.

Cadres en tôle emboutie

LES cadres en tôle emboutie présentent certainement une rigidité verticale très considérable et de ce côté on ne rencontre aucune difficulté. C'est surtout la rigidité latérale qui doit être étudiée. Il y a dans un cadre en tôle emboutie des parties qui ne travaillent pas et tout ce métal inutile doit être supprimé. Aussi un cadre en tôle emboutie n'est pas inélégant. La rigidité latérale peut être obtenue par des nervures. Le cadre sera de préférence d'une seule pièce ou constitué par deux moitiés soudées à l'autogène. Maintenu à sa partie supérieure par le pont ainsi formé et à sa partie inférieure par le moteur, la boîte de vitesse ou des entretoises, maintenue aussi par les nervures des parties évidées, le cadre en tôle emboutie aura une rigidité latérale excellente. Cette rigidité

est indispensable non seulement pour assurer la rigidité mais encore pour éviter les vibrations et les résonances. Un cadre en tôle emboutie bien étudiée représente un ensemble remarquablement homogène.

Il est difficile de savoir si le cadre en tôle emboutie supplantera les autres types de cadre ? C'est une question à laquelle il serait singulièrement imprudent de tenter de répondre. Pendant longtemps la clientèle a boudé parce que les cadres en tôle emboutie avaient un aspect assez lourd et disgracieux et qui s'écartait en tout cas de l'esthétique courante. Mais l'œil s'est habitué et les cadres en tôle emboutie que nous voyons maintenant sont aussi élégants qu'ils sont robustes. On prétend souvent qu'un cadre en tôle emboutie est meilleur marché. Cela n'est vrai que pour de très grosses séries, car l'outillage pour sa fabrication est coûteux. Et encore nous doutons que le prix de revient d'un bon



Une fourche en tôle emboutie, semblable à celle des Gnome-Rhône : la Zündapp allemande.

cadre en tôle emboutie soit nettement inférieur, dans les conditions les plus favorables, à un cadre en tubes. Un prix de revient vraiment inférieur ne serait obtenu que pour d'énormes séries encore inconnues, hélas, dans l'industrie motocycliste. Les marques qui ont adopté le cadre en tôle emboutie l'ont choisi parce

qu'elles estimaient qu'il convenait particulièrement aux machines qu'elles se proposaient de construire. Ce qui fait justement le mérite de notre industrie, c'est que la question du prix de revient n'est pas prise en considération au moment où l'on envisage la création d'une machine. On cherche d'abord le dessin qui répondra le plus exactement aux besoins de la clientèle. On le réalise ensuite en faisant passer la qualité avant toute autre considération. C'est à l'organisation rationnelle de la production qu'on demande d'abaisser au minimum le prix de revient.

Les moteurs transversaux

LES moteurs transversaux rendent plus urgente encore la recherche de la rigidité latérale. Nous avons connu des machines à moteur transversal dont on sentait littéralement le cadre fléchir lorsqu'on accélérât brusquement. Il semble donc qu'il faille éviter un cadre présentant la moindre flexibilité latérale. Le cadre en tôle emboutie répond fort bien à cette condition. Mais on peut obtenir des résultats excellents avec le cadre en tubes à double berceau à condition que les tubes soient d'assez gros diamètre et que le berceau soit aussi large que possible. On se rappelle sans doute le cadre de l'A. B. C., mais la largeur était exagérée et les tubes n'offraient plus une rigidité suffisante dans le plan vertical.

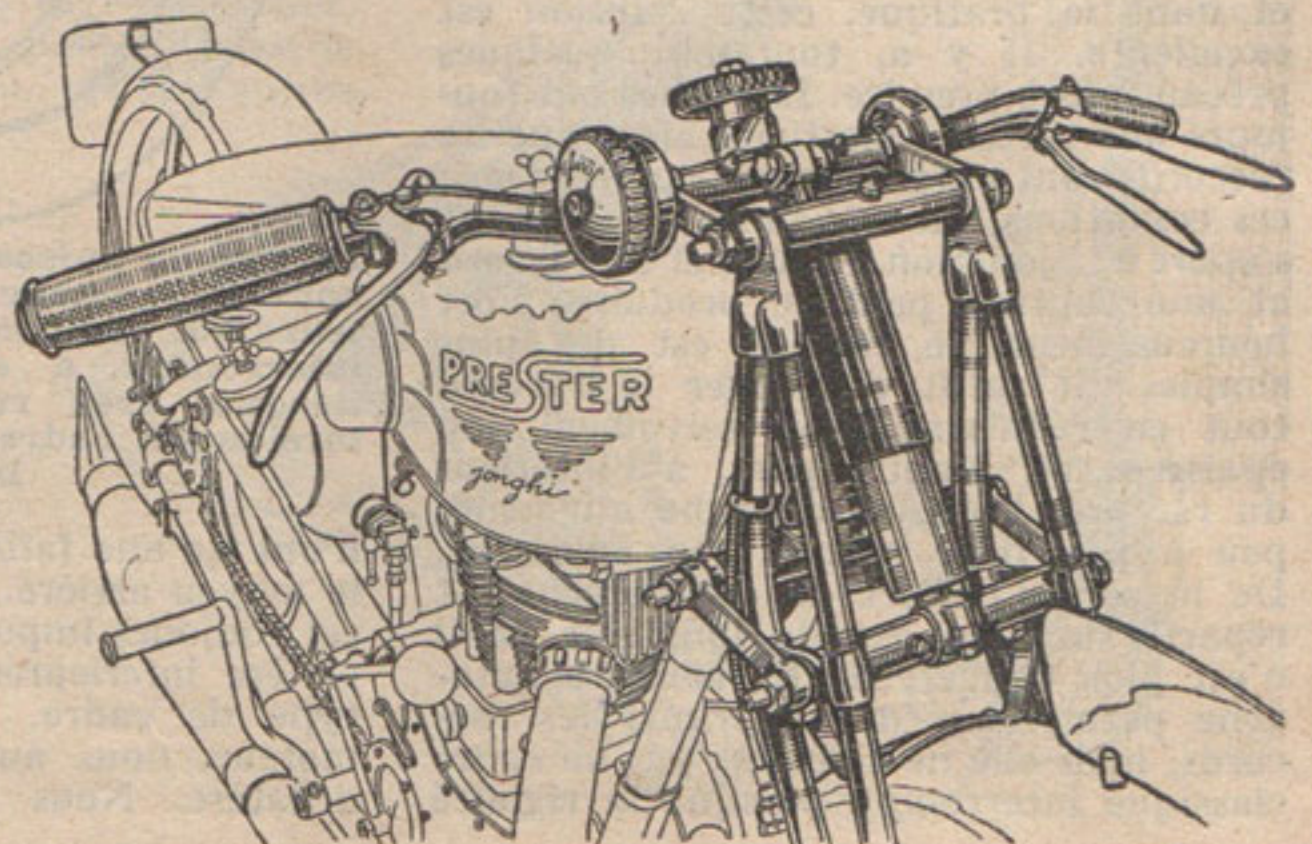
Suspension arrière

LES victoires de Guzzi dans le T. T. ont attiré de nouveau l'attention des constructeurs sur l'intérêt de la suspension arrière pour assurer une adhérence plus constante et plus parfaite de la roue motrice sur le sol.

Mais tout flottement latéral de la roue arrière doit être évité. Cela nécessite dans le cas d'une fourche oscillante une charnière extrêmement robuste et aussi, ce qu'on a trop souvent oublié, un cadre dont la partie centrale offre une rigidité complète. L'idée de René Gillet qui guide l'arrière de la fourche dans une glissière elle-même solidaire d'un cadre parfaitement rigide, est excellente. Nous savons que plusieurs constructeurs, et non des moindres, ont abordé l'étude de la suspension arrière, et nous pouvons espérer que dans un avenir assez proche elle sera d'un emploi courant. La fourche oscillante n'est d'ailleurs pas la seule solution possible. Les suspensions coulissantes (O. E. C., Dollar, Masters) conviennent fort bien à condition d'être bien guidées.

Nous ne pouvons, dans le cadre d'un article, étudier toutes les questions qui

Sur la Prester-Jonghi le ressort de fourche est enfermé dans un boîtier étanche formé de deux tubes télescopiques. Aucune torsion à craindre. C'est également la solution adoptée par Rudge.



se rapportent à la suspension arrière. Il en est deux très importantes : c'est d'abord celle de la transmission. Il faut que l'entre-axes des pignons de chaîne varie le moins possible. Quand on emploie une transmission à cardan, l'arbre de transmission doit être assez long car ses déplacements angulaires, d'autant plus grands qu'il est plus court, provoquent un entraînement saccadé de la roue arrière. Il y a là un problème redoutable qui permettrait peut-être de résoudre un moyeu suspendu. Il faut, d'autre part, éviter le synchronisme entre les périodes de fléchissement de la suspension de la roue avant et celle de la roue arrière. Ne souhaitons donc pas l'apparition prématurée de suspensions arrière insuffisamment étudiées.

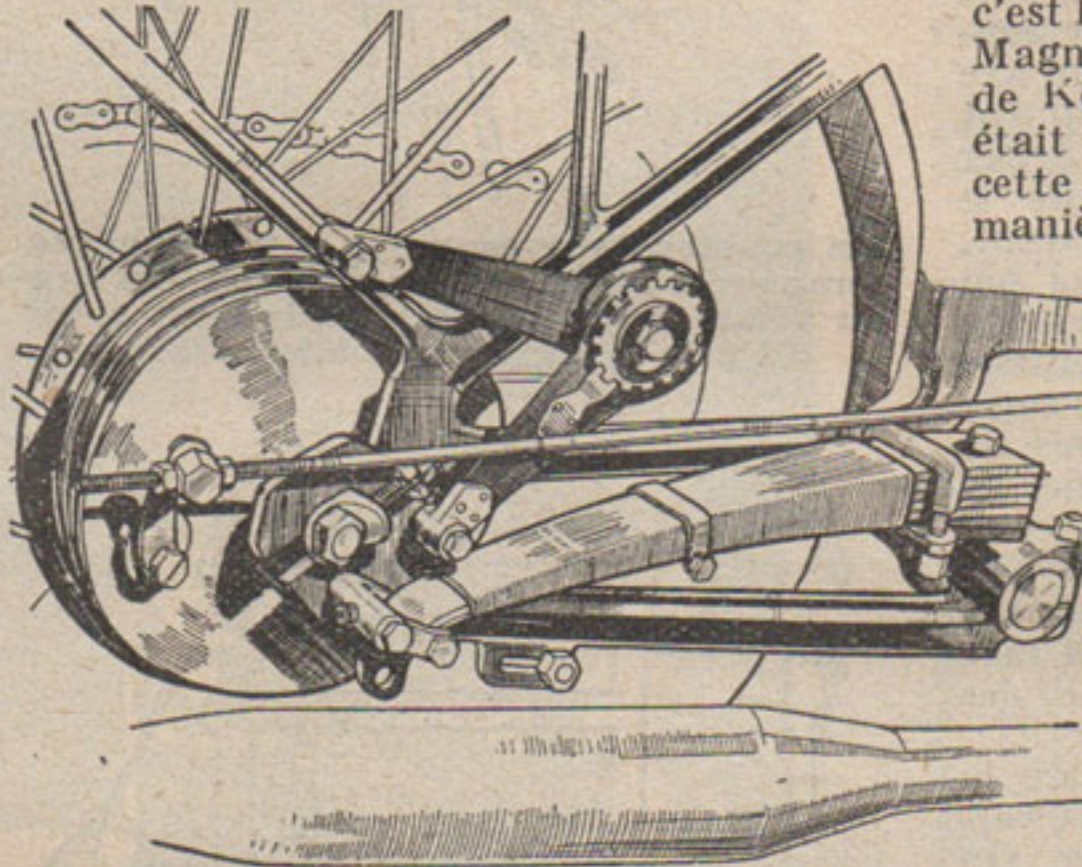
Suspension avant et systèmes de direction

La chasse est la caractéristique essentielle d'une direction. Elle est déterminée par la distance qui sépare l'axe de pivotement prolongé jusqu'au sol et le point de contact du pneu avec le sol. La roue tend de cette manière à s'aligner dans le plan du cadre. Si nous faisons pivoter la roue, l'avant du cadre se soulève légèrement. Si nous lâchons le guidon, le poids de la machine agit sur la direction et la roue reprend d'elle-même sa place. Il en résulte que plus la chasse est grande, et plus il est difficile de faire sortir la roue de son plan, plus la stabilité sera grande, plus il sera difficile de virer. Mais ce n'est pas tout. Quand la roue revient dans son plan, elle tend à dépasser la position de repos. Nous amorçons donc un mouvement oscillatoire. Le balourd de la roue agit lui aussi sur ces oscillations ainsi que les mouvements verticaux de la suspension. Les oscillations peuvent prendre alors une grande valeur et nous aurons du shimmy. Le remède est heureusement très simple. Il consiste à freiner les oscillations à l'aide d'un frein de direction, et d'autre part à équilibrer la roue. Les fléchissements du pneu jouent également un rôle important et c'est pourquoi il faut veiller de si près à la pression de gonflage des pneus.

En ce qui concerne les mouvements verticaux de la suspension, les ressorts ont une période et ne reviennent à leur position qu'après plusieurs oscillations. Si un nouveau choc se produit, l'ampli-

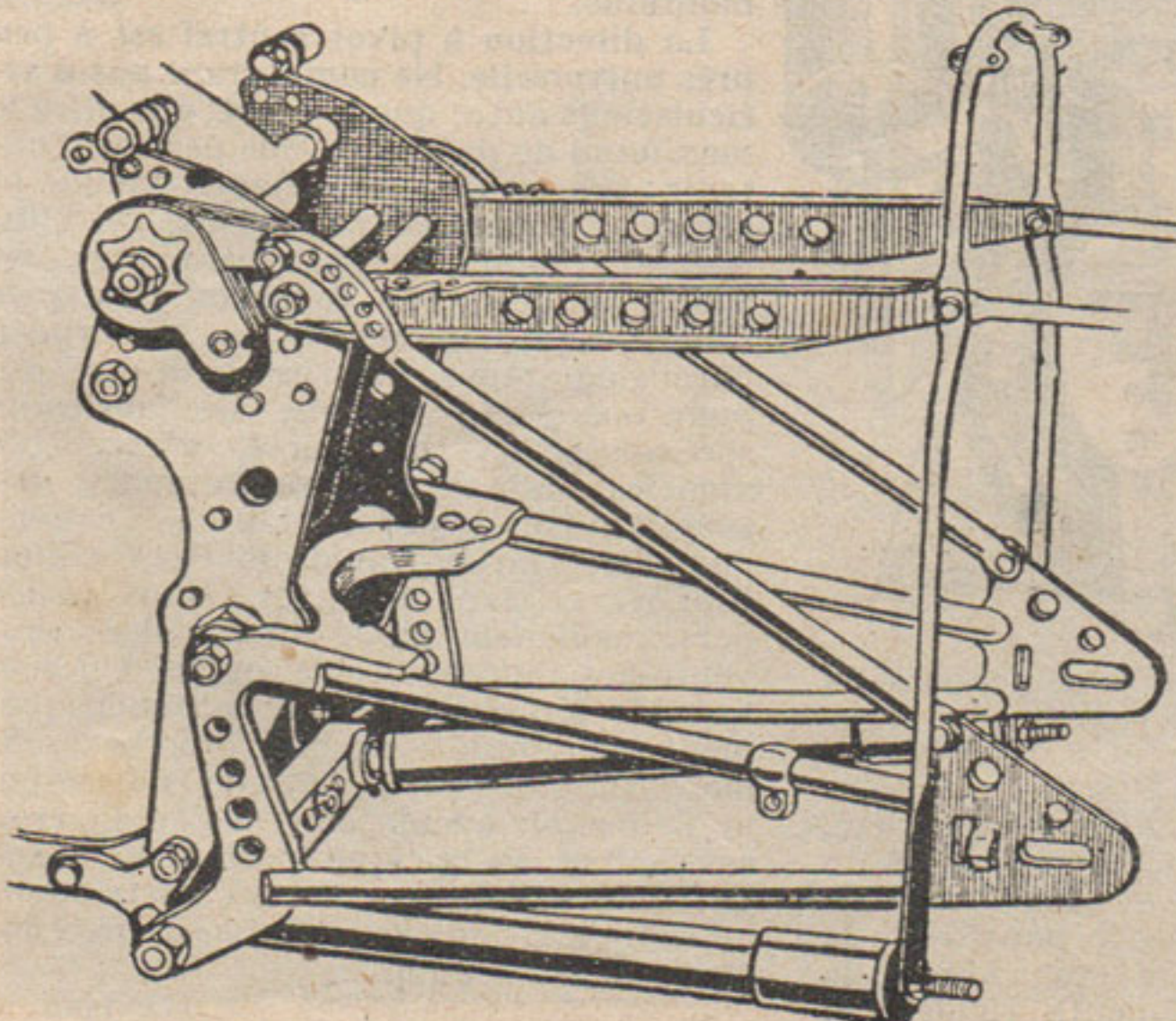
tude de ces mouvements s'accroît et la fourche talonne. De plus, si ces oscillations coïncident avec celles de la roue, le shimmy apparaîtra. Là encore le remède consiste à freiner les oscillations verticales à l'aide d'amortisseurs. L'emploi universel d'un frein de direction et d'amortisseurs est donc indispensable. On emploie généralement des amortisseurs à friction, car ils sont les plus simples, les plus économiques, les plus simples à incorporer à une suspension. Mais, bien entendu, on pourrait tout aussi bien recourir à des amortisseurs hydrauliques. Sur les fourches actuelles, les ressorts sont généralement à boudin, ce type de ressort est bon marché et le fil d'acier qui le compose est très homogène et présente rarement des pailles. On peut aussi utiliser des ressorts à lames qui ont l'avantage, par le frottement des lames les unes contre les autres, d'amortir les chocs. Sur une machine récente, nous trouvons, au lieu de ressorts, des anneaux de caoutchouc.

Au lieu d'amortisseurs absorbant la force vive de la suspension fléchissant sous l'effet d'un choc, nous pouvons avoir



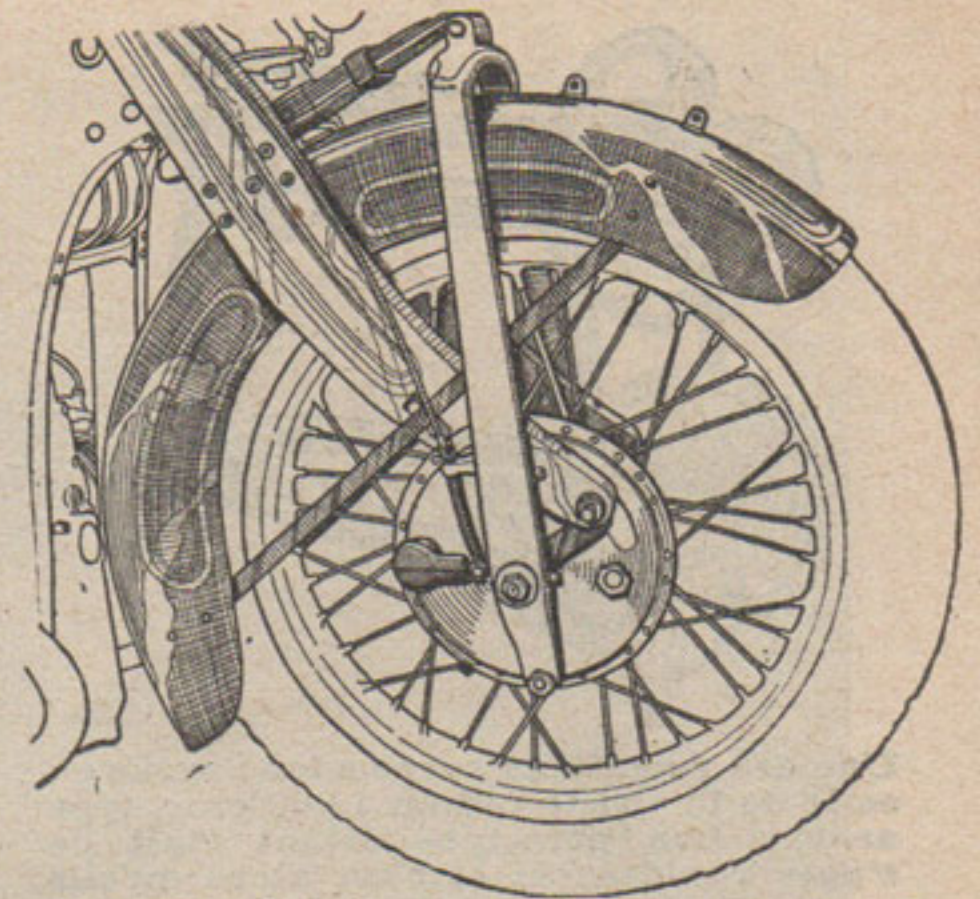
Une suspension arrière qui date de plusieurs années déjà et donnait toute satisfaction : la B.C.R.

des ressorts auxiliaires dont l'action vient s'ajouter à celle des ressorts principaux quand la flexion de ces derniers atteint une amplitude exagérée. Un exemple excellent se trouve sur la fourche de la Norton.



La suspension arrière des fameuses Guzzi de course, triomphatrices au Tourist Trophy. Elle semble horriblement compliquée, mais il s'agit, pour la 500 du moins, de machines faisant le 200 à l'heure. Il faut en conséquence une formidable rigidité latérale.

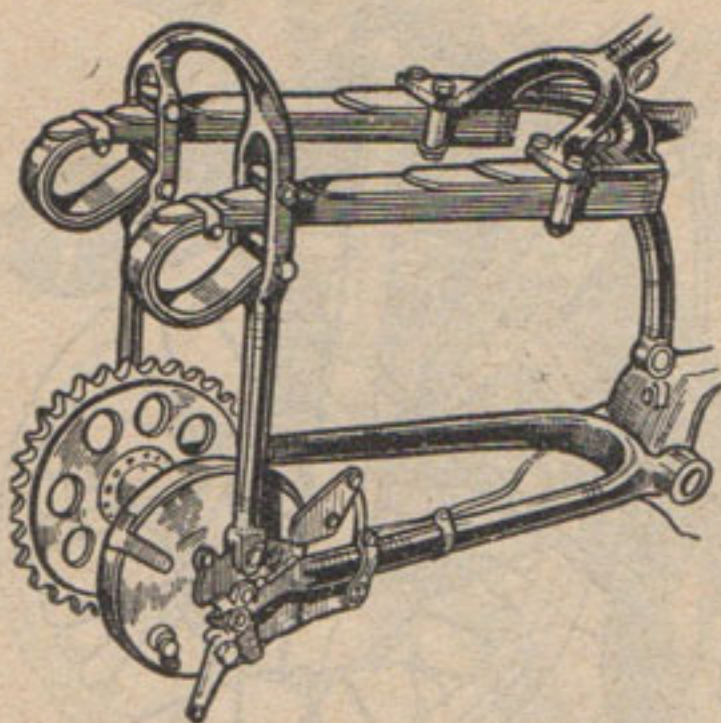
(Cliché Motor Cycling)



Fourche dite à « roue tirée » et suspension par ressort à lames. Éléments en tôle emboutie : c'est l'ancienne fourche B.M.W.

Un type de fourche que nous n'avons pas vu disparaître sans quelque regret, c'est la fourche coulissante comme celle de Magnat-Debon avant la guerre, de Scott, de Koehler-Escoffier. La tenue de route était admirable. Le seul inconvénient de cette fourche était qu'elle agissait à la manière d'un levier prenant point d'appui sur les plaquettes de fourche. Une rupture pouvait donc se produire à cet endroit et si cet assemblage était assez résistant, le tube de direction imposait au raccord supérieur un effort de traction qui pouvait, s'il était assez intense, provoquer un arrachement. On aurait pu éviter l'effort anormal exercé sur les plaquettes simplement en prolongeant les tubes fixes de la fourche jusqu'en haut de la direction ; quant à l'effort de traction exercé sur le haut de la direction, le seul remède était de renforcer la liaison entre le raccord de direction et le tube horizontal. Or, au moment où on employait ce type de fourche, les cadres étaient assez faibles à cet endroit à telle enseigne que sur les fourches à parallélogramme de ce temps, les biellettes supérieures étaient souvent constituées par deux parties coulissantes réunies par un ressort à spires. Nous croyons qu'avec les cadres actuels, ce type de fourche donnerait des résultats remarquables bien que les variations d'empattement soient pour des fléchissements donnés un peu plus grandes qu'avec une fourche à parallélogramme.

On pourrait objecter que les tubes doivent avoir une grande résistance, que les tubes coulissants travaillent au cisaillement, mais avec les matériaux dont nous disposons cela ne doit présenter aucune difficulté. La fourche à parallélogramme est, de loin, la plus populaire. Elle est excellente à condition de présenter une grande rigidité latérale. Il ne servirait à rien d'avoir un cadre parfaitement rigide si la fourche elle-même peut fléchir latéralement. Pour le solo, le résultat est facilement atteint si les tubes ont un assez gros diamètre. Pour le sidecar, un haubannage latéral est des plus utiles. La fourche, elle-même, est composée de deux éléments triangulés réunis par des tubes dans lesquels passent les axes des biellettes. Cette triangulation permet à la fourche de résister à l'effort exercé par le frein. Les axes de biellettes ne doivent avoir aucun jeu dans leurs roulements.



Une des premières suspensions arrière : celle de la vieille Indian 1.000 cmc. type armée. Son principal défaut était de s'user rapidement et c'est alors qu'elle perdait toute rigidité latérale.

C'est pourquoi quelques constructeurs introduisent des bagues de bronze dans les tubes recevant les axes. La réparation d'une fourche usagée est alors des plus faciles. Dans le cas contraire, on doit employer des tubes assez épais pour pouvoir subir un réalésage et recevoir un axe plus gros. Il faut graisser fréquemment les articulations de fourche pour éviter l'usure et chose plus grave encore le grippage. Si ce grippage se produisait, l'axe ne pouvant plus tourner dans son tube tournerait dans l'œil de la biellette qui serait rapidement entamé. La fourche à parallélogramme a un gros avantage, c'est qu'en employant des biellettes de diverses longueurs, on peut modifier la chasse. Et très souvent, on peut, à la suite d'essais avec des biellettes de longueurs différentes, améliorer notablement la tenue de route. Pour le sidecar, il faut réduire la chasse, donc employer des biellettes inférieures plus longues.

Généralement, les mouvements de la fourche sont contrôlés par un ressort vertical travaillant à la compression. On semble avoir renoncé aux ressorts latéraux qui ont l'inconvénient de n'être pas facilement égaux. S'il y a du jeu dans les articulations, la fourche n'est plus d'aplomb.

Une autre forme de fourche à parallélogramme est possible, c'est celle que nous trouvons en particulier sur la Harley-Davidson. Il y a alors une fourche fixe qui descend jusqu'à hauteur du moyeu de la roue. Celle-ci est supportée par des biellettes. La fourche mobile qui vient, elle aussi, s'appuyer sur le moyeu est à la partie supérieure munie d'un ressort fixé sur la partie fixe de la fourche. La fourche René Gillet est également de ce type.

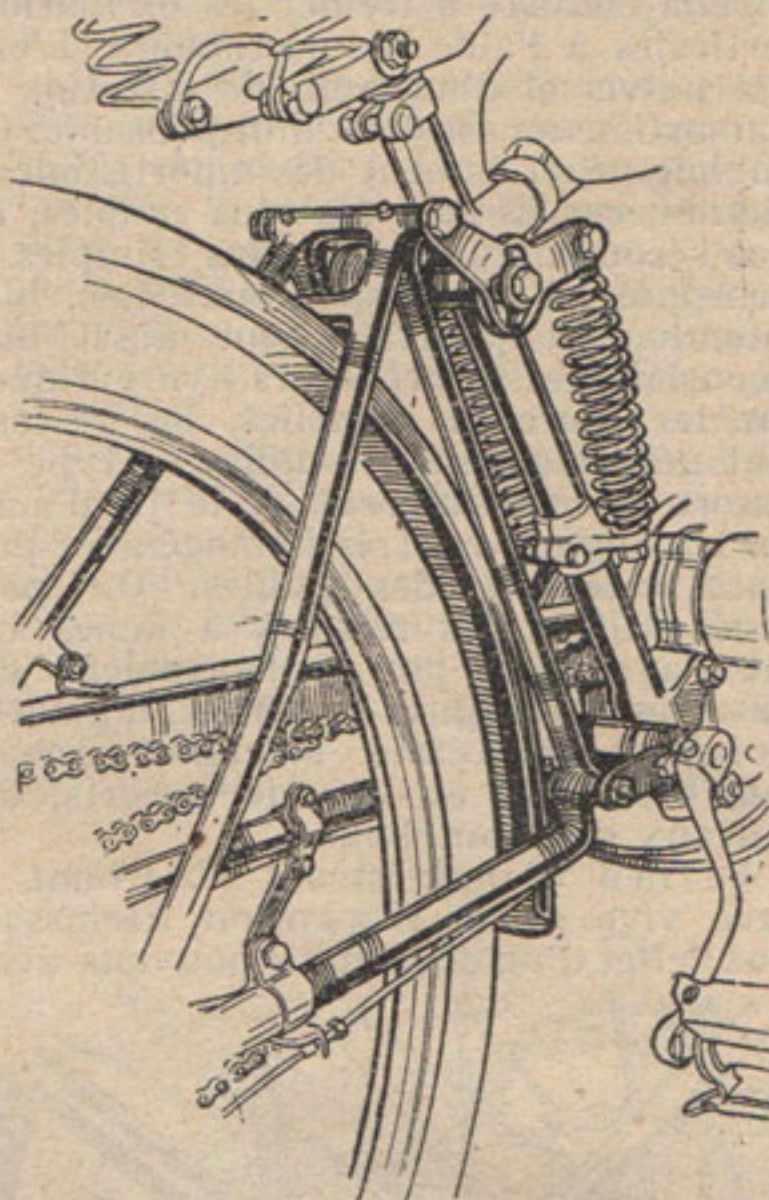
Certains constructeurs au lieu de faire pousser la roue par la partie fixe de la fourche comme dans le cas précédent la font tirer. C'est le cas de la B.M.W. et de l'Excelsior américaine. Notons d'ailleurs que B.M.W. utilise maintenant une fourche coulissante sur ses machines de course.

Dans quelques fourches à parallélogramme, les montants de la fourche ne sont pas en tubes mais en tôle emboutie. Cette construction très simple permet d'obtenir une très grande rigidité sous un faible poids.

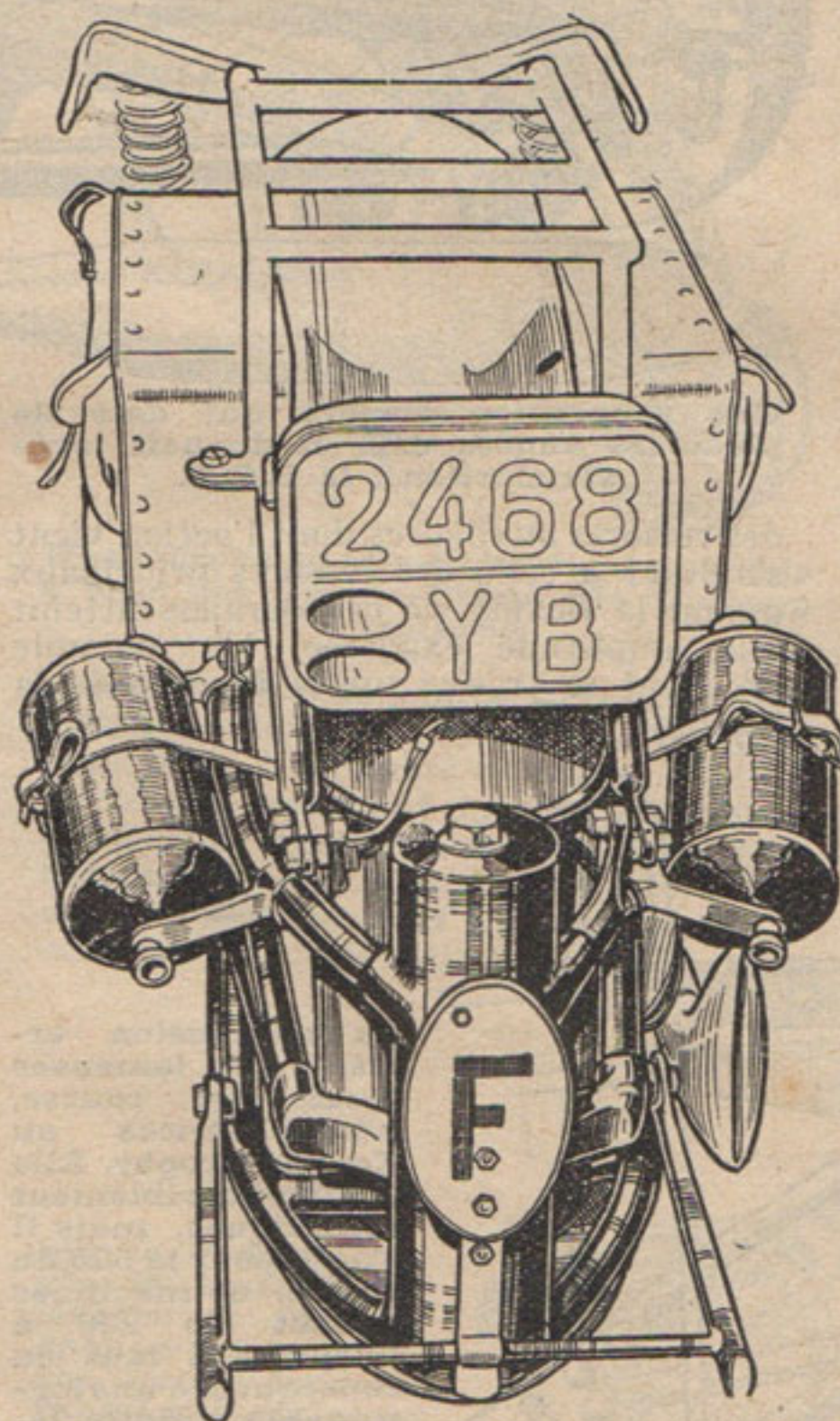
Conclusion

La rigidité latérale n'est pas moins importante que la rigidité verticale. Sur les cadres interrompus ou les cadres à simple berceau, elle est obtenue en utilisant des tubes de gros diamètre et des

raccords massifs, dans les cadres à double berceau par une triangulation latérale. Dans ce cas, on s'efforce plutôt d'éviter les raccords et d'employer des tubes



Un constructeur a essayé il y a quelque temps d'adapter la suspension arrière au vélomoteur. Ici le principe est celui du parallélogramme déformable.

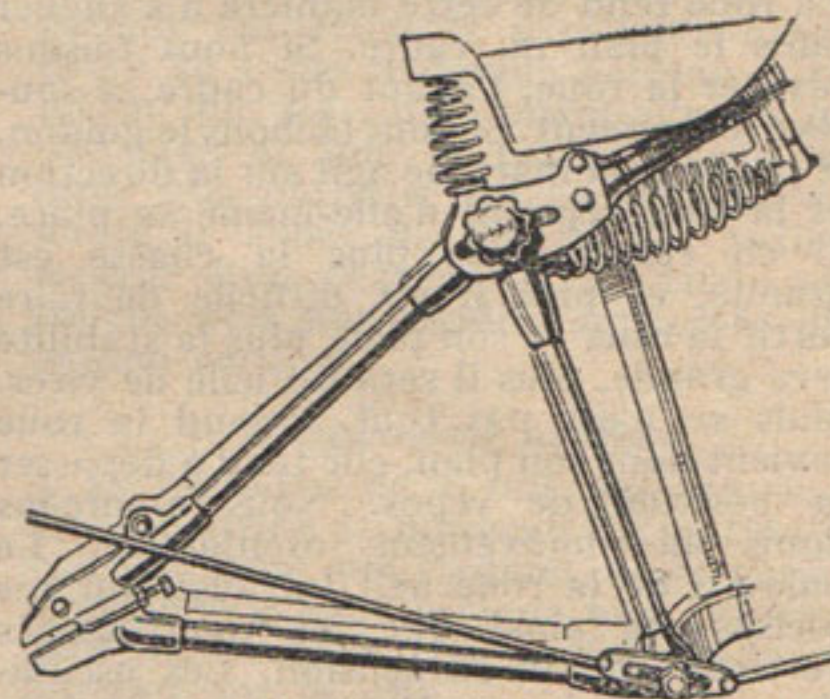


La suspension arrière très personnelle de la René Gillet.

ininterrompus partant du moyeu arrière, constituant le berceau du moteur et du changement de vitesse et remontant vers la direction. En somme, la poussée de la roue motrice doit être transmise à la direction par des éléments rigides, et

d'autre part, la traction du moteur doit être également transmise au moyeu arrière par un bâti bien rigide. Mais des solutions multiples permettent d'y parvenir, qu'on emploie des tubes, des éléments matricés ou la tôle emboutie. Il est bien difficile d'affirmer qu'une de ces solutions soit supérieure aux autres.

Il semble que la suspension arrière soit destinée à devenir plus courante et son emploi sur une machine de course dont la vitesse dépasse 200 km.-h. et dont le moteur développe 51 CV doit encourager les constructeurs à étudier des suspensions arrière pour les machines de série. Deux conditions essentielles doivent être réalisées : fourche arrière parfaitement rigide (raccords massifs et fourches triangulées), articulation large et robuste (ou bien fourche prolongée vers l'arrière et guidée par une glissière). On peut aussi utiliser un système coulissant supportant le moyeu. Mais d'autres problèmes se posent et nécessitent une étude approfondie. La suspension arrière a fait dans



Une suspension arrière Matchless.

le passé bien des apparitions, mais n'a pas eu de succès à cause de son manque de rigidité latérale. Souhaitons que maintenant, elle ne soit pas discréditée par des solutions hâtives et maladroitement. Il y en a d'ailleurs d'excellents exemples et qui ont conquis la clientèle, mais ils ne figurent encore que sur des machines de luxe. Il y aura pour appliquer à la machine populaire, la suspension arrière, l'obstacle du prix. Nous espérons qu'il n'est pas insurmontable.

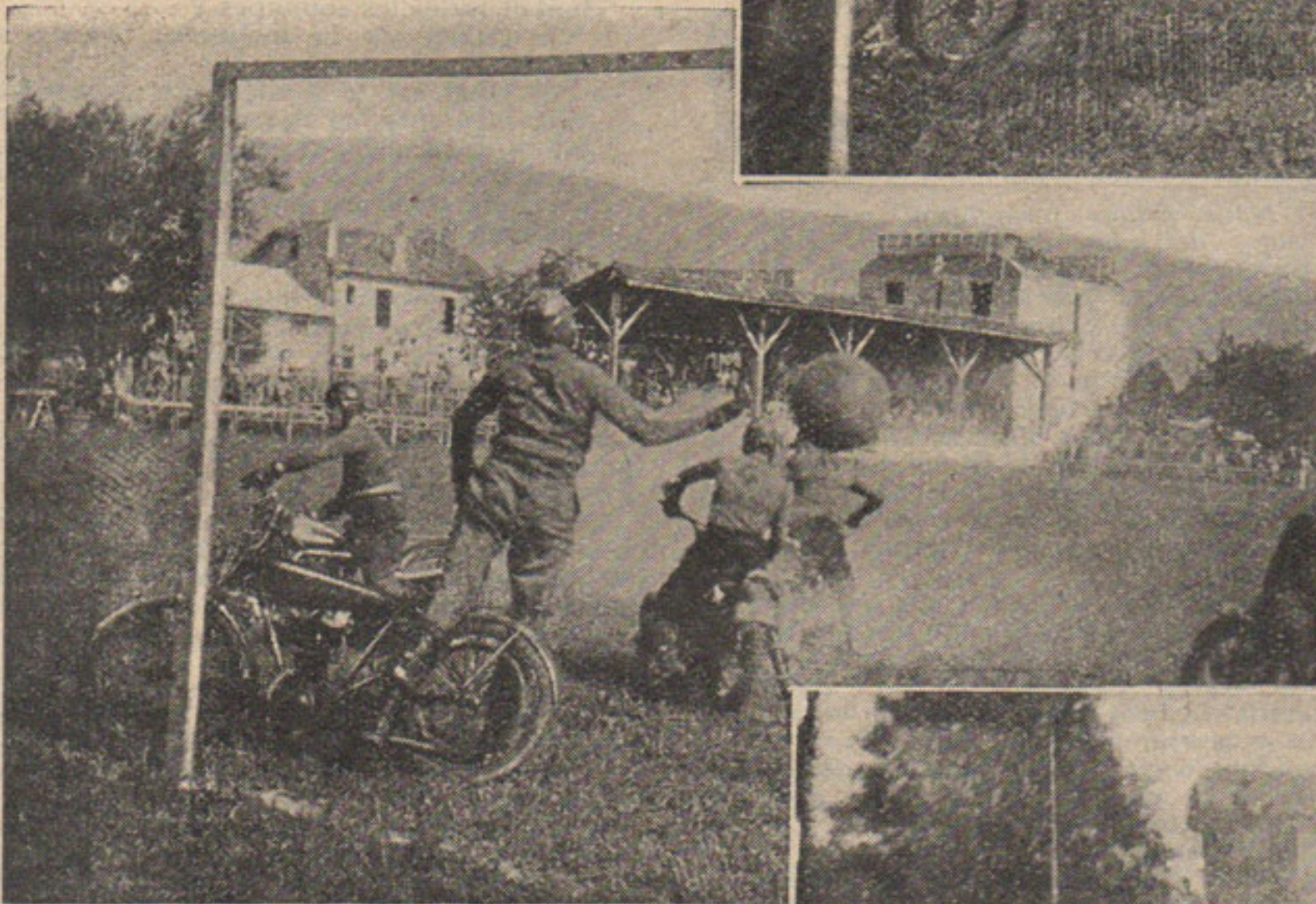
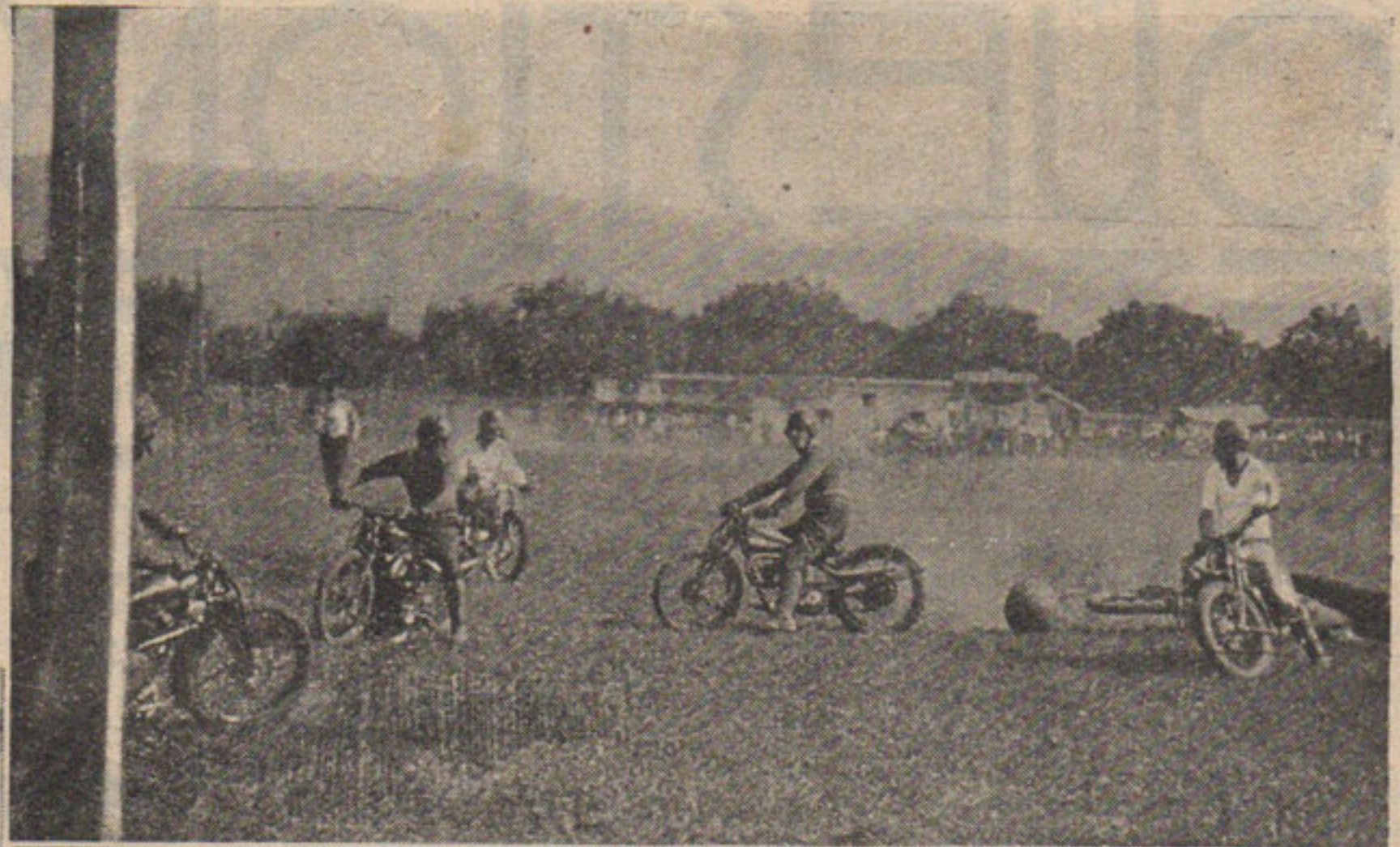
La direction à pivot central est à peu près universelle. Ne comportant pas d'articulations autre que le pivot, elle offre le maximum de précision. Elle permet d'obtenir exactement la chasse voulue et répond à toutes les conditions. De plus, elle s'harmonise parfaitement avec les cadres actuels. Les fourches élastiques sont presque universellement du type à parallélogramme. Cela est peut-être dû, pour une part, à ce que des fabricants spécialisés en ont créé d'excellents modèles. Mais on peut parfaitement utiliser d'autres types de fourches comme l'ont fait Harley-Davidson, René Gillet, B.M.W. et tant d'autres. Nous avons personnellement gardé un excellent souvenir des fourches coulissantes. Un seul type de fourche doit être systématiquement condamné : c'est la fourche oscillante. Insistons sur ce fait que la direction ne doit avoir aucun jeu. On l'oublie trop souvent et on critique parfois la tenue de route d'une machine en l'attribuant au cadre alors que le jeu laissé à direction en est la cause unique.

RAVISSE.



CARPENTRAS contre VILLEURBANNE

A gauche, en haut : Un beau dégagement du gardien de but de Villeurbanne.
En bas : Le gardien de but de Villeurbanne, dont les « bois » sont gravement menacés, fait un superbe plongeon.



A droite, ci-dessus : Dans l'ardeur de la lutte pour s'appropriier la balle, deux joueurs entrent en collision et l'un de ceux-ci tombe.

Ci-dessous : Malgré une belle défense du goal de Villeurbanne, les joueurs de Carpentras marquent le seul but de la rencontre.

Région Nord-Est. — M.B.C. Rémois c. U.M. de l'Aube; M.B.C. Chalonnais c. M.C. d'Auxerre.

Région Paris-Nord. — M.B.C. de l'Île-de-France c. M.B.C. de Paris (2); Versailles M.C. c. M.B.C. Houl-gatsis.

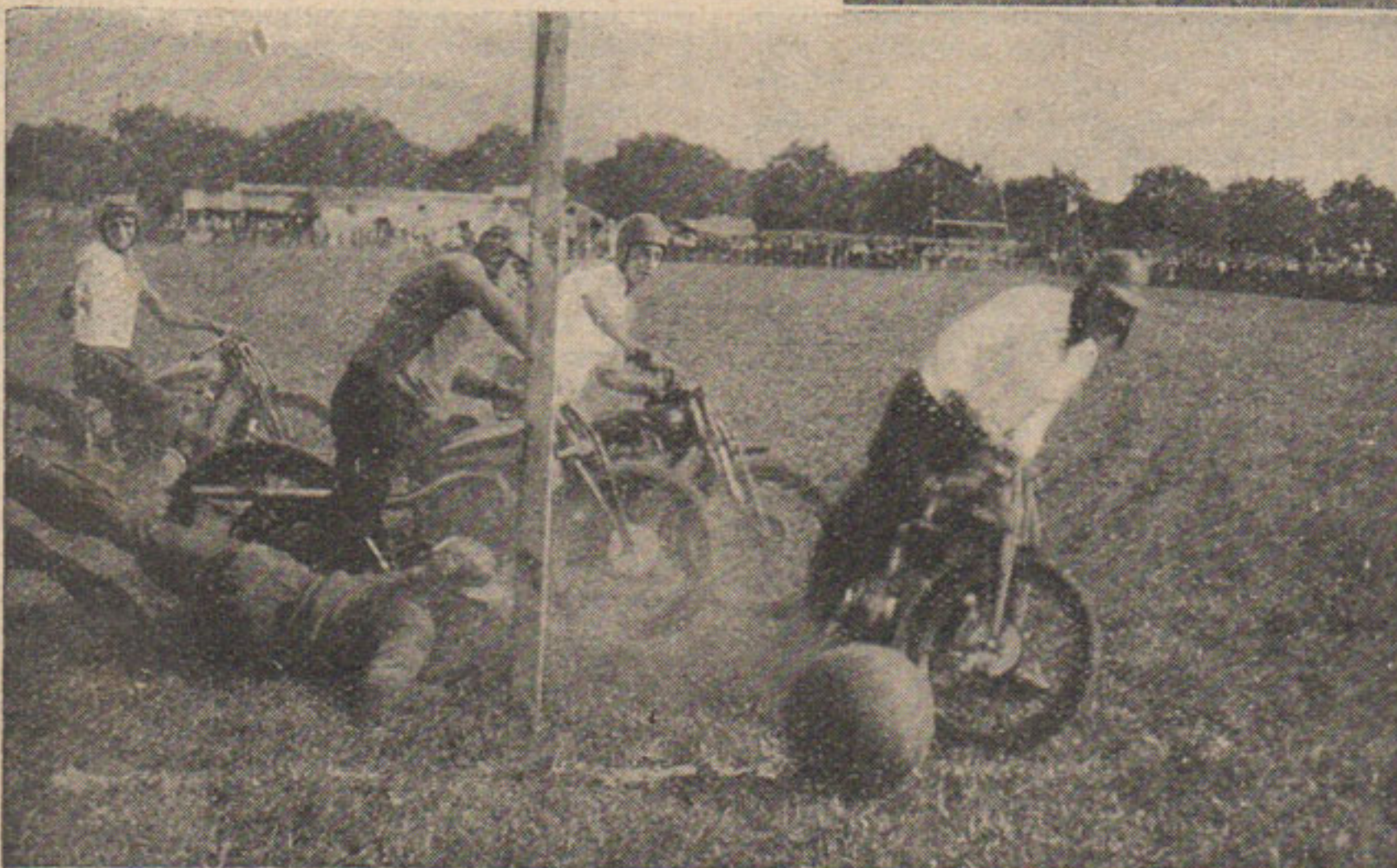
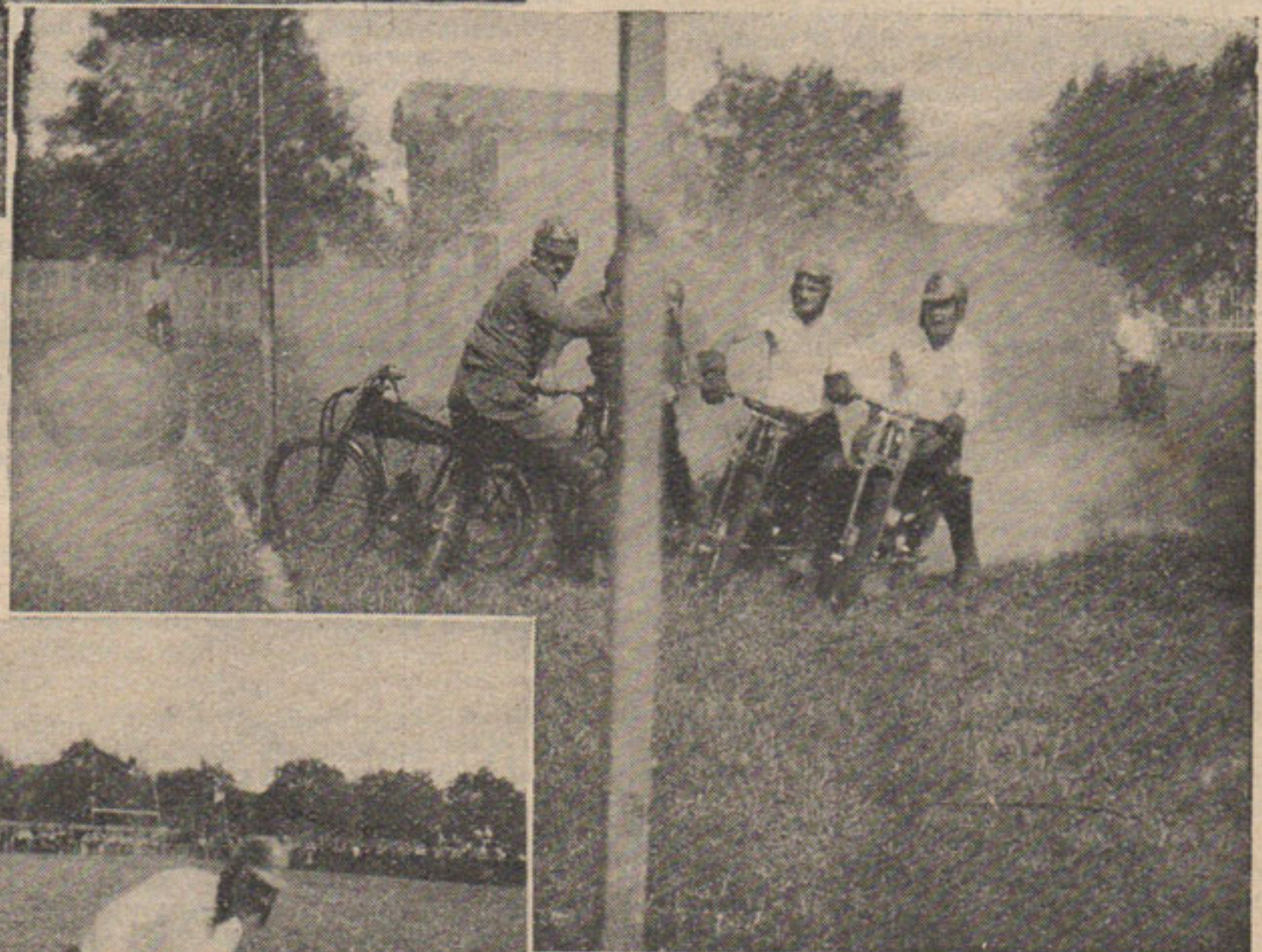
Le second tour devra débuter avant le 16 septembre, a finale étant prévue pour le 31 octobre.

LE TIRAGE AU SORT POUR LES COUPES DE FRANCE

Le tirage au sort pour les Coupes de France a désigné de la façon suivante les rencontres pour le 1^{er} tour des Coupes de France 1935 de l'A.F.M.B :

Région Provence-Languedoc. — M.C. d'Avignon (2) c. M.C. de Nîmes; A.M.C. de Carpentras (2) c. A.M.C. d'Aix; M.S.C. d'Avignon e. A.M.C. d'Aubagne.
Exempt : M.C. de la Seyne.

Région Centre. — M.C. du Furan (2) c. M.C. de Villeurbanne.



CHAMPIONNAT DE FRANCE DE MOTO-BALL (Demi-finale)

Carpentras bat Villeurbanne par 1 but à 0

DIMANCHE 18 août, le Moto-Club Saint-Marcellinois recevait sur son terrain deux grandes équipes de moto-ball maintes fois victorieuses, jouant en demi-finale pour le Championnat de France : l'équipe de Carpentras et l'équipe de Villeurbanne.

Un temps splendide amena sur le terrain du Parc des Sports de Saint-Marcellin une grande affluence et l'organisation fut impeccable.

Le match fut sévèrement, mais loyalement disputé, et se termina par la victoire de l'équipe de Carpentras qui battit celle de Villeurbanne par 1 but à 0.

R. JACQUIER.

QUESTIONS ET REPONSES

Un choix de questions d'intérêt général reçues de nos lecteurs et leurs réponses. Toutes les questions doivent être adressées à l'éditeur, *Moto Revue*, 12 rue de Cléry, Paris (2^e) destinées ou non à être publiées, doivent être accompagnées d'un timbre à 50 centimes pour la réponse.

? Etant lecteur assidu de *Moto Revue*, je voudrais obtenir quelques renseignements. Moteur L.M.P., 350 culbuteurs, enfermé dans le même tube 2 échappements : 1° distributions aucun point de repère, le réglage complet ; 2° le jeu entre les queues de soupapes en mm., le carburateur et le gicleur qu'il faut ; 3° le calage de la magnéto à plein retard ; 4° le nombre de gouttes d'huile minute au ralenti ; 5° le nombre de dents pignons, moteur et roue arrière ; 6° la bougie pour rouler à l'essence, poids lourd.

E. PICASSI, à Villeurbanne.

R Calage de la distribution :
A.O.A. 3 mm.
R.F.E. 1 mm. 5.
Jeu aux soupapes 1/10.
Admission 1/10.
Echappement 2/10.
Avance à l'allumage 14 mm. pleine avance.
Débit de la pompe à huile, 12 gouttes à la minute au ralenti.
Quant au nombre de dents des pignons du moteur et de la roue arrière, il faudrait que nous sachions le nombre de ceux de la boîte et le diamètre des roues pour pouvoir vous renseigner.
Comme bougies, employez :
K.L.G. KSS.
Lodge A 30.
ou leurs équivalentes.

**

? Etant abonné à votre journal, j'ai l'honneur de vous demander quelques conseils.

Possédant une moto Terrot 250 cmc. culbuteurs, type O.S.S.G. Numéro d'ordre dans la série du type 195.656. Numéro du moteur 115.589, modèle 1934, je crois.

Pourriez-vous me dire pourquoi cette machine ayant été parfaitement rodée consomme à l'heure actuelle 5 litres aux 100 km. (essence tourisme), étant montée par deux personnes, le moteur ayant été décalaminé et les soupapes rodées après la période de rodage et possède une bonne compression.

Carburateur Amac, licence Amal n° F 5/171.

Aiguille au 3° cran en partant du haut. Bougie employée Lodge H 1. Quel jeu faut-il laisser à froid aux culbuteurs (admission et échappement). Que pensez-vous de cette machine pour le tourisme à deux (Est-ce trop faible) ?

LOYEN, à Bazillièrre.

R La consommation dépend beaucoup de la façon de conduire et un pilote un peu sportif obtient souvent une consommation supérieure à celle d'un motocycliste ayant la même machine, mais conduisant en « père peinard ».

De toutes façons, il se peut que vous ayez un gicleur un peu exagéré. Voici d'ailleurs le réglage complet de votre carburateur :

Gicleur. aiguille au 4° cran, en comptant à partir du haut, volant n° 4.

Si vous constatez un réglage trop différent, il y aurait lieu de le modifier. S'il est bon, vérifiez votre aiguille ainsi que son puits dont l'usure peut être la cause éventuelle de votre consommation légèrement exagérée.



Nous prions instamment nos lecteurs, de nous donner, dans leurs consultations techniques, le plus de détails précis possible. Par exemple, lorsqu'il s'agit d'un moteur : marque, cylindrée, distribution (deux temps, latérales, culbuteurs ou a.c.t.) type et année de construction.

Lorsqu'il s'agit d'un carburateur, le type de celui-ci. (L'Amac le porte inscrit sur la pipe de passage des gaz, près du collier ou de la bride de fixation selon les types, le Gurtner, sur la cuve.)

Lorsqu'il s'agit de bougies, indiquer le carburant généralement utilisé (essence tourisme, poids lourd ou super-carburants commerciaux, et même éventuellement essence benzol ou alcool) et le type de bougie actuel.

Employez le moins possible de formules de politesse et classez vos questions distinctement par numéros (1°, 2°, 3°, etc.)

Nous y gagnerons du temps... et vous aussi.

D'autre part, devant le nombre sans cesse croissant des demandes de renseignements émanant de lecteurs au numéro nous voyons dans l'OBLIGATION MOMENTANEE de réserver ces renseignements par correspondance à nos abonnés à qui nous les devons et à qui nous répondrons toujours avec plaisir

Le jeu à laisser aux culbuteurs est de 1/10 à l'admission.
2/10 à l'échappement.

**

? Moto Peugeot P 105, année 1933, kilométrage 7.000, carburateur Gurtner M 23-5 D, gicleur n° 38.

Malgré temps chaud, je ne peux rouler plein air (à peine 1/3) sans cela nombreuses ratés qui cessent en réduisant l'air. Bonne compression, soupapes rodées et guides neufs, consommation normale. Impossible trouver causes dérèglage carburation.

Quel est le taux de compression ?
Sa vitesse maxima ?

M. CHABRIÈRES, à Agen.

R Il n'est pas étonnant que vous ne puissiez donner tous les gaz, votre gicleur est trop faible et c'est un 42 qui convient. Le taux de compression de votre machine est de 5,5 à 1 et sa vitesse maximum est de 100 à l'heure environ.

**

? Calage de la magnéto sur moto Ronhyx, 2 temps, 2 CV 1/2, moteur n° 7212, type n° 6379, type B, modèle 1931 ou 1932.

MOREAU, à Escamps.

R Vous devez caler votre magnéto de manière à ce que les vis platinées commencent à s'écarter lorsque le piston arrive à 5 millimètres du point mort long.

**

? Moto Motobécane, type B 44 C, année 1933, moteur 350 cmc., culbuteurs n° 106298.

1° Ma moto ne tire pas en côte, des amis derrière moi ferment leurs gaz ?

2° Jeu des soupapes à froid (à chaud, il ne doit pas y en avoir ?)

3° Type de bougie en K.L.G. ou en Gilardoni, essence tourisme et super-carburant.

4° Chaîne. Combien peut-elle faire de kilomètres, j'en ai 11.000, c'est une Yellow, est-ce bon ?

5° N'ayant jamais changé mes segments, faut-il les remplacer ?

6° Au bout de combien de kilomètres faut-il roder les soupapes ?

7° Calage de la magnéto, avance et retard ?

8° Quel est le numéro de gicleur qui doit être mis ? j'ai actuellement le 39, est-ce bien celui-ci qu'il faut pour un rendement normal ; à la livraison, j'avais 41 et 40 et 39 de rechange (carburateur Gurtner B 44 c).

R. TARDIVEL, à Nantes.

R 1° Il est probable que vos soupapes ont besoin d'être rodées, sinon, il faudrait en conclure à une ovalisation prononcée du cylindre, mais cela nous paraît peu vraisemblable.

2° Jeu des soupapes : Admission 1/10. Echappement 2/10.

3° Bougie K.L.G. K.1.

4° Le kilométrage que peut faire une chaîne dépend avant tout de la manière dont elle a été entretenue. La votre est d'une bonne marque, mais nous croyons qu'elle commence à avoir besoin d'une remplaçante.

5° Nous ne conseillons jamais de changer les segments d'un moteur, car quand ceux-ci commencent à avoir besoin d'être remplacés, il y a généralement lieu de faire effectuer un réalésage.

6° Le nombre de kilomètres au bout desquels il faut roder les soupapes dépend beaucoup de la conduite de la machine et de la qualité des soupapes, il est éminemment variable.

7° Calage de la magnéto 15 mm. à pleine avance.

8° Le gicleur qui convient est 40 ou 41. C'est à vous d'essayer celui qui donne les meilleurs résultats.

**

? Possesseur d'une moto Rhonyx 250 cmc. Stainless à culbuteurs, j'ai de la difficulté à monter les petites côtes en prise. Après avoir regardé du côté de la distribution, je me suis aperçu qu'il y avait 3/10° de jeu entre la tige et le culbuteur à la soupape d'admission, et aucun jeu à la soupape d'échappement, est-ce normal, ou alors quel jeu doit-il y avoir.

J'ai un carburateur Amac, ou Amal, et je consomme 4 l. 1/2 au 100 km., pourriez-vous donner la grosseur du gicleur, et le réglage, je monte toujours à deux sur cette machine, et enfin sa vitesse ?

R. FENÉ, à Paris.

R Il est probable que le manque de rendement de votre moteur provient du jeu anormal que vous avez constaté au poussoir d'admission, et surtout au manque de jeu de celui d'échappement ; il doit y avoir, en effet, 1/10 à l'admission et 2/10 à l'échappement.

**

? Vous est-il possible de faire paraître dans questions et réponses de *Moto Revue* la question suivante : moto Terrot, super sport, moteur Jap, 350 cmc. latérales, année 1925 ou 1926, équipée en pneu de 780, sa vitesse maxima ?

GROS, à Clamart.

R La vitesse de votre machine doit être d'environ 85 km. à l'heure.

? Possesseur d'une moto Terrot, 350 cmc., à culbuteur H.S.S.T. dans l'ordre de la série du type n° 119128, je constate que depuis quelque temps elle ne marche pas convenablement quand on tire la manette des gaz ; à environ la moitié, tout est anormal, mais quand on continue à donner des gaz, la machine a des à-coups principalement au côté où le moteur travaille beaucoup plus, je suis forcé de réduire l'air et de donner moins de gaz. La magnéto est bien réglée et l'essence arrive bien. Le moteur chauffe aussi au bout de 20 km. ; d'autre part, quant à l'arrêt, je tire ma manette des gaz à fond, une vaporisation d'essence sort du carburateur qui est un Amac-Amal à aiguille le gicleur est un n° 140. Je voudrais le réglage du carburateur complet du nombre de gouttes d'huile au ralenti, calage de la magnéto et bougie à employer, celle que j'ai est une Gilardoine n° 131.
M. CAILLET, à Neuilly-sur-Marne.

R Il est probable que les irrégularités de fonctionnement que vous avez constatées proviennent de l'usure de certaines pièces du carburateur : volet de gaz, aiguille et puits d'aiguille.

Quant au réglage du carburateur, il est le suivant : gicleur 120, aiguille au 3° cran, volet n° 5.

La bougie que vous avez actuellement sur votre machine ne convient pas. Nous vous conseillons : K.L.G., K.S.5 ou Lodge A 30.

? Lecteur assidu de votre si intéressante revue, et connaissant votre obligeance, je me permets de vous demander quelques renseignements concernant ma moto New-Map 350 culbutée, moteur Zurcher n° 53305, série du type Z 3 5014, carburateur Amac 5 012 1-10-27 33.

1° Réglage complet du carburateur avec position des joints de la cuve (l'épais. a 2 mm., le mince 5 ou 6/110 ;

2° Bougie qui convient le mieux

K.L.G. ;

3° Avance maximum à l'allumage.

J. DARIGO, à La Ciotat.en

R 1° Le joint épais doit se trouver au-dessous.

2° La bougie qui convient le mieux en K.L.G. est la K.S.5.

3° Avance maximum à l'allumage 17 mm.

? Ayant une moto Peugeot P 108, très satisfait de la marche de cette machine, mais très difficile à trouver une marque de bougies, qui convienne, ayant roulé une trentaine de kilomètres, la bougie étant très chaude, le rendement manque beaucoup ; quelle marque me conseillerez-vous ? Que pensez-vous de l'Avia ?

P. MATHIAS, à Gisors.

R Nous vous conseillons : K.L.G., K.S.5., Lodge A 30, Pognon 136 P, ou leurs équivalentes.

LA POLICE DE LA ROUTE

Si je reprends un sujet qui a pourtant déjà fait couler pas mal d'encre, c'est que dimanche dernier je fus à même de constater que la police de la route n'est pas « outillée » en personnel et en matériel pour répondre à ce que l'on attend d'elle.

J'eus l'occasion de faire la connaissance de la police motocycliste de la route en la personne d'un brigadier « rondouillard » paraissant avoir 40 ou 50 ans, et de son inséparable gendarme, un tout petit peu plus jeune.

Ils étaient arrêtés à un carrefour et la nouvelle tenue avec casque de cuir leur seyait à ravir. Mon impression fut bonne, car ils avaient l'air assez motocyclistes (exception faite du ventre bedonnant du brigadier).

Je cherchais des yeux l'engin devant transporter mes deux gaillards ; mais ne le vis point. La moto était cachée dans un fossé. Je résolus d'attendre le départ, curieux que j'étais de voir la police routière au travail, et résolu de donner à *Moto Revue* l'occasion de chanter les louanges des gardiens de la route, anxieux toutefois de l'âge des motocyclistes, et doutant fort qu'ils soient « motards » depuis longtemps.

Point n'était besoin d'être anxieux, car l'Etat, soucieux sans doute de la vie de ses fidèles serviteurs, leur avait confié un bolide. Je dis un bolide, car j'eus l'impression que le brigadier abordait sa vieille machine (une 250 s'il vous plaît) avec ennui, et j'eus l'impression très nette qu'il regrettait ses chevaux. Ceux-ci, à son avis, lui donnaient moins de souci. Pensez donc l'huile, l'essence, les boulons qui se dessèrent, les crevaisons, etc., etc...

Je me demande ce qu'il adviendra le jour où mes braves gendarmes ayant sifflé un bolide (un vrai, cette fois) et celui-ci n'ayant pas obtempéré à l'impérieux appel à la raison, je me demande, dis-je, si courageusement ils se lanceront à la poursuite du contrevenant, tous les deux couchés sur la 250 plus haut citée,

et la manette à fond, à une vitesse de... 60 à l'heure derrière le fuyard...

Eh bien ! non, le personnel et le matériel demandent à être plus à la portée du travail à fournir. Que l'on donne des machines rapides à nos gendarmes chargés de surveiller les routes dépendantes de leur secteur. Mais aussi, que l'on mette sur ces machines des gens capables de les mener, des gens qui, contrairement à mon brigadier, ne démarreraient pas en deuxième par erreur, ce qui avait pour résultat de faire faire deux bonds en avant à la 250 et de caler le moulin (il paraît que c'était de ma faute, car en me causant il n'avait pas fait attention qu'il était en seconde), ni ne prendraient pas les virages en troisième (ce qui était tout en l'honneur du constructeur, car la machine était soumise à rude épreuve).

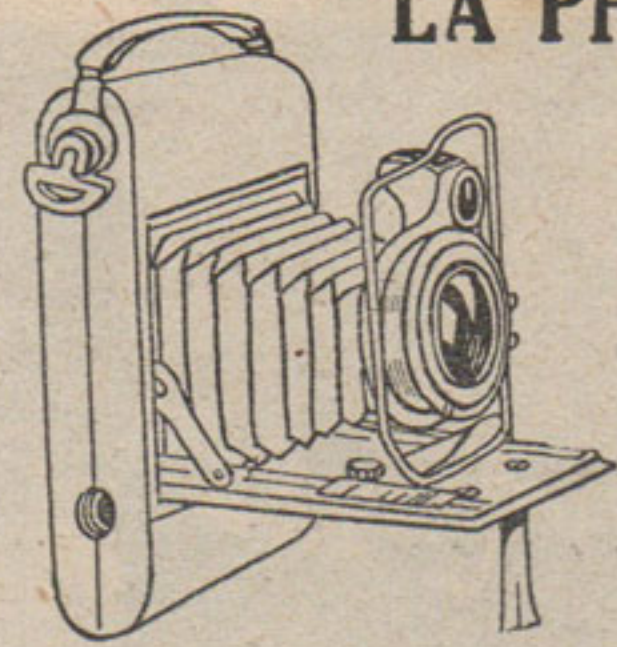
Oui, il faudrait du personnel plus jeune. D'accord, personne ne me contredira si ce ne sont les règlements car n'est pas gendarme qui veut, n'est pas police routière qui veut. La meilleure des preuves, c'est qu'un de mes camarades voulant entrer dans un service de police et possédant permis de conduire autos et motos, pouvant rendre de grands services sur route pour peu qu'on lui confie une moto rapide, s'est vu refuser toute entrée. Pourquoi ? Tout simplement parce qu'il ne mesure pas 1 m. 70, c'est tout. Il est capable, il est fort, il pilote très bien ; mais... il n'a pas 1 m. 70.

Ne croyez-vous pas que ce sont là des règlements absurdes, et qu'il serait bon de les modifier ? Ce n'est pas parce qu'un homme mesure 1 m. 70 plutôt que 1 m. 60 qu'il est moins intelligent, moins fort et surtout, dans le cas qui nous intéresse, moins bon pilote ?

Le jour où on autorisera des tailles inférieures, peut-être aura-t-on enfin des pilotes de moins de 30 ans, capables de rattraper le fou qui a causé un accident et qui se sauve.

René MOLLARD,
Collaborateur-Correspondant.

LA PHOTO



COMMENT DÉVELOPPER LES PELLICULES

CETTE opération s'effectue au laboratoire en lumière rouge et à la plus grande distance possible de la lampe rouge pour éviter de voiler la pellicule.

Ce qu'il faut pour développer :

Une cuvette pour le révélateur. Une cuvette pour le fixage. Une cuvette pour le lavage.

Développement des pellicules

Dégager la bande de pellicule de son rouleau de papier rouge. Puis la pellicule est trempée dans une cuvette d'eau pour éviter de s'enrouler et ensuite passée dans la cuve de révélateur le côté mat de la pellicule au-dessus. Par translation et toujours en maintenant la pellicule tendue, on la fait passer dans le révélateur jusqu'à l'autre extrémité ; arrivé à ce point, on revient au début. Le mouvement de va et vient étant toujours continué, on voit l'image apparaître progressivement.

Au cours de cette opération, n'oubliez pas que la gélatine mouillée est très fragile, évitez les coups d'ongles et ne manipulez que par les extrémités.

Le développement terminé, vous passez la pellicule deux ou trois fois dans l'eau afin de la débarrasser de la plus grande partie du révélateur, et vous la transportez dans la cuve de fixage où vous faites les mêmes mouvements que pour le révélateur, jusqu'au moment où la couche laiteuse de son dos a complètement disparu (indice certain que toute la gélatine de bromure non impressionnée a été dissoute dans le bain de fixage). Il vaut mieux prolonger ce temps de quelques minutes. Puis vous mettez la pellicule dans la cuve d'eau où vous la laissez pendant une heure ou deux en renouvelant plusieurs fois l'eau (ou encore mieux à l'eau courante), et ensuite vous faites sécher votre pellicule en la suspendant par son extrémité et à l'autre extrémité, vous mettez un poids de manière à la tenir bien tendue. Cela doit se faire dans un endroit où il n'y a pas de poussière, et après cela, vous pouvez tirer vos clichés.

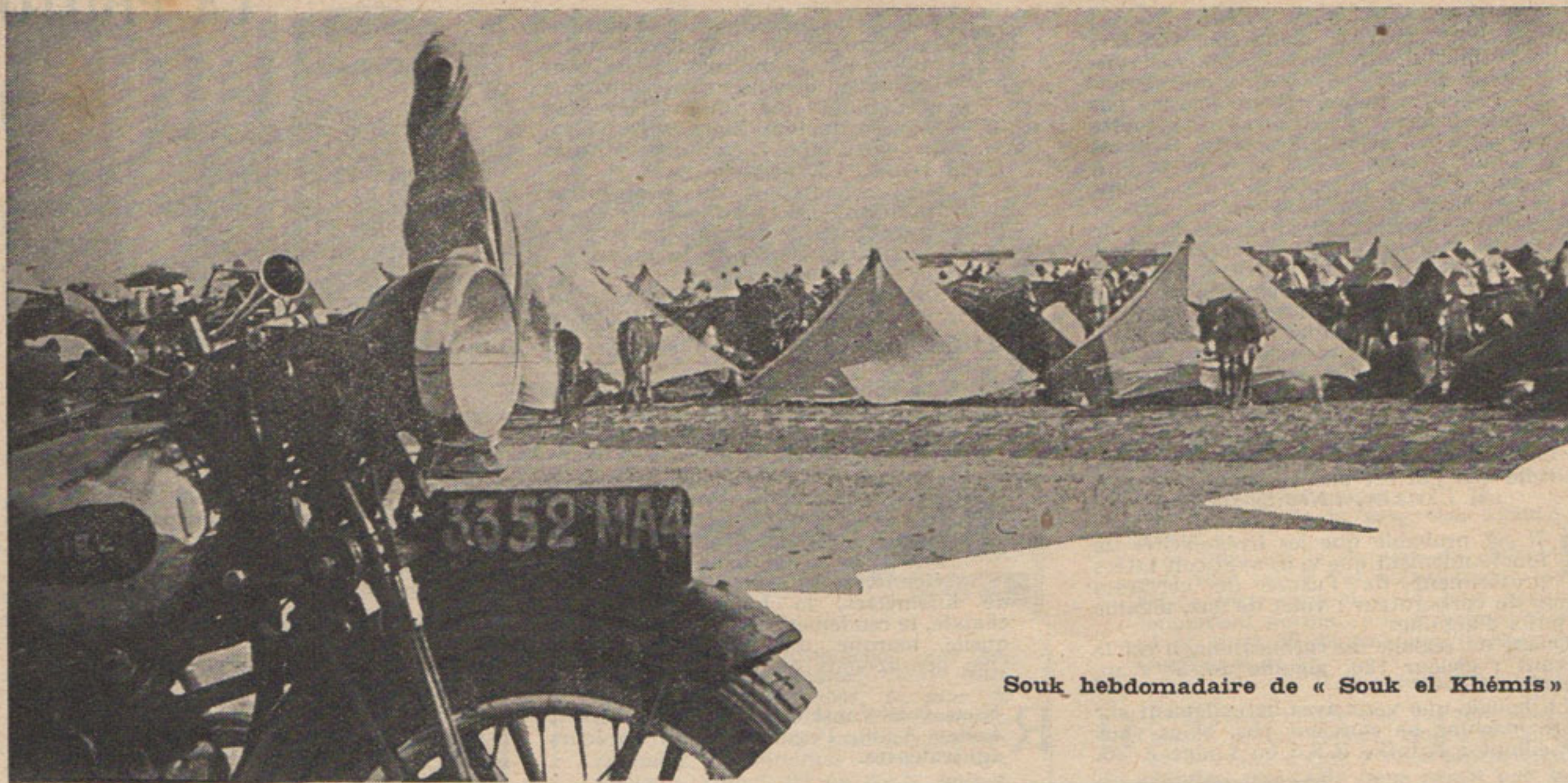
Voici une formule pour les amateurs qui veulent faire leur révélateur eux-mêmes et leur fixage.

Révélateur pour 1 litre = 1.000 c.c.
Genol 4 gr.
Sulfite de soude anhydre..... 40 gr.
Hydroquinone..... 7 gr.
Carbonate de soude anhydre ... 27 gr.
Bromure de potassium 1 gr.

Fixage pour 1 litre = 1.000 c.c.
Hyposulfite 250 gr.
Bisulfite 50 cc.

Dissoudre les produits dans l'ordre (en ajoutant un produit qu'après complète dissolution du précédent), de préférence dans l'eau chaude dont la température ne soit pas supérieure à 50°.

L'emploi d'une eau bouillie est très recommandé. Jacques BARET.



Souk hebdomadaire de « Souk el Khémis »

VILLES ET CENTRES MAROCAINS VISITÉS ET ETUDIÉS AU HASARD DE MA FANTASIE

Amis motocyclistes et futurs motocyclistes de France, vous qui aimez les belles randonnées, les beaux sites et le calme sauvage profitez de vos vacances pour visiter le Maroc, pays enchanteur et mystérieux qui m'a pris corps et âme.

I. CASABLANCA

PORT grandiose et moderne. En quelques années, ce port a été agrandi considérablement. Actuellement il fait l'admiration de tous les étrangers.

La place de France, qui fut et est toujours le centre des affaires, groupe autour d'elle les principales artères. Ville cosmopolite, Casablanca est avant tout un centre d'importation dont l'activité commerciale est très développée.

De la place de France, par la porte de l'Horloge, on gagne la ville indigène ancienne, très curieuse par ses multiples ruelles en forme de caniveaux. Tout le long de ces ruelles et de chaque côté se succèdent des « Souks » (magasins) tenus par des juifs et des arabes. Aux jours de pluie, ces ruelles se transforment en de véritables petits torrents.

Les principaux édifices de la ville européenne sont : les services municipaux, la poste, de nombreuses banques, des hôtels somptueux et de grands magasins.

II. RABAT

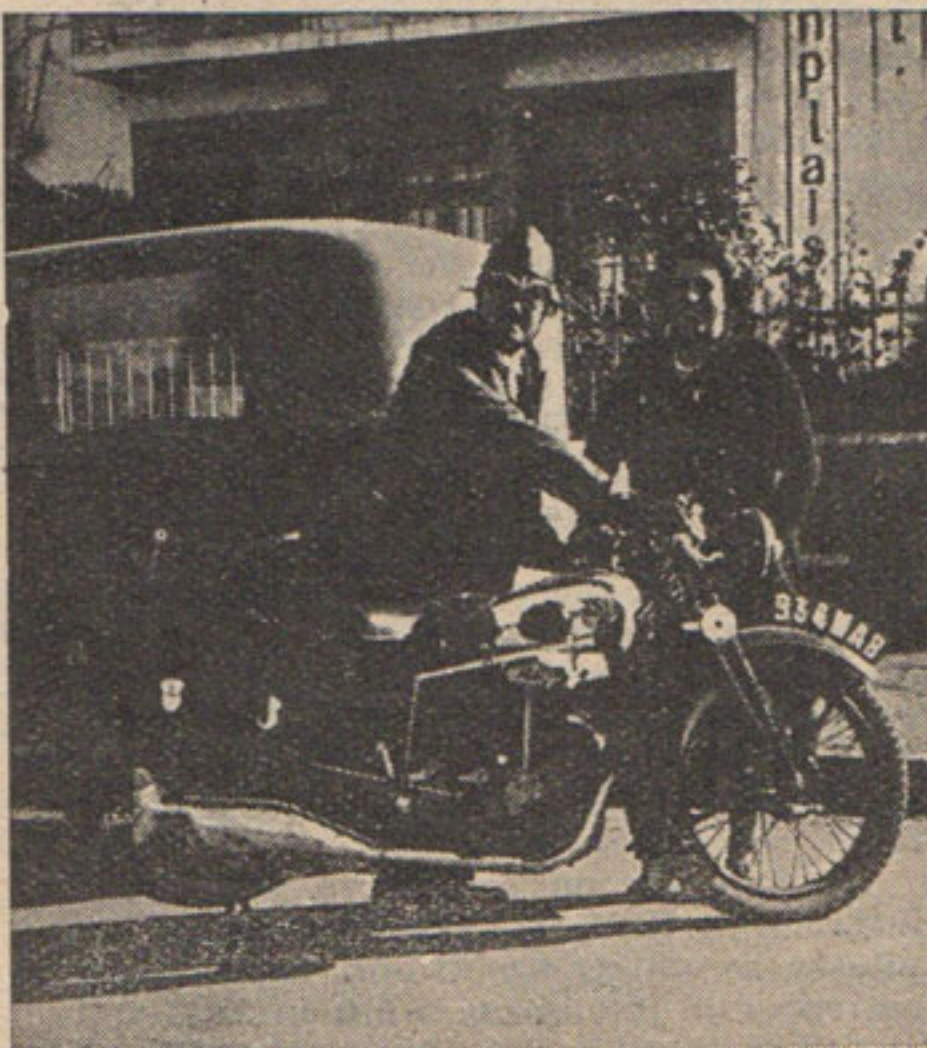
COMME toutes les villes du Maroc, Rabat comprend la ville indigène et la ville européenne.

Le Mellah et la Médina, qui forment la ville indigène, sont concentrés sur une colline proche de l'océan, tandis que la ville européenne est bâtie sur de vastes espaces séparés par les jardins de l'Aguedal.

Un fait curieux est à noter ; bien que Rabat soit située au bord de la mer, elle tourne le dos à cette dernière et quand on est en ville on s'imagine difficilement que l'océan est tout proche.

Les rues El-Gza, Sidi Fatah et des Consuls sont les voies les plus typiques de l'activité indigène. Des établissements européens, installés dès la première heure, donnent un aspect original à ces rues et invitent à porter l'esprit aux débuts de l'occupation marocaine.

La principale artère de la ville européenne est l'avenue Dar el-Maghzen, prolongée par le cours et la Place Lyautey.



Les propriétaires sportifs d'un hôtel accueillant de Rabat.

Aux magasins luxueux font suite le nouveau palais de Justice et l'hôtel Balima, véritables chefs d'œuvres de l'architecture moderne.

Rabat possède quelques curiosités fort pittoresques. La Kasbah et les Jardins des Oudaïas, situés sur une falaise dominant, à gauche l'océan et à droite la rivière du Bou-Regreg. La Tour Hassan édifée par Yacoub el Mansour à la fin du XII^e siècle est un curieux minaret haut de 44 mètres. A l'intérieur, un chemin en pente douce en permet l'accès jusqu'au sommet, d'où on a une vue magnifique sur l'océan et l'estuaire du Bou-Regreg séparant Rabat de Salé.

Dans une vallée, se dressent de curieuses ruines d'origine berbère avec une petite mosquée aux trois quarts démolie, mais finement sculptée, c'est le Chellah. Ces ruines sont construites sur celles d'une ville romaine. De grandes fouilles sont entreprises afin d'exhumer cette ancienne cité romaine.

III. SALÉ

SITUÉE sur la rive droite du Bou-Regreg, Salé est une paisible petite ville peuplée de bourgeois, de jardiniers et d'artisans indigènes.

Jadis, cette ville connut une grande prospérité et fut le port le plus important de la côte ouest du Maroc.

Salé possède quelques monuments, de hauts remparts, la porte monumentale de Mellah Bab el Norisa. Il y a lieu de mentionner également la grande mosquée, la Médersa mérinide, l'acqueduc, la maison de convalescence créée par Mme Lyautey.

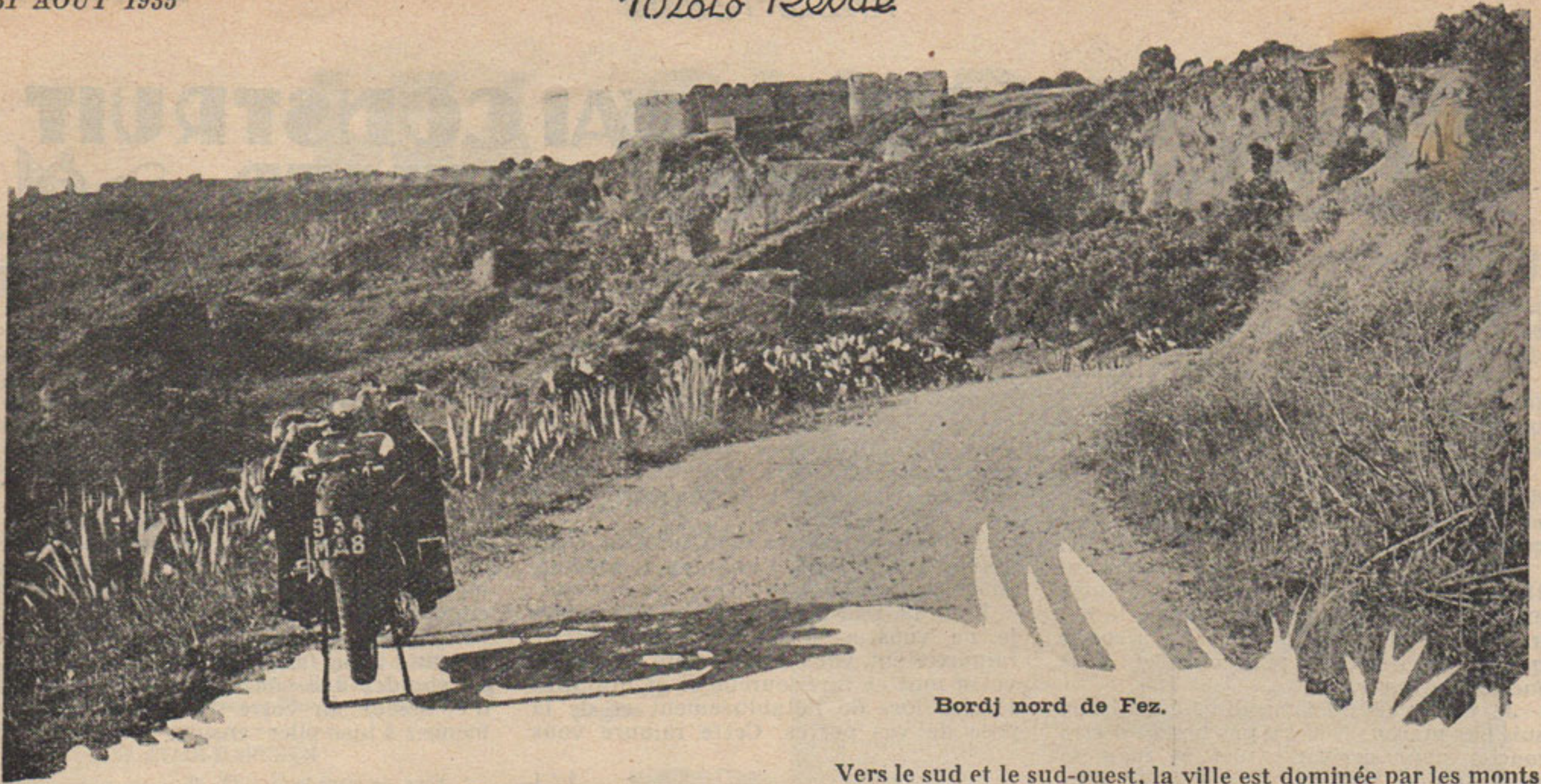
IV. PORT-LYAUTEY

CETTE petite ville très moderne doit son extension commerciale au maréchal Lyautey.

En peu de temps, Port-Lyautey s'est développée d'une façon remarquable. Quand en 1912 les troupes françaises y débarquèrent, elle ne comprenait qu'une kasbah indigène construite par Moulay Hassan, en 1892.

V. OUEZZANE

OUEZZANE est une petite ville bâtie à 300 mètres d'altitude sur le flanc nord du Djebel Bou Helal. C'est une ville



Bordj nord de Fez.

sainte et un lieu de pèlerinage très fréquenté. C'est la résidence du chef spirituel de l'importante confrérie religieuse des Taïbia.

Cette région, formée de jardins et de vergers, parsemée de sanctuaires et de marabouts offre pour le touriste un intérêt tout particulier.

VI. TAZA

TAZA commande la dépression qui sépare le Riff de l'Atlas et relie le Maroc Oriental au Maroc Occidental.

La ville, une des plus anciennes de l'Afrique du Nord, est perchée sur un rocher abrupt de plus de 600 mètres d'altitude et est entourée d'une véritable oasis de verdure. Contrairement aux autres villes marocaines, Taza a conservé un aspect rude et sauvage avec sa double enceinte de remparts et ses constructions d'un rouge brun.

Vers le sud et le sud-ouest, la ville est dominée par les monts de Ghiata, derniers contreforts du moyen Atlas et est encadrée de deux oueds (rivières), l'oued Taza et l'oued Difali.

VII. FEZ

FEZ la mystérieuse, ville sainte des Musulmans et capitale du nord est, située au cœur du Maroc septentrional sur l'oued Fez, à 350 mètres d'altitude.

Fez peut être considérée comme le véritable centre religieux, politique et économique de l'empire chérifien.

La ville comprend le Fez el Bali ou vieux Fez renfermant le quartier musulman ou Médina et le Fez Djérid ou nouveau Fez où se trouve le Palais du Sultan et auquel est annexé le Mellah, aux multiples rues si variées et si pittoresques.

Une grande avenue relie la ville indigène à la ville nouvelle en passant par Dar Mahrès et Dar Debibagh.

VIII. MEKNÈS

MEKNÈS, une des plus anciennes villes du Maroc, tire son nom de celui d'une grande fraction de la grande tribu des Zenata, les Meknassa.

Aujourd'hui Meknès est une ville Maghzen située sur un plateau de 350 mètres d'altitude. Elle est bordée par le massif du Zerhoun et par les contreforts du moyen Atlas et est arrosée par l'oued Bou Fekrane.

Meknès remonte, dit-on, à 200 ans avant l'ère chrétienne. Les premières fortifications datent du XII^e siècle.

Pendant le règne du Grand Ismaël, sultan contemporain de Louis XIV, furent édifiées les immenses murailles de la ville, les portes grandioses et le palais.

Sur le plateau d'El Hamria s'est établie la ville européenne qui s'étend chaque jour davantage.

Meknès est la ville la plus curieuse à visiter. Des vergers et des jardins verdoyants s'étendent aux pieds de la ville hérissée de 14 minarets.

Bab Mansour el Hadj, l'ancien Palais de Moulay Ismaël (aujourd'hui l'Ecole Militaire de Dar el Baïda), les Haras marocains, l'Aguedal, l'Autrucherie, Bal-Khémis, les souks, la Kissaria, le jardin d'essai de Bou Halima, les remparts, la mosquée et les silos du quartier Rouba avec la masse en ruines du Bordj Mansour et la prison des esclaves chrétiens sont les principales curiosités de la ville.

C'est à Meknès qu'a lieu chaque année le pèlerinage de la secte des Aïssaoui, dont les adeptes sont tellement nombreux qu'ils viennent (plus de 100.000 tous les ans) de toutes les parties de l'Afrique et des pays soumis à la religion islamique.

LUCIEN EHRHARDT (M.C. Casablanca).

(à suivre)

Ruines aux environs de Fez.



COMMENT J'AI CONSTRUIT MON ATELIER

UN bon motocycliste n'est pas seulement fier et soigneux de sa machine, mais il a de plus à cœur de donner à sa fidèle compagne de route un gîte digne d'elle.

Voici comment vous pouvez y parvenir à peu de frais en dépensant seulement quelques heures de travail le dimanche ou autre.

Vous choisirez, dans un coin de votre demeure, jardin ou cour, un endroit bien exposé en face d'une sortie facile et adossé contre un mur ou dans une encoignure.

L'endroit choisi, vous avez deux solutions : l'une construction en bois, l'autre en ciment. Si vous êtes chez vous, il n'y a pas d'hésitation à choisir la seconde qui ne revient pas plus cher et a le mérite de durer.

Je vous vois d'ici me dire, mais je ne suis pas maçon. Il n'y a pas besoin d'être maçon pour arriver, voici la manière de procéder, tout ce qu'il y a de plus simple et à la portée de tout le monde.

Quand vous êtes arrêté sur les dimensions à donner à votre garage que je vous conseille de faire le plus grand possible, on ne sait jamais ce qui peut arriver. Aujourd'hui, vous n'avez qu'une moto, demain vous en aurez peut-être deux ou bien un sidecar ou un cyclecar. Tout cela, c'est à vous de le voir et à décider des dimensions.

Ceci arrêté, vous commencez à vous procurer de vieilles caisses d'emballage que vous démolissez soigneusement de manière à en avoir les planches aussi intactes que possible et à l'aide desquelles vous construisez deux panneaux de la longueur de votre mur et d'un peu plus que la demi-hauteur, vous les maintenez à écartement convenable, c'est-à-dire à 15 centimètres par des tasseaux en bois. Ces 15 centimètres seront l'épaisseur de votre mur.

Vous creusez dans la terre et juste à l'emplacement de votre mur un petit fossé de 10 à 20 centimètres de profondeur dans lequel vous assujétissez votre bâti en bois en le maintenant d'une façon quelconque bien perpendiculaire au mur contre lequel il est adossé et au sol.

Comme matériaux de construction, il vous faut quelques sacs de ciment ou, ce qui est moins cher, de chaux de Pavier et du sable fin.

Là encore deux solutions : ou bien vous êtes dans un lieu où vous trouvez facilement de la pierre, alors employez-la de préférence. Sinon achetez du mâchefer.

Dans le premier cas après avoir fait votre mortier, 3 seaux de sable pour 1 de ciment ou de chaux, vous mélangez bien le tout ensemble à sec, puis vous y ajoutez de l'eau jusqu'à en faire une pâte un peu molle.

Dans le premier cas, avec une truelle ou une petite pelle, vous mettez une couche de votre mortier puis des cailloux, il les faut à peu près d'un décimètre cube à 1 décimètre cube 1/2, une autre couche de mortier et ainsi de suite jusqu'à ce que vous ayez garni complètement l'intérieur de vos deux panneaux et vous laissez sécher.

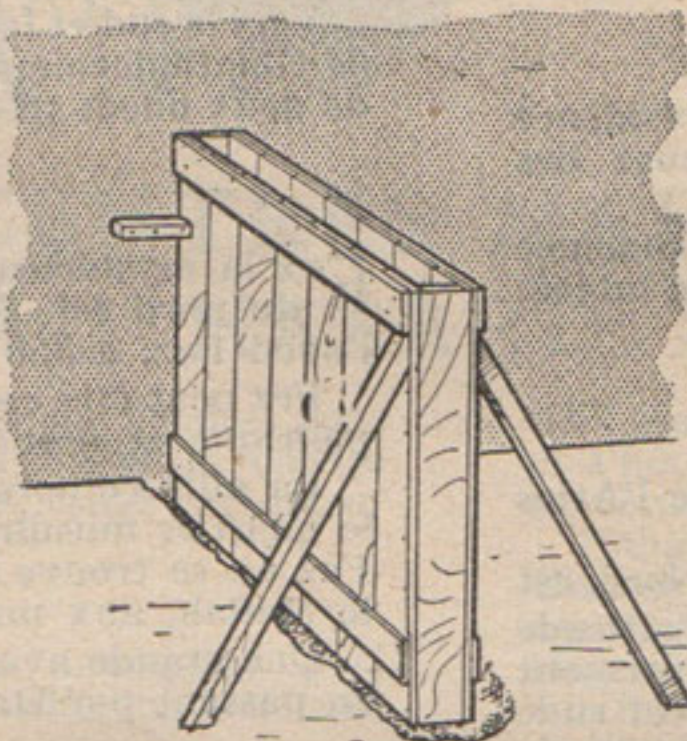
Dans le deuxième cas, avec le mâchefer, vous le mélangez à votre mortier et vous en garnissez également l'intérieur de vos deux panneaux par couches successives, mais en ayant soin de piler après chaque

couche qui ne doit pas dépasser 10 centimètres et vous laissez également sécher.

Quand le tout est sec, vous défaites vos deux panneaux et vous obtenez un pan de mur parfaitement d'aplomb. Vous remontez alors vos deux panneaux de manière à construire la deuxième partie de votre mur et en le garnissant vous avez soin de respecter la pente que vous allez donner à votre toit. Vous laissez encore sécher avant de démouler si je puis m'exprimer ainsi.

Si vous construisez dans un coin, vous n'avez besoin que d'un mur semblable, sinon il vous en faut deux.

Pour ne pas compliquer outre mesure je ne vous ai pas parlé d'une petite rainure dont vous avez besoin le long de votre mur et intérieurement et qui vous servira lors de l'établissement et de la pose de vos portes. Cette rainure vous



l'obtenez facilement avec une petite latte de bois de 3 centimètres sur 3 que vous avez eu soin de clouer sur un de vos panneaux de planches. Si vous ne voulez pas agir ainsi, vous n'avez qu'à terminer votre mur par une pièce de bois que vous fixerez en terre en avant de votre mur.

Vous voyez que ce n'est pas très difficile et je vous assure que vous réussirez du premier coup.

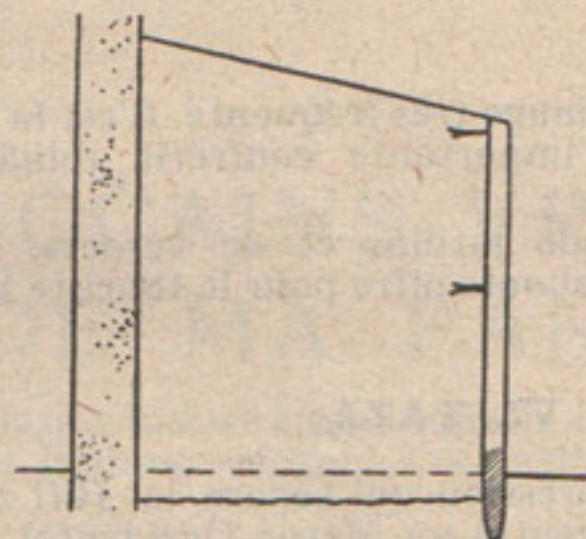
Vous achetez alors un morceau de sapin de 8 à 10 centimètres au carré (1) sur la longueur de votre nouveau garage et vous le posez sur vos deux murs, ou dans le premier cas sur votre mur et dans un orifice que vous avez pratiqué dans celui qui existe déjà, en ayant soin de prendre vos précautions pour qu'il soit bien horizontal. Comme suite au premier cas, vous placez également contre le mur déjà existant un deuxième morceau de sapin, de 8 ou 10 au carré, pris dans la terre (2) et allant jusqu'au premier. Il vous servira dans la suite à fixer les charnières de vos portes.

Ceci fait, vous avez placé également un soliveau de la même section et longueur au haut de votre mur (3) vous en placez un autre également au milieu (4) et vous les réunissez avec les planches de vos panneaux qui ne vous servent plus. Le toit vous le constituez comme vous le voulez, mais ce qui convient le mieux et ne revient pas très cher avec de la tôle ondulée.

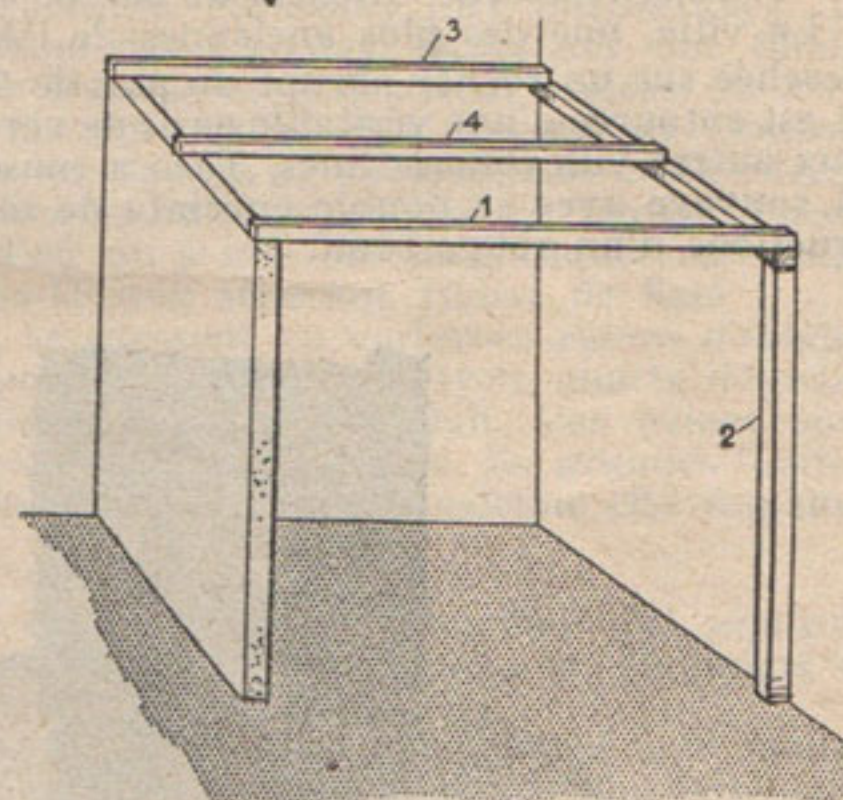
Il s'agit maintenant de constituer le sol. Si vous pouvez dépenser quelques francs

de plus, faites-le en ciment ; comme le poids à supporter ne sera jamais très grand, c'est aussi très facile à faire et comme je vous l'ai déjà dit, vous réussirez du premier coup : voilà le truc. Vous commencez à vous procurer ce que l'on nomme une dame ou bien vous en constituez une facilement avec un gros morceau de bois assez lourd et bien d'aplomb dans lequel vous percez un trou pour y mettre un manche.

Nanti de cet outil vous commencez à bien piler votre sol en y faisant pénétrer des cailloux. Arrivé à ce résultat vous mélangez à de petits cailloux comme ceux employés pour les allées de jardin un peu de ciment, vous mouillez légèrement le tout, il ne faut pas trop d'eau ; vous en étendez une couche de 5 centimètres d'épaisseur sur votre sol et vous recommencez à bien piler ensuite vous enduisez



Les différentes phases de la construction de l'atelier-garage.



le tout d'une couche de ciment de 2 à 3 centimètres que vous avez mélangé dans les proportions suivantes : 1 seau de ciment pour 1 et demi de sable fin ; pour obtenir un sol parfaitement plan, vous promenez une règle que vous avez faite avec un liteau quelconque. Vous laissez sécher 48 heures avant de marcher dessus.

Avant de quitter la truelle, vous enduisez le ou les murs que vous avez construits et celui du fond avec le même mortier que celui qui vous a servi à faire votre sol, vous en mettez également une couche vers le mur et vos tôles en haut. Et à partir de ce moment, le gros de votre travail est fait, le reste rentrera plutôt dans vos aptitudes de bricoleur.

J'en suis également un, pas plus adroit qu'un autre et j'ai parfaitement bien réussi ce que je viens de vous dire...

La prochaine fois nous nous occuperons de la construction de la porte et de l'aménagement intérieur.

(A suivre.)

Louis GARNIER.

LES CLUBS

REGION PARISIENNE

AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE

Rappelons que c'est le 1^{er} septembre que doit se dérouler la sortie sur Bures.

Itinéraire : Paris Porte Saint-Cloud, Versailles, Saint-Lambert, Port-Royal, Gif et Bures (déjeuner chez Trutal, au Robinson de la Vallée), prix du déjeuner : 11 francs service compris. Retour par Orsay, La Croix-de-Berny, Porte d'Orléans. Total : 70 km.

Départ suivant catégories à 8 h. 1/2, 8 1/4, 8 3/4.

Baignade, danses, jeux. Tous les motocyclistes fraternellement invités.

Rappelons que la campagne de l'A.M.F. au sujet des bruits d'échappement se poursuit avec succès.

Intensifications-la. Clubs, demandez des listes.

Individuels venez signer. Tous les soirs de 18 h. 30 à 20 heures, 35, rue Sibuet, Paris (12^e), et tous les mardis soirs à la réunion générale touristique, salle Ferrié, angle des rues J.-J.-Rousseau, Etienne-Marcel et Montmartre, à 21 heures.

S. M. CLUB PARISIEN

La sortie pique-nique du 25 à Fontainebleau avait réuni, malgré les vacances et un temps incertain, une trentaine de membres. Retour groupé et, comme de coutume, en bon ordre.

Dimanche 1^{er} septembre, sortie pique-nique à la Roche-Guyon. Rendez-vous 8 heures. Port-Maillot, Saint-Germain, prendre la N. 190, Limay, la G.C. 147 par Saint-Martin la Garenne, la N. 313 jusqu'à la Roche-Guyon. Jeux divers et baignades. Même itinéraire pour le retour. Isolés amicalement invités.

A.M.C. ORLY

Nous rappelons que c'est dimanche 1^{er} septembre à partir de 14 heures que nous organisons notre fête motocycliste sur le stade municipal d'Orly. Plus de cinquante francs de prix divers récompenseront les gagnants du gymkana et de la course sur prairie.

Nous comptons et sur le beau temps et sur la présence de nombreux motocyclistes.

Renseignements tous les jours au siège, 20, rue du Commerce. Tél. 2. Orly.

RACING M. C.

NOMBREUX furent les membres qui narguant le temps incertain voulurent se baigner et pique-niquer à la champêtre plage de Portmontain, située dans un site des plus pittoresques, tout joyeux d'avoir passé une belle journée en plein air. La rentrée s'effectua tard dans la soirée.

Dimanche 1^{er} septembre, sortie sur Anet, rendez-vous 8 h. 30, départ 8 h. 45, porte de Vincennes.

M. C. PARIS

Chaque dimanche une sortie

La sortie de dimanche dernier, malgré le mauvais temps et les vacances a réuni 25 participants. Cette sortie quoique très courte (forêt et Saint-Germain) a été des plus agréables. Une partie de basket ball des plus animées mit aux prises l'équipe Halhoute et Maignol, cette dernière remporta la victoire par 9 à 7.

Dimanche prochain : dernière sortie de l'année sur la mer à Ault Onival.

Pique nique. — 2 départs : samedi à 14 h. 30. Dimanche 5 heures. Porte Champerret. Regroupement à Beauvais à la sortie de la ville.

AU MAROC

LA REUNION DU M.C. CASABLANCAIS

Le Moto-Club Casablancais a organisé, le 18 août, au stade municipal, une réunion des plus réussies. Elle comprenait : course poursuite, course à la valise, exhibition acrobatique, etc...

Voici les résultats de cette journée :

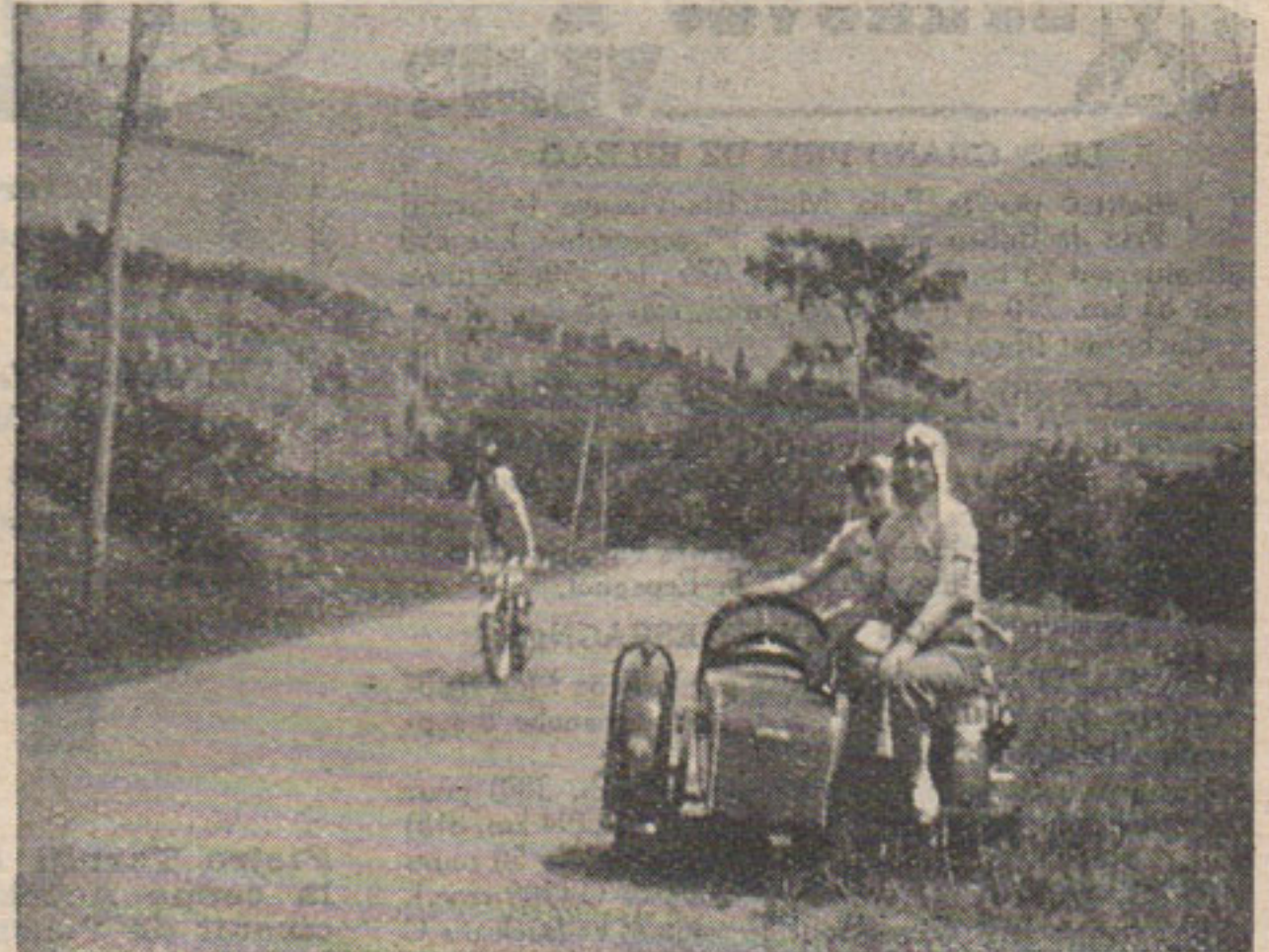
Course poursuite :

Première série. — 1. Tramoy, 1' 45" ; 2. Fern.
Deuxième série. — 1. Pomarès, 1' 37" ; 2. Abat.
Troisième série. — 1. Laffin, 1' 37" 4/5 ; 2. Caméno.
Quatrième série. — 1. Santos, 1' 39" ; 2. Zonco.
Première demi-finale. — 1. Pomarès, 1' 36" ; 2. Tramoy.
Deuxième demi-finale. — 1. Laffin, 1' 36" ; 2. Santos.
Finale sur 10 tours. — 1. Laffin, 3' 10" ; 2. Pomarès.

UNE GRANDE SPORTIVE

Mme Rièze, fondatrice du Moto-Club Styl'son, propriétaire de l'agence Styl'son à Perpignan, est une fervente pratiquante du sport motocycliste. On la voit, sur le cliché ci-contre, se tenant sur une jambe debout sur la selle de sa 250 cmc. à culbuteurs.

Ajoutons que dernièrement le M.C. Styl'son fit une promenade fort réussie à Gerone, en Espagne.



Course à la valise

Gagnants des séries : Tramoy, Pedro, Pomarès Laffin, Santos.

Match de moto-ball

Equipe bleue bat équipe rouge par 2 buts à zéro.
Rouges : Santos, Abat, Tramoy, Pomarès.
Bleus : Carméno, Zonco, Fern, Bénéito, Laffin.
Les joueurs Thomines et Rivet ayant fait défection, la composition des équipes dut être modifiée au premier moment.

**

M. COULON, l'actif Président du Moto-Club Casablancais, a bien voulu me communiquer le palmarès du M.C.C., et le détail des épreuves organisées par ce Club, depuis sa fondation.

1^{er} juillet 1933. — Epreuve de régularité (3 heures, Aïn Séba) : 1. Rivet ; 2. Santos ; 3. Audoubert.

Avant-septembre. — Plusieurs sorties, pique-nique vers La Cascade et Bou Zuika.

8 octobre 1933. — Epreuve de régularité, Camp Boulhaut : 1. Audoubert ; 2. Thomine ; 3. Montalbano.

23 octobre 1933. — Coupe de l'Oasis, Epreuve de régularité sur 120 km.

Novembre et décembre. — Sorties avec pique-nique, Settat et Port-Lyautey.

SERVICE MILITAIRE

Tous les jeunes gens susceptibles d'être incorporés dans une formation motorisée de la cavalerie, et possédant les aptitudes nécessaires pour être affectés à l'une d'elles, sont priés de nous adresser de toute urgence, le renseignements ci-après :

1^o Nom prénoms date de naissance

2^o Adresse :

3^o Bureau de recrutement :

4^o Canton de recensement et numéro d'inscription sur la liste cantonale.

A cette demande devront être jointes toutes pièces justificatives notamment :

Copie des brevets et permis de conduire.

Extrait de naissance.

Duplicata des certificats des employeurs (avec indication des travaux spéciaux effectués).

Ces copies doivent être certifiées conformes par les Maires ou Commissaires de Police.

Nous aurons ainsi la possibilité de répondre immédiatement aux décisions, sans doute spontanées, qui pourront être prises par les Services de Recrutement pour l'incorporation anticipée des jeunes recrues.

Janvier 1934. — Coupe de la Cascade, Epreuve de régularité : 1. Rivet.

Février-Mars. — Sorties avec pique-nique sur Rabat et Mazagan.

15 avril 1934. — Coupe Zonco Casa, Marrakech, Mogador Safi, Casa, 837 km., épreuve organisée avec l'Ass. Motocycliste Casablancaise.

27 mai 1934. — Sortie touristique à Marrakech, 482 km.

9 juin 1934. — Epreuve de régularité de Ber-Rechid, 240 km. : 1. Rivet ; 2. Leroy ; 3. Alfonso. — Gymkana de Ber-Rechid : 1. Rivet ; 2. Audoubert ; 3. Santos.

17 juin 1934. — Epreuve de régularité de Camp Boulhaut : 1. Fern ; 2. Rivet ; 3. Thomine.

15 juillet 1934. — Grand Prix du Maroc, Epreuve de vitesse sur circuit fermé : 1. Alvès (110 km. 800) ; 2. Alazracki (107 km. 800) ; 3. Crovara ; 4. Uchan ; 5. Rivet.

12 août 1934. — Coupe de la Comédie, Epreuve de régularité, Casa, Settat, Mazagan : 1. Audoubert ; 2. Marcel ; 3. Corsello.

16 septembre 1934. — Sortie touristique, Casa, Boulhaut, Marchant, Rabat, Casa.

21 octobre 1934. — Coupe de l'Oasis, Epreuve de régularité et d'endurance : 1. Rivet ; 2. Tramoy ; 3. Comorès.

10 novembre 1934. — Les Six Heures Motocyclistes, Epreuve de régularité et d'endurance : Rivet ; Truc Beckrich, Tramoy et Marcel.

30 décembre 1934. — Course de Côte d'Aufa, Epreuve de vitesse en côte, départ moteur en marche et moto arrêtée : 1. Crovara G., moyenne 105 km. ; 2. Alazracki, 101 km. ; 3. Crovara F., 97 km.

10 février 1935. — Sortie touristique sur Port-Lyautey.

10 mars 1935. — Coupe La Cigogne, Epreuve de régularité, Casa, Marrakech Mazagan, Casa : 1. Beckrich ; 2. Guilton ; 3. Barrau.

21-22 avril 1935. — Casa, Tanger, Casa (754 km.), Epreuve de régularité : 1. Santos ; 2. Beckrich ; 3. Erhardt.

19 mai 1935. — Sortie touristique sur Camp Marchand et Rabat.

9 et 10 juin 1935. — Sortie touristique sur Marrakech, Taroudant, Agadir, Mogador, Safi et Casa.

7 juillet 1935. — Le Bol d'Or Marocain, épreuve organisée pour la première fois en Afrique du Nord (24 heures) et réunissant 19 concurrents au départ : 1. Laffin avec 1.341 km. ; 2. Abatte avec 1.315 km. 800 ; 3. Tramoy avec 1.287 kpm. — Le circuit était de 1 km. 800 et l'épreuve se disputait en période de chaleur. A noter que le 2^o Bol d'Or Marocain aura lieu vers le printemps.

4 août 1935. — Manifestation au Stade Municipal, acrobaties motocyclistes de Bourmançé-Say, et P. dro. — Epreuves de dirt-track : 1. Thomine ; 2. Laffin.

Les prochaines épreuves à venir sont : le Grand Prix du Maroc, sur circuit fermé, qui aura lieu en septembre très probablement, et le Tour du Maroc motocycliste. Cette dernière épreuve aura lieu vers le 11 novembre 1935, et le règlement s'inspirera de Paris-les Pyrénées et du Tour de France Motocycliste.

Des détails à ce sujet seront donnés par la suite et communiqués pour ceux que cela intéresserait, l'adresse du Moto-Club Casablancais : 115 boulevard de Paris, où il sera répondu à toute demande de renseignements.

LE SPORT

EPREUVES A VENIR

LE 2° GRAND PRIX DE BILBAO

ORGANISÉ par la Peña Motorista-Vizcaya le Grand Prix de Bilbao aura lieu le 1^{er} septembre. Les 250 effectueront 25 tours, soit 52 km. 675 ; les 350, 30 tours soit 63 km. 210 et les 500 35 tours, soit 73 km. 745 Carburant libre.

COURSE DE COTE DE CASTREJANA

C'EST encore la Peña Motorista-Vizcaya qui organise, le 4 septembre, la course de côte de Castrejana aux environs de Bilbao.

On y verra la plupart des coureurs engagés dans le Grand Prix de Bilbao et le T. T. Espagnol.

LE 4° TOURIST TROPHY ESPAGNOL

LE 4° T. T. Espagnol, organisé par la Peña Motorista-Vizcaya aura lieu le samedi 7 et dimanche 8 septembre 1935 à Bilbao.

Les parcours seront de 40 tours (84 km. 280) pour les motos de la classe A (250 cmc.) ; 45 tours (94 km. 815) pour les motos de la classe B (350 cmc.) et de 50 tours (105 km. 350) pour les motos de la classe C (500 cmc.).

Les classes A et B courront le samedi et la classe C le dimanche.

Le carburant obligatoire sera l'essence-benzol 50 %. La participation de nombreux as internationaux est assurée.

LES SIX JOURS INTERNATIONAUX

La constitution des équipes

VOICI les équipes qui disputeront le Trophée international et le Vase d'argent aux Six Jours Internationaux qui auront lieu du 9 au 14 septembre :

Trophée international

Allemagne. — Krauss (600 B.M.W. s.c.) ; E. S. Henne (500 B.M.W.) ; J. Steizer (500 B.M.W.).

Angleterre. — N. P.O. Bradley (599 Sunbeam s.c.) ; V. N. Brittain (348 Norton) ; G. E. Rowley (346 A.J.S.).

Tchécoslovaquie. — F. Brand (500 Jawa s.c.) ; A. Vitwar (350 Jawa) ; R. Dusil (350 Jawa).

France. — R. Boura (500 Motobécane s.c.) ; G. Gauthier (500 Terrot) ; R. Pahin (500 Peugeot).

Italie. — Villa, Macchi et Gilera, sur 500 cmc. Gilera

Vase d'argent international

Angleterre. — A. E. Perrigo (348 B.S.A.) ; G. F. Povey (348 B.S.A.) ; J. Williams (348 Norton).

B : A. Peffries (493 Triumph) ; L. Heath (497 Ariel) ; R. Mac Gregor (499 Rudge).

Irlande. — A. ; C. Duffin (500 Matchless) ; T. Stewart (500 Royal Enfield) ; R. A. Yeates (493 Triumph).

B : H. Taggart (490 Norton) ; S. Moran (500 Matchless) ; E. P. Griffith (497 Ariel).

Allemagne. — A : A. Geiss (250 D.K.W.) W. Winkler (250 D.K.W.) E. Kluge (250 D.K.W.).

CALENDRIER

1er Septembre

Grand Prix de Bilbao
(Peña Motorista-Vizcaya)

4 Septembre

Course de côte de Castrejana
(Peña Motorista-Vizcaya)

7 et 8 Septembre

4° Tourist Trophy Espagnol



Pietro Taruffi qui gagne la coupe Acerbo, sur le circuit de Pescara à 125 km. 234 de moyenne au guidon de la quatre cylindres italienne à compresseur Rondine.



B : H. Soenius (494 N.S.U.) ; P. Rüttchen (494 N.S.U.) ; Knees (494 N.S.U.).

Tchécoslovaquie. — A : A. Vitwar (350 Jawa) ; R. Dusil (350 Jawa) ; Houska (250 Jawa).

B : K. F. Koch (350 Koch) ; Pastika (500 B.S.A.) ; Mucha (500 B.S.A.).

France. — A : R. Boura (500 Motobécane s.c.) ; G. Gauthier (500 Terrot) ; R. Pahin (500 Peugeot).

B : L. Jeannin (350 Prester-Jonghi) ; C. Narcy (500 Peugeot) ; J. Passet (500 Motobécane).

Hollande. — A : J. E. Fijma (497 Ariel) ; J. Moejes (497 Ariel) ; G. A. de Rider (499 B.S.A.).

B : G. H. Eysink (499 Eysink) ; G. W. W. Timmer (346 New Imperial) ; J. Teeken (497 Ariel).

Suisse. — A. Stauffer (500 Universal) ; A. Weider (498 Matchless) ; E. Haller (800 Zundapp s.c.).

LE CASQUE D'OR

LA classique course sur prairie tchécoslovaque aura lieu cette année le 15 septembre sur l'hippodrome de Pardubrice.



A VIMY

Georges Monneret bat le record de la côte avec une marge de plus de onze kilomètres.

ORGANISÉE dimanche dernier par le M.C. Lensois et le M.C. d'Artois, la course de côte de Vimy a été l'occasion pour nos cracks de battre la plupart des records. La plus belle performance fut sans contestation possible, celle que réalisa notre toujours grand champion Monneret. Sur ce parcours de 1.800 mètres à 6 % de pente, agrémenté de trois virages il réussit à élever le record de 11 km. 500 ! Ceci ne doit pas faire oublier les résultats obtenus par l'excellent Dorion (Terrot) qui bat le record des 175 ; Boura (Norton) qui met à mal ceux des 350 et 500 et Hilaire Cuny (Saroléa) qui établit à 114.380 celui des 750. Signalons également la belle montée de Feuillaine (Peugeot) en 250 cmc. à 100 km. 621.

Résultats :

Motos 175 cmc. — 1. Dorion (Terrot), 1' 12" 2/5, moy. 89 km. 502 (record battu).

250 cmc. — 1. Feuillaine (Peugeot), 1' 4" 2/5, moy. 100 km. 621.

350 cmc. — 1. René Boura (Norton), 59" 1/5, moy. 109 km. 459 (record battu).

500 cmc. — 1. René Boura (Norton), 56' 4/5, moy. 114 km. 380 (record battu).

750 cmc. — 1. Cuny (Saroléa), 56" 2/5, moy. 114 km. 930 (record établi).

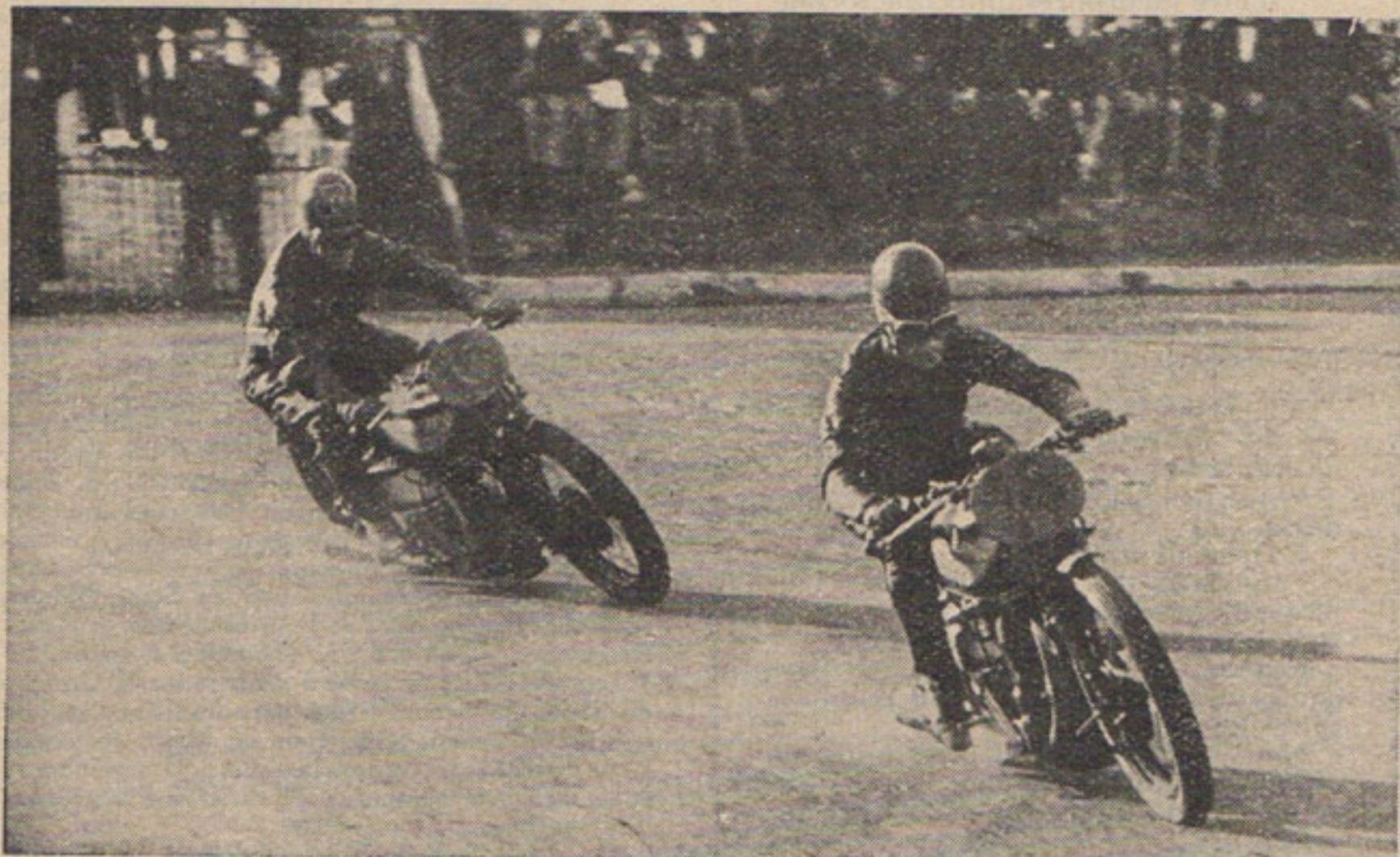
1.000 cmc. — 1. Georges Monneret (Kæther-Escoffier) 50", moy. 129 km. 600 (record battu). Ancien record 118 km. 100

RÉGULARITÉ A NEMOURS

L'U.M. Nemourienne a organisé dimanche dernier son épreuve annuelle de régularité qui fut disputée sous une pluie persistante. Classement :

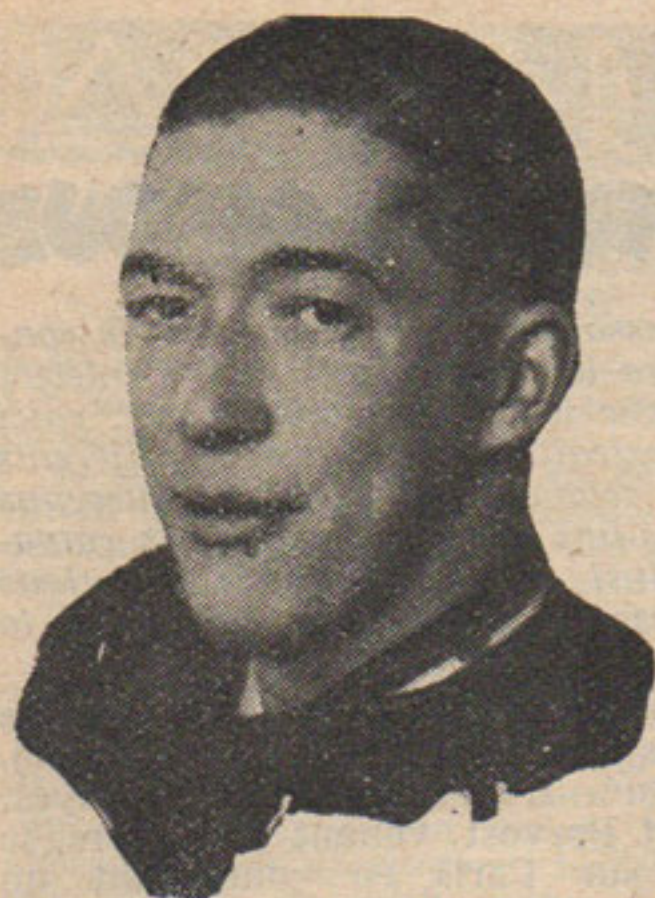
1. ex æquo : Bisson (U.M.N.), Bourguine (M.C. Corbeil-Essonnes), Deflou (M.C.C.F.) ; 4. ex æquo : Demerson (M.C.D.), Pichon (M.C.D.), Rousseau (U.M.N.), Giverneau (M.C.D.), Mme Roux (voiture), Gaillard (M.C.C.E.) ; 10. E. Saulay (M.C.C.E.).

Challenge Romanetti et Coupe du Petit Journal. — M.C.C.E.



Au Grand Prix d'Europe à Belfast : J. Guthrie (Norton) et W. Rusk (Norton) virent ensemble au virage de Muckamore. Guthrie gagnera en 500 cmc.

CHAQUE COUP DE FREIN VOUS COÛTE QUELQUES CENTIMES

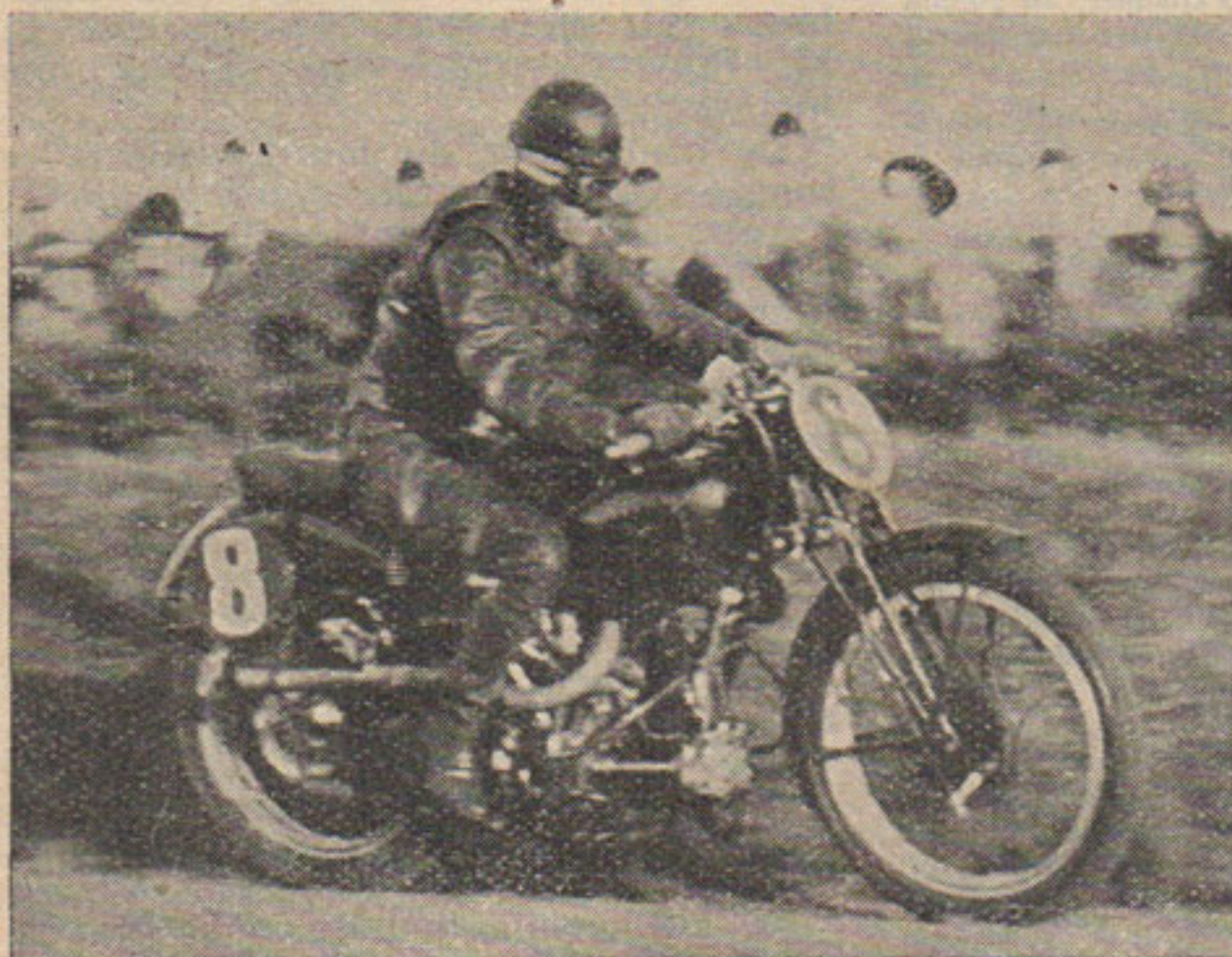
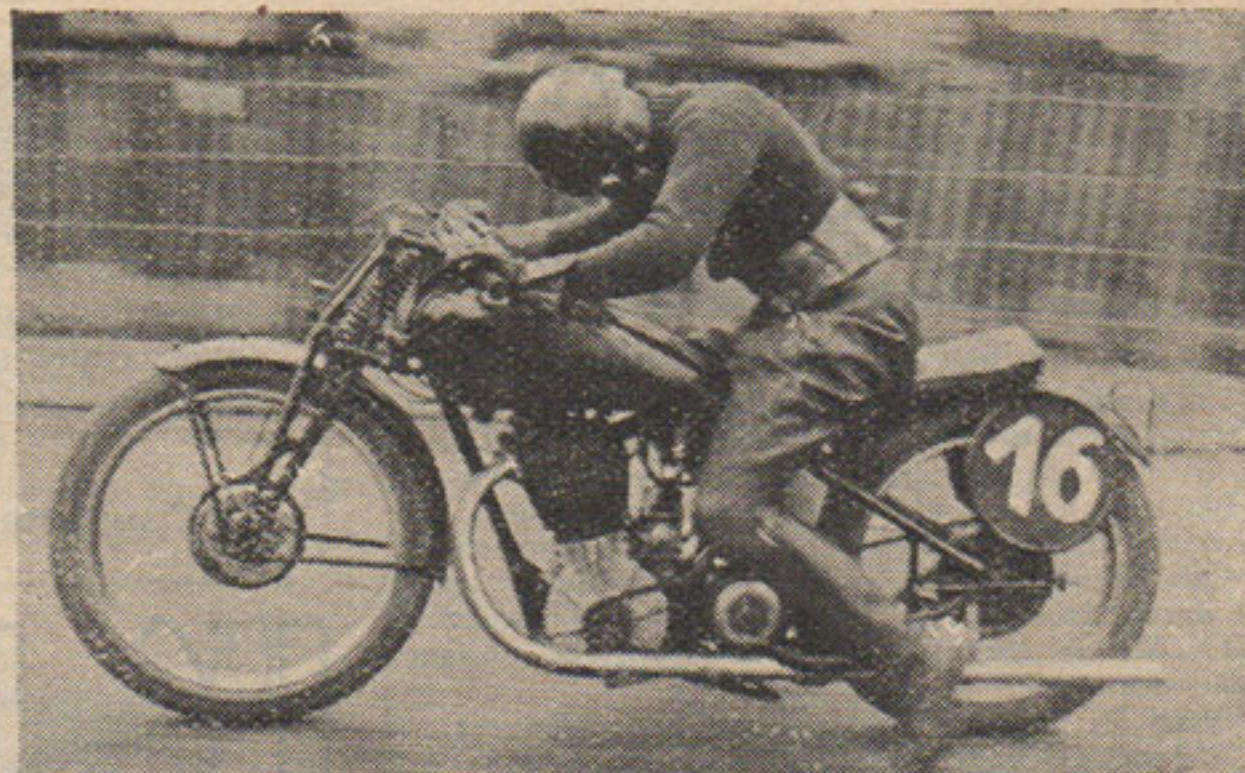


■ ■ ■

A VIMY

A gauche, Monneret qui sur sa 1.000 cmc. Koehler Escofier éleva le record de plus de 11 km. A droite, Cuny (photographié ici à Château-Thierry) qui sur Saroléa établit le record des 750 cmc. à la très belle moyenne de 114 km. 893.

■ ■ ■



■ ■ ■

AU G. P. D'EUROPE

Stanley Woods (Guzzi) qui inquiéta Guthrie jusqu'au cinquième tour et qu'une avarie obligea à abandonner, vire à Glady corner.

■ ■ ■



René Boura (Norton) qui à la course de côte de Vimy battit deux records. Celui des 350 à 109 km. 459 et celui des 500 à 113 km. 084.

250 cmc.

1. Brusi Riccardo (Guzzi) en 2 h. 40'51" 2/5 à la moyenne de 115 km. 436.
 2. Rossetti Amilcare (Benelli), en 2 h. 43'37" 4/5.
 3. Moretti Amilcare (Guzzi), en 2 h. 45'1" 4/5.
- Tour le plus rapide : le 9^e de Pigorini en 13'04" 2/5 à la moyenne de 118 km. 559.
- Sur le kilomètre lancé, Pigorini a réalisé 19" 1/5 à la moyenne de 178 km. 217.

Classement pour le Championnat national
 550 cmc. — 1. Tenni.
 350 cmc. — 1. Nocchi.
 250 cmc. — 1. Pigorini.



LA COUPE ACERBO

Superbe victoire de Taruffi sur Rondine

VÉRITABLE fête de la vitesse, la coupe Acerbo s'est disputée le 14 août sur le circuit de Pescara. Toutes les épreuves furent intéressantes, mais celle des 500 cmc. fut particulièrement passionnante. Sandri, sur Rondine, Tenni sur Guzzi, et finalement Taruffi, sur Rondine, furent tour à tour au commandement. Dans l'ardeur de la lutte, Sandri, puis Tenni, tombèrent en panne de carburant et durent parcourir plusieurs centaines de mètres à pied pour aller jusqu'à leurs boxes.

Enfin le fait capital de la journée est que Sandri sur Guzzi, a été chronométré dans une des lignes droites du circuit à plus de 214 à l'heure.

Voici les différents classements :

500 cmc.

1. Taruffi Pietro (Rondine), qui a couvert les 12 tours du parcours, au total 309 km. 600, en 2 h. 28'19" 4/5 à la moyenne de 125 km. 234.

2. Tenni Omobono (Guzzi), en 2 h. 31'08" 2/5.

3. Sandri Guglielmo (Rondine), en 2 h. 33'45" 2/5.

Le tour le plus rapide a été le cinquième de Tenni, en 11'41", moyenne 132 km. 496.

Sandri a fait la meilleure moyenne sur le km. ancé, en 16" 4/5, 214 km. 385 à l'heure.

350 cmc.

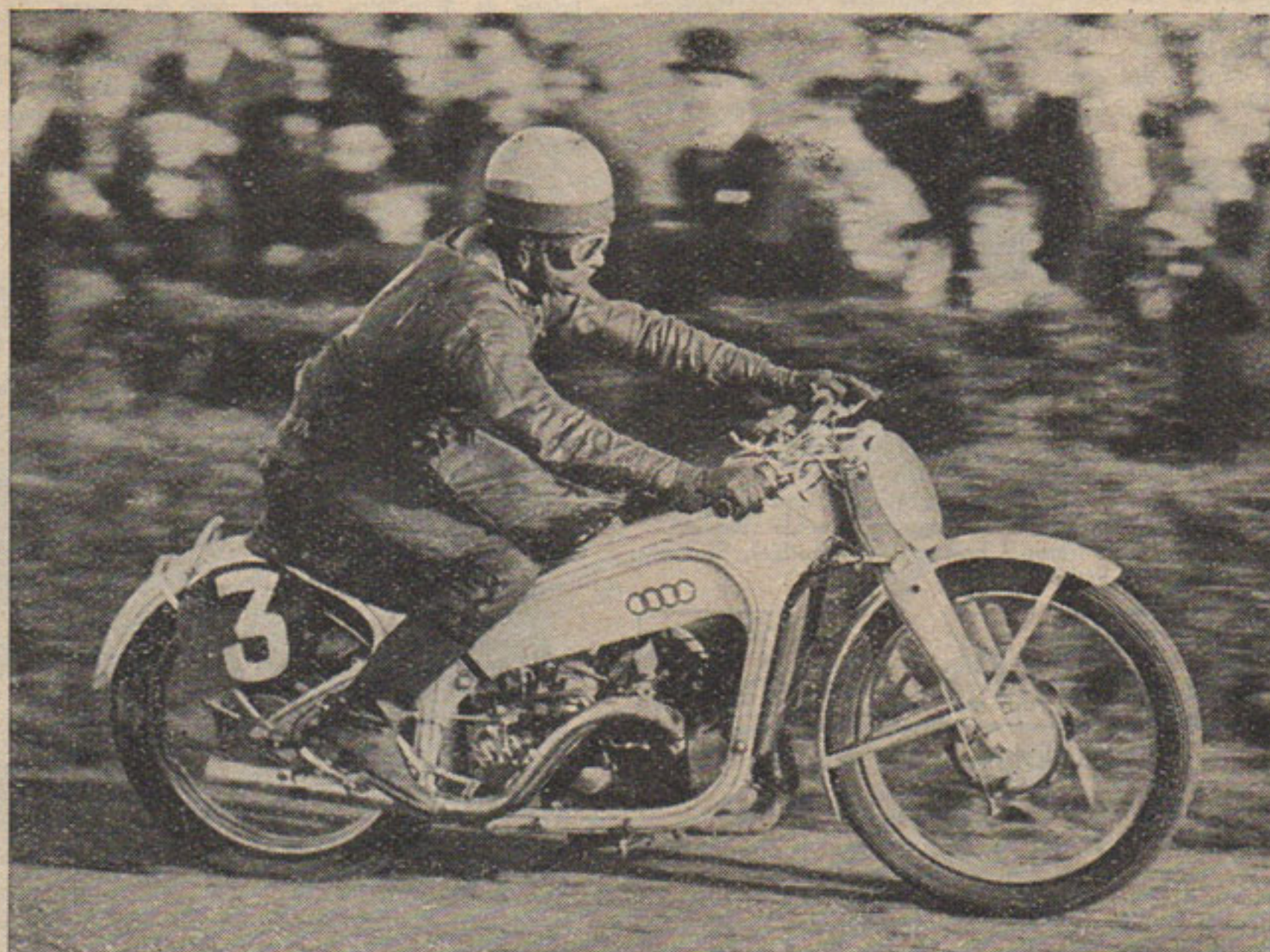
1. Nocchi Biagio (Rudge), en 2 h. 52'21,3".

2. Secchi Silvestro (Norton), en 2 h. 52'39" 4/10.

3. Leonini Primo (Norton), en 3 h. 2" 1/10.

Le tour le plus vite a été le second de Gherzi Mario en 13'35,4", moyenne 113 km. 850.

Corrao a réalisé le meilleur temps sur le km. lancé en 22" à la moyenne de 173 km. 636.



A l'entraînement du Grand Prix d'Europe : l'Allemand H.P. Muller (D.K.W.) aborde le virage de Glady.



ALLEMAGNE

LE CIRCUIT DE SCHLEIZ

COURU le 18 août, cette épreuve revêtit un caractère purement national. En 500 les D.K.W. et les N.S.U. se livrèrent un duel sans merci et si les premières se montrèrent un peu plus rapides en lignes droites, les secondes viraient nettement mieux et la victoire revint à Otto Steinbach après une lutte qui dura quinze tours et durant laquelle, lui, Mansfeld (D.K.W.), Bauhofer (D.K.W.) et Sœnius (N.S.U.) tournèrent presque roue dans roue.

Voici les premiers classés de chaque catégorie :
250 cmc. : Geiss (D.K.W.), 155 km. 4, en 1 h. 26'35" 4 ;
350 cmc. : Mellmann (N.S.U.) et Steinbach (N.S.U.), 155 km. 4, en 1 h. 23'17" 2 (moy. 111,8 km.-h.) ; 500 cmc. : Steinbach (N.S.U.), 155 km. 4, en 1 h. 19'36" 3 (moy. 116,9 km.-h.) ; sidecars 600 cmc. : Schumann (N.S.U.), 77 km., en 47'16" 2 (moy. 98,4 km.-h.) ; sidecars 1.000 cc. : Braun (Horex), 77 km., en 47'19" 3 (moy. 98,2 km.-h.) ;



EN IRLANDE

LE GRAND PRIX D'EUROPE

C'EST samedi dernier, 24 août qu'eut lieu près de Belfast, le Grand Prix d'Europe sur un circuit de 32 km. de tour. Les 500 cmc. devaient parcourir 386 km. 259, les 350 : 362 km. 922 et les 250 : 329 km. 930. Le départ fut donné à tous les concurrents à la fois. Au second tour Guthrie et Rusk sont en tête, mais font une chute, Rusk se blesse légèrement et abandonne, mais Guthrie peut continuer et au tour suivant il est déjà repassé en tête. Au troisième, il bat le record du tour à 152,895 de moyenne. Handley en fait autant en 350 à la moyenne de 141 km. 645.

Stanley Woods est en deuxième position, talonnant le leader, mais au cours du cinquième tour, une avarie mécanique l'oblige à se retirer de la compétition.

Chez les 350 les deux Velocette de Handley et Thomas dominent nettement. En 250 cmc. on peut assister à un beau duel entre Foster (New Imperial) et Geiss (D.K.W.). L'impression très nette qui s'en dégage est que la New Imperial est plus rapide que la machine allemande, mais au 8^e tour l'Anglais ralentit à cause, semble-t-il, de difficultés d'allumage et au 9^e Geiss passe et bat le record du tour à la moyenne de 123 km. 579. Résultats :

Motos 250 cmc. — 1. Arthur Geiss (D.K.W.), moy. 127 km. 141 ; 2. A.R. Foster (New Imperial) ; 3. Gordon Durney (Guzzi).

Motos 350 cmc. — 1. W.L. Handley (Velocette), moy. 138 km. 421 ; 2. E.R. Thomas (Velocette) ; 3. G. Duncan (Norton).

Motos 500 cmc. — 1. J. Guthrie (Norton), moy. 144 km. 869 ; 2. René Milhous (F.N.) ; 3. Tyber (Velocette).



EN ESPAGNE

LES CHAMPIONNATS D'ESPAGNE

Voici quels sont les champions ibériques pour 1934 :

Sport 350 cmc. — 1. Antonio Quartin (Norton), 89 km. 685 ; 2. José Martins (Rudge).

500 cmc. — 1. Jaime Correia de Campos (Royal Enfield), 98 km. 849 ; 2. Augusto Almeida (Rudge).

Course. — 1. Manuel Fonseca Gil (Rudge), 94 km. ; 2. Antonio Quartin (Norton).



États-Unis

LE TOURIST TROPHY AMÉRICAIN

LE T. T. Américain qui compte pour le championnat national de U.S.A. s'est couru sur le circuit de Keene (New-Hampshire). Sur les 115 concurrents qui prirent le départ, 22 seulement terminèrent. Le parcours comportait 60 tours d'un circuit très dur de 3 miles 1/3, soit un total de 200 miles ou 320 km.

Voici le classement :

1. Johnson (Indian, 1.200 cmc.) ; 2. Tancrede (Harley Davidon, 1.200 cmc.) ; 3. Campenel (Indian, 750 cmc.) ; 4. White (Indian, 1.200 cmc.).

NOTRE SERVICE DES RECOURS

se charge pour tous nos lecteurs sans aucuns frais préalables, de récupérer à l'amiable ou par devant toutes les juridictions compétentes, toutes indemnités consécutives à des accidents corporels ou dégâts matériels dont ils auraient pu être victimes.

Consultations gratuites.



CORA VA S'ATTAQUER AU RECORD DE L'HEURE

TRÈS prochainement, sur la piste de Montlhéry, le champion lyonnais Cora va s'attaquer, au guidon d'une 750 Saroléa au record de l'heure que détient l'Anglais Lacey à 178 km.-h.

PUISQUE nous parlons de Cora, signalons qu'il représentera officiellement la firme Saroléa à Bilbao le 8 septembre, dans le T.T. Espagnol.

200 A L'HEURE A MONTLHERY

Georges Monneret

a l'intention de réaliser cet exploit

NOUS avons reçu la visite de Georges Monneret après sa brillante performance à la course de côte de Vimy.

« Il y a longtemps — nous dit-il — que j'avais l'intention d'essayer de tourner en moto à 200 à l'heure sur la piste de vitesse de notre autodrome parisien. Mais pour ce faire, encore fallait-il que je sois sûr que ma nouvelle 1.000 cmc. Kähler-Escoffier soit capable d'atteindre cette vitesse. Or, je manquais de points de repère qui me permettent de comparer à l'ancienne dont la vitesse maximum ne dépassait qu'à peine 190. Maintenant, la comparaison est faite. A Vimy, course qui comporte trois virages assez durs, j'ai effectué la montée plus de onze kilomètres plus vite que l'ancien record. Comme le résultat ne peut être attribué à l'amélioration dans les accélérations — lesquelles ne sont que peu supérieures à celles de l'ancienne — j'en conclus que tout vient de la vitesse nettement plus élevée de ma nouvelle monture... Certainement, 30 kilomètres de mieux au bas mot, ce qui donne un minimum de 220 à l'heure !

— Très bien, mais l'état actuel de la piste permet-il la réalisation de la performance que vous envisagez ?

— Ah, voilà, c'est qu'elle n'est pas fameuse la piste de vitesse de Montlhéry, surtout dans les virages. Le gros point d'interrogation maintenant, c'est moi. »

Et sur ces paroles, empreintes de sa modestie coutumière, notre grand champion prit congé de nous.



PORTEZ UN CASQUE

AFIN d'essayer une fois de plus de convaincre les imprudents qui s'entêtent à rouler sur les routes sans casque, voici quelques extraits de coupures de différents journaux relatant des accidents survenus à quelques-uns de nos malheureux camarades. Ainsi qu'on pourra le voir tous furent blessés, mortellement ou non, à la tête :

M. Eugène Saillant, entrepreneur de transports à Coubert (Seine-et-Marne), accompagné d'un de ses employés, M. Robert Prevost, venant de Nevers, se dirigeait sur Paris en conduisant un camion de près de dix tonnes.

Arrivés presque au sommet de la côte de Pougues, dont les virages sont nombreux et dangereux, M. Saillant et M. Prevost virent venir à eux une motocyclette.

Le conducteur du lourd véhicule se rangea, alors, sur sa droite, freina et s'arrêta. A ce moment le motocycliste, qui marchait à une allure folle, ne put prendre le virage à la corde et vint se jeter sur le côté gauche du camion.

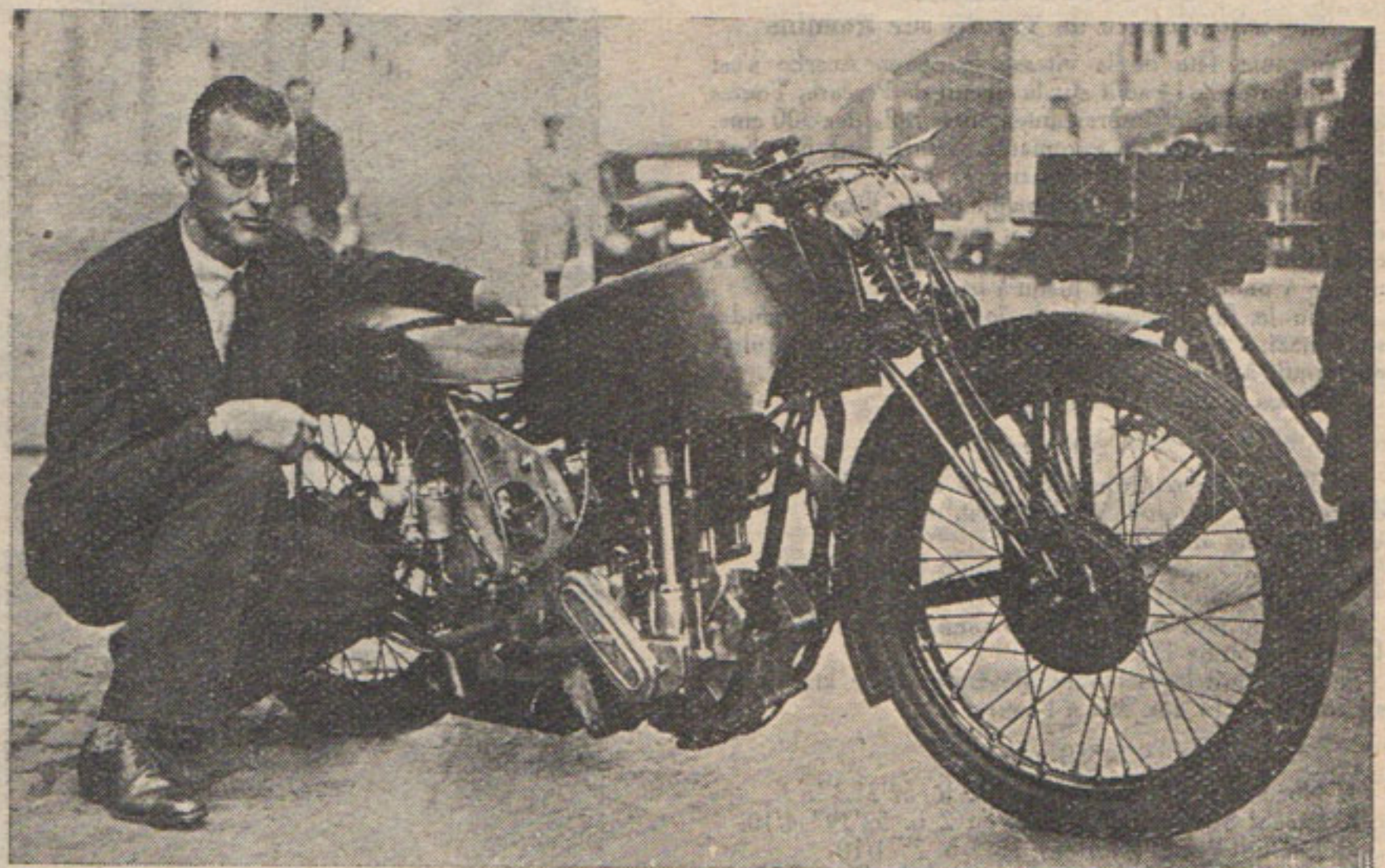
Sous la violence du choc le motocycliste eut la tête fracassée et tomba près de sa machine dont l'avant était littéralement écrasé.

**

Mardi matin, à 8 heures, M. Jacques Gilbon, 23 ans, demeurant, rue Naverin, à Olivet, monteur en chauffage central, se rendait à Orléans, en motocyclette. A l'angle de la rue Duhamel-du-Monceau, et de l'avenue Dauphine, il entra en collision avec l'automobile conduite par M. Brague, épicier, 33, rue Saint-Marceau, qui venant du Pont Georges-V, allait s'engager dans la rue Duhamel-du-Monceau.

Dans le choc, M. Gilbon s'est fait une grave blessure au crâne nécessitant une intervention chirurgicale.

Moralité : Portez un casque



Voici M. Hardisty qui avait établi pour le Grand Prix d'Europe cette moto munie d'un moteur Norton surcomprimé. La machine devait être conduite par P. J. Walls, mais nous ne savons si elle a confirmé les espérances que l'on fondait sur elle.

PARCI-PARLA

QUELQUES DÉTAILS SUR LE MOTEUR SPEED POUR AVIETTE

Nous avons pu avoir quelques renseignements complémentaires concernant le moteur Speed.

Le moteur actuellement en cours d'exécution qui sera livré à la clientèle dans un délai assez rapproché est un 800 cmc., 2 cylindres, 2 temps, alésage 80, course 80.

Ce moteur sera réceptionné au frein Froude pour une puissance de 26-28 CV à 3.400 tours régime d'utilisation, hélice tournant à 1.700 tours.

Le poids de ce moteur est de 32 kgs. Construit avec des matériaux sélectionnés, cylindres en fonte au nickel, pistons en alliage spécial aluminium, bielles montées sur aiguilles, le vilebrequin supporté par deux forts roulements reçoit en son milieu un volant et le pignon d'attaque du démultiplicateur.

Cette disposition particulière permet, du fait du centrage du volant qui agit comme gyroscope, d'éviter les vibrations, point très important quand il s'agit d'un moteur pour « Pou-du-Ciel ».

Tous les carters sont en aluminium (alliage spécial).

Les culasses sont également en aluminium étudiées pour le maximum de rendement, fruit de la longue expérience que les Établissements Speed ont des culasses en aluminium bien connues dans l'automobile.

Ce moteur pour lequel on a eu le souci de la sécurité d'emploi est équipé de deux magnétos blindées et double allumage sur chaque cylindre.

Usiné en série avec un contrôle très sévère, le moteur est d'abord passé à un banc de rodage (attelé directement à un moteur électrique), puis démonté et vérifié.

Le rodage terminé, le moteur est accouplé au frein « Froude » et les essais de réception comportent un essai à pleine charge avec mesure de puissance et de consommation, et un essai de pleine charge demi-vitesse, puis demi-charge grand régime.

Le moteur sera livré avec pattes d'attaches à silentbloc permettant une fixation simple et solide en 3 points sur le bâti moteur, système éliminant les vibrations.

Il sera livré aussi avec un silencieux très efficace formant pot de détente (très important pour la bonne marche d'un 2 temps).

Le deuxième cylindre sera muni d'un déflecteur qui lui assurera un refroidissement égal au premier, situé très près de l'hélice.

Le prix de ce moteur tout équipé est de 3.900 francs.

Ceci montre qu'il est livré ainsi à la clientèle un moteur absolument au point donnant toute satisfaction.

[LA XII^e FOIRE DU HAVRE

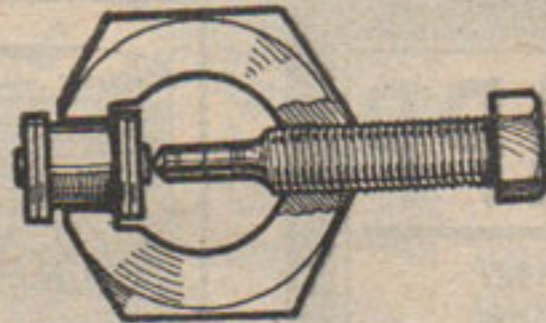
EST-IL trop tôt pour parler de la Foire-Exposition 1936 ? et ne suffirait-il pas de la rappeler à la mémoire de chacun à l'époque fixée pour cette manifestation, c'est-à-dire du samedi 11 avril au dimanche 26 avril 1936. Nous ne le pensons pas, car tout le monde en connaît le magnifique essor et le succès grandissant d'année en année.

Evidemment, la crise sévit ; mais toutes les difficultés actuelles n'autorisent aucun découragement au contraire, elles incitent à redoubler d'énergie. C'est d'ailleurs à cette seule condition qu'elles pourront être surmontées : et c'est pourquoi il est encourageant de constater le succès que rencontrent les manifestations d'activité économique, telles que celles qui se déroulent au Havre chaque année pendant la quinzaine de Pâques et aussi c'est avec plaisir que nous voyons chaque jour de nombreuses demandes parvenir au Comité d'Organisation ; les prévisions les plus optimistes peuvent être envisagées, car jamais pareille émulation ne s'est produite pour assurer la réussite de la Foire-Exposition du Havre.

Les personnes désireuses d'obtenir des renseignements détaillés peuvent s'adresser ou écrire au Bureau du Secrétaire général de la Foire, à l'Hôtel de Ville. Le Havre.

TRUCS PRATIQUES

Tout truc inséré vaudra une bougie à son auteur.
Nous prions instamment nos lecteurs de ne nous envoyer que de véritables trucs pratiques qu'ils ont réalisés, et non qu'ils peuvent avoir imaginé, mais n'ont pas employés.
Pour être inséré, tout truc doit obligatoirement être accompagné d'un croquis.



I.

I. — DÉRIVE-CHAÎNE

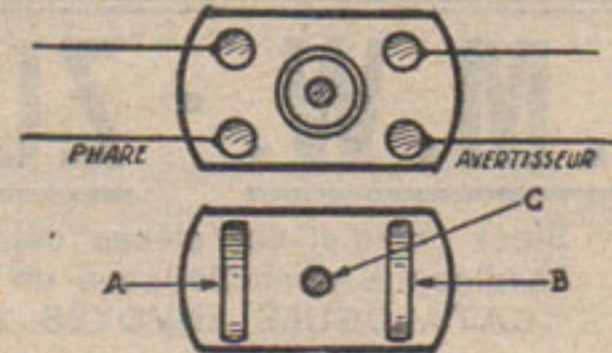
UN gros écrou sera fendu de façon à laisser passer les rouleaux de la chaîne introduite par le bout ; les flasques s'appuyant sur l'intérieur de l'écrou, une vis affinée à cet effet pourra sortir l'axe.

Ernet KAISIN, à Bruges (Belgique).

II. — BOUTON D'AVERTISSEUR

UN unique bouton en matière isolante portant des barrettes de fermeture de circuit, A pour le phare et B pour l'avertisseur. Un ressort empêche le contact, en appuyant au dessus de A on allume le phare et sur B pour avertir, en appuyant au milieu C on avertira par le son et l'éclairage simultanément.

Paul BREVET, à Custines.



II.

III. — ANTI-VOL INÉDIT

QUAND on abandonne sa machine à l'arrêt la meilleure solution est de la mettre sur béquille et cadenasser la béquille pour empêcher qu'elle ne puisse poser sur la roue arrière.

En perçant le flasque d'appui de ma béquille j'y parviens aisément. Un puissant cadenas fait le reste.

F. VANDER LINDEN, à Sous-le-Bois.

IV. — PORTE-VALISE AMOVIBLE

POUR fixer rapidement et solidement une valise ou mallette sur un porte-bagage, des pièces analogues à celles du dessin ci-joint feront l'affaire. Ces armatures en fer plat et tige se posent en une seconde sans écrou à serrer ni rien. A l'extrémité des tiges, une traverse et deux écrous à papillons assurent le serrage de la valise.

GALLETEAU, à Paris.

V. — PHARE INCLINABLE

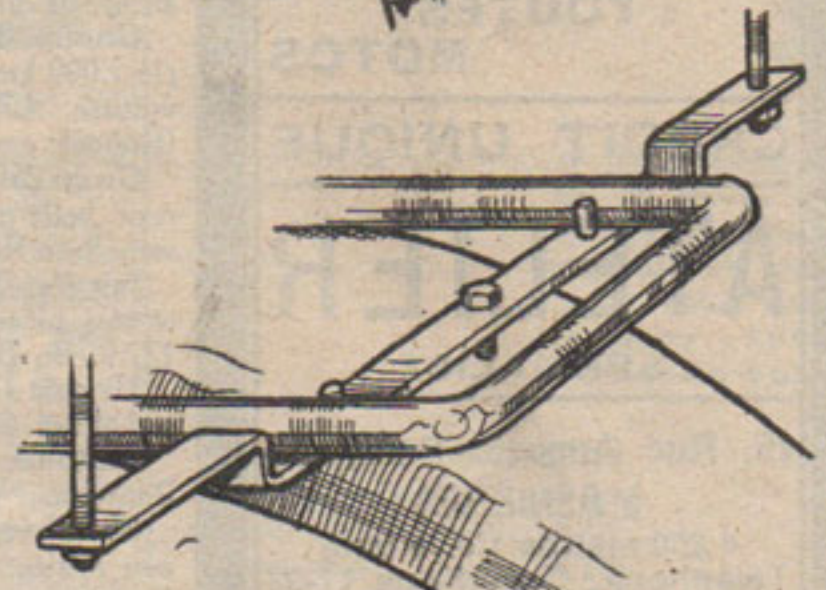
UNE armature forgée ou matricée permet au phare de pivoter ; un câble et un ressort en déterminent l'inclinaison, une manette ordinaire peut faire monter ou « piquer » le faisceau qui reste à la position déterminée. Cela permet de faire code et de varier la portée selon la clarté du temps et la couleur de la route.

M. BARDELIN, à Bourges.

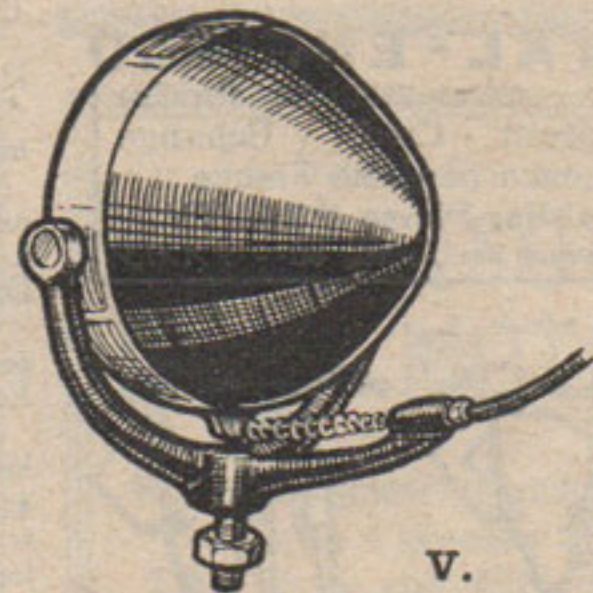
IV. — POUR VISSER LES ÉCROUS MAL PLACÉS

SI l'on veut visser un écrou ou une vis six pans sous une machine avec une clé à tube, cet écrou va descendre au fond de la clé à tube, surtout si elle porte six pans sur toute sa longueur. Pour remédier à cet inconvénient il suffit de percer un trou en travers dans lequel on passera un clou ou une goupille qui maintiendront la pièce à fleur.

A LAMARRE, abonné à Cambrai.



IV.



V.



VI.

nos petites annonces

PRIX de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces 10 Frs
Une bonification de 20 %, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées

AVIS IMPORTANT. — Les annonceurs sont informés que dorénavant, aucune réclamation ne sera acceptée pour erreur s'ils ne se conforment pas aux indications suivantes : 1° Utiliser une feuille de papier de format commercial de 21 % sur 13 % ; 2° Ecrire sur la largeur en haut : la rubrique et le numéro dans lequel elle doit passer ; 3° Dessous, l'annonce très lisible, de préférence en caractères d'imprimerie avec nom et adresse. Si l'annonce doit passer plusieurs fois, la recopier sur autant de feuilles séparées : aucune réclamation ne sera acceptée si l'annonce n'est pas conforme aux indications ci-dessus. Toute annonce non parvenue dix jours avant la parution, passera dans le numéro suivant. Tout abonné d'un an a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

service permanent des occasions

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

B.M.W. - ZUNDAPP

Stock complet des pièces détachées depuis 1927
Livraison à domicile sous un rayon de 250 Kms
CATALOGUES ENVOYÉS SUR DEMANDE

LATSCHA

Agent Général pour la France

Agent Exclusif
F. N. GILLET-HERSTAL

avec Stock complet des pièces détachées

Sides **PRÉCISION BERNARDET**

REPRISE **TOUTES MOTOS**

CRÉDIT UNIQUE

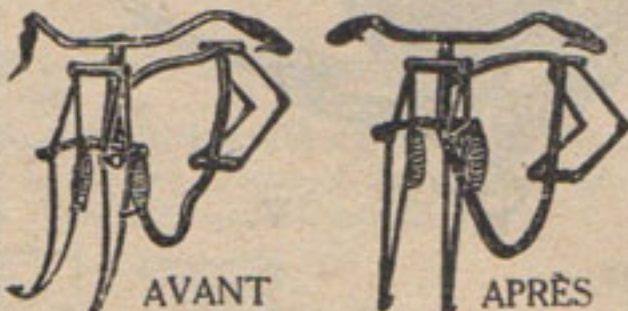
ATELIER

SPÉCIALISÉ

16, Rue Auguste-Bailly, 16
à **ASNIÈRES**
à 250 mètres de la gare
Téléphone : Grésillons 17-93

ROYAL-ENFIELD

motos - pièces détachées d'origine
Comptant - Crédit - Échange
Agence générale France :
Etablis. Pierre PSALTY
80, Avenue des Ternes, 80 - PARIS



CLINIQUE DES CADRES

Réservoirs et Roues
Téléphone : Péreire 20-68
MARCHAND Frères - 16, rue Danton, Levallois
Ne pas confondre, bien noter n° 16



Souvenez-vous que LIPTON à DIJON

est le spécialiste des pièces moteurs, réparations soupapes, axes, etc...

MOTOS

B.M.W. 750 cmc. R. 11 ét. nf ab. 4.700. Guérin, rue Ronsard, Saintes (Ch.-Inf.).
Gnome-Rhône, 350 cmc. culb. c. nve, écl. compt t.-sad. Sac. Classe, 28, av. Foch, Joinville-le-Pont.

Gnome-Rhône V2, ét. nf, p. roulé, cardan écl. él. t.-sad ténor, etc. tte eq. occ. excep., à prof. cse départ. 4.000. Ecrire p. r.-vs et essai, Roher Félica, Les Roches, Briare (Loiret).

Gnome-Rhône V2, 5 CV, 2 cyl. nve, rlé 5.000 km., écl. Lucas, cpt. m., cse ach. voiture. 4.700. P. Claitte, Souzy-Quincé (Rhône).

Guzzi 250 cmc. et **Terrot** 175 cmc. comp. repr. belle moto 350 cmc. ou 350 cmc., vis. sam. Jean Roulin, 42, r. Clignancourt, Paris.
Jap dirt Track Paulot vend son matériel et ttes pièces se rapportant au dirt track. 12, r. de Bagnolet, Vincennes.

Urgent 175 Monet-Goyon b. ét. méc. t.-sad, écl. él. 600. Généras, 4, av. V.-Hugo (16°).
Motobécane 250 Jap parf. ét. rev. 1.200. Bontemps, 6 bd du Havre, Colombes.

Motobécane 350 lat., tr. belle, tte équip. peu roulée. 2.200. Paris, 31, r. de Sainte-Geneviève, St-Michel-sur-Orge (S.-et-O.).

Motoconfort 350 lat. b. ét. t.-s, écl. acc. 1.200. Bruel, 1, r. de Tombouctou, Paris-18°
Peugeot P 108, parf. ét. altern. klax. 1.400. 38, r. des Cheneaux, Sceaux, apr. 6 h.

Peugeot P 105, compl. équip., parf. ét. Hauducœur, 21, r. A.-France, Alfortville.
Peugeot P 107, parf. ét., pn. nf, écl., cse maladie. 1.650. Georges, 10, r. Srdaine.

Saroléa 500 cmc., gd sp. avec side Bernardet, à vend. 4.500., gar. en b. ét. V. le soir à part. 7 h. 1/2 Kutka, 30, pas. Charles-Dallery (11°).

Soyer 350 Jap, culb. orig. impec., tt équip., ét. nf. 2.250. Liron, 20, r. des Rosettes, Fontenay-sous-Bois (Seine).

Soyer 500 cmc., arbr. cames, tête très belle mach., ayant p. rlée, ét. méc. parf. tte eq., t.-sad, accus, écl. Soubitez, kl. 2.000., tr. urg. V. Dubus, 90, r. d'Aguesseau, Boulogne (Seine).

Terrot 350 lat., p. rlé, tr. b. ét., écl. élec. Klac. 2.000. Rémones, 83, r. Lecourbe (15°).
Velocette 250, 2 t. impec. ess. tte dist. 1.400. Deharvengt, 9, r. Ermitage, Garches.

Defraich. p. inter. 3 Automoto 4 CV, lat. mod. 34, écl. 3 B.M.A. Peugeot util, def. p. int. P. Nedey, 35, r. J.-Jaurès, Le Creusot.

Dollar 5 CV av. caisse mont. sur sidecar pr livr. Mot. rev. 2.000. Voir garage, rue Bernard-Palissy, Paris.

F.N. 350 culb. p. ét., écl. sac., t.-s., ét. nf. 1.500 fr. Bricout, 8 pas. du Génie (12°).
B.M.W. 750 culb. type R.17 nve plomb., 4 vit., occ. un. 9.500. B.M.W. 750 culb. R.16 éclg. Bosch, gar. 2 carb. fin 34, net 6.500. B.M.W. 750 lat., R.11, équip. c. nve. 5.000. René Gillet 500, nve, 4 vit., équip. 4.000. Rémy, Agence Fiat, Peugeot. Reprise, 21, r. Tlemcen (20°).



TOURIST-TROPHY 1935

" Les pistons **BORGO** ont gagné 2 catégories, ils se sont démontrés les meilleurs du monde "

S. A. F. PISTON BORGO - 34, Av. du Roule - NEUILLY-S-S.

GRANDE-ARMÉE-MOTOS

A. PRÉVOST
Maison fondée en 1897

AGENT DIRECT

MOTOBÉCANE - MOTOCONFORT
MONET-GOYON - F.N. - DOLLAR
GILLET-HERSTAL,

Vente de toutes marques neuves
Occasions de machines REVISÉES

Atelier de réparations

STOCKISTE OFFICIEL

des pièces **MOTOBÉCANE**
détachées

NOVI - SOUBITEZ
GURTNER - AMAC
Chaines **RENOLD - BRAMPTON**

Accessoires V.W.

Fourniture de toutes pièces détachées et accessoires suivant modèles Réalesages

VENTE AU DÉTAIL
ET AUX MOTORISTES
ET AGENTS

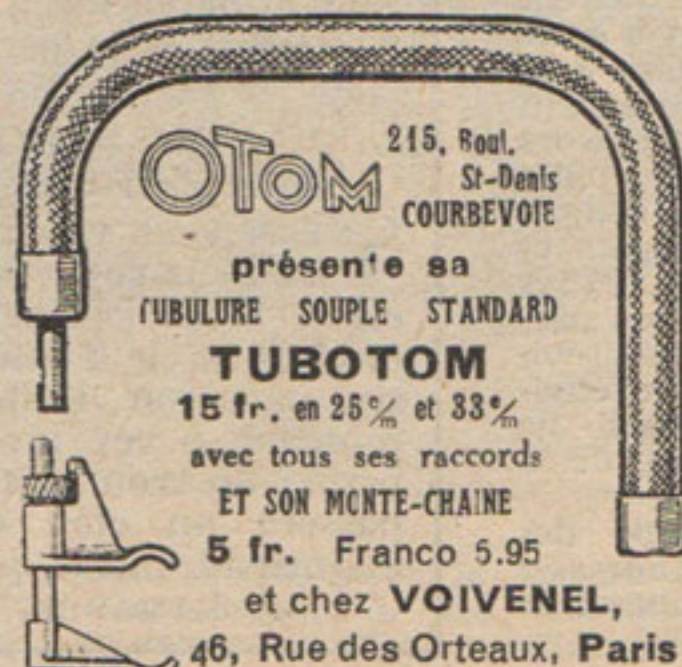
EXPÉDITION PROVINCE ET ÉTRANGER

26, Avenue Grande-Armée - PARIS
Métro : OBLIGADO Téléph. : ÉTO. 54-81
Compte Chèque postal : Paris 1597-79

RÉPARATIONS

MISE AU POINT - TOUTES MARQUES
Pour tous vos travaux consultez le spécialiste
DARSIN

37bis, r. de Montreuil, PARIS-XI°
2° cour à gauche - Dorlan 72-50
PRIX MODÉRÉS - Garage p^r voitures et motos



215, Roul. St-Denis
COURBEVOIE

présente sa
TUBOTOM
TUBULURE SOUPLE STANDARD

15 fr. en 25% et 33%

avec tous ses raccords

ET SON MONTE-CHAÎNE

5 fr. Franco 5.95

et chez **VOIVENEL,**

46, Rue des Orteaux, Paris

A profiter, occ. int., bas prix. Moto Agency, 24 bd de Charonne, Paris.

SIDECARS

Side bi-pl. Dollar 5 CV, Bon ét. eq. compl. Vis. sur pl. Greux, 58, av. Montesquieu, Livry-Gargan (S.-et-O.).

Side pr moto, 350 ou 500, p. ét. Vis. dim. Bonnet, 13, av. Centrale, Blanc-Mesnil.
Cse achat auto, vend sup. side Automoto 500 Gd Raid. tt eq., p. rlé. Px excep. 4.000. Trotin, 13, r. Léon-Gambetta, Drancy.

Gnome-Rhône 500 cmc., t.-sad, side Bernardet, écl. él. Cardrain, 13, rue Magdebourg (16°).

Side René Gillet 7 CV, susp. arr., cap. Malle, 8.000 km., ét. nf. 6.000. Burde, 87 r. Alexis-Pesnon, Montreuil (Seine).

Terrot Monobloc, lat. 5 CV, 1933, side V.W. 1 pl. 1/2, tt eq. essai à vol., ét. nf. 3.400 fr. P. Beaucé, 11, r. du Bois, Clichy.

Terrot 5 CV, Bernardet, tr. b. ét. Mardi 3, tte la journée. 2.700. Créhin, 86, rue de la Réunion (20°).

Soyer 500 Jap t.-sad, écl. élec. année 31, parf. ét., side Richard, bi-pl. al. 2.000. Café Ménilmontant, 119, r. des Amandiers. 650 fr., châssis, sides neufs. V.W., 5, r. Franklin Le Pré St-Gervais (Seine).

VOITURES

Renault 6 CV, K J torp. tr. bon ét. mot. rev., pn. nfs. 2.500. Bernard, 44, allée du Télégraphe, Gagny (S.-et-O.).

Sima Violet 750 cmc., course, 2 carb. 5 roues 26-350 parf. ét., n. pièce. rech. 1.500. Morieux, bd Richelieu, Calais.

C 6 F 31 Familiale grand tourisme toute équipée, très bon état. Toute confiance. 7 places face route. Pouvant faire usage : voiture de maître, taxi, voiture commerciale. Revendeurs s'abstenir. S'adresser au Bar de la Mairie, 70, rue du Mont-Cenis Paris (18°).

Renault K Z. 3, très bon état, à vendr. pour cause vacances terminées. S'adr. garage, 36, rue Boinod, Paris (18°). Demandez M. Christophe.

Rosengart 5 CV coupé 2-3 pl. p. ét. 2.900. rep. moto. Caillot, 31, r. Pressoir-20°.

Sandford 1.100, gr. sp., p. ét. 6.500 fr. Castaigne, garage de la Botte, St-Aubin-Rautot, par St-Romain (S.-I.).

Part. vend. bse. d'arg. Sima Violet, 2 cyl. batter. nves, démar. élec. pointe sport. 750, v.t.l.j. André, 16, r. de l'Orangerie, Meudon.

Darmont sp. 2 magn. eq. compl. ess. à vol. sur r.-vs repr. cabr. décap. Amilcar 5 CV. Bonneau, 9, place Jules-Ferry, Montargis (Loiret).

Salmson S 4 C 8 CV, cabr. 4 pl. val. 20.000. An. constr. 1934, permis cond. 9 janv. 1911. Aumont Gustave, Jaunay-Clan (Vienne).

ÉCHANGES

7 CV Ruby sp. fx cabr. écl. démar. Ess. ctre moto ou side. Pigeon, 8, r. Stanislas-Meunier (20°).

Pour vos Achats de Motos
Échanges et Réparations
ADRESSEZ-VOUS

R. LAVERGNE

Mécanicien - Spécialiste
5, Rue Félix-Faure, 5 - VINCENNES
près Gare Marchandises. Tél. Daumesnil 00-32

**Terrot - Gillet-Herstal
Monet-Goyon - Motoconfort
Soyer - Prester
Stock Amac - Pièces pour Jap**
Dépannage rapide - Soudure Autogène

Amilcar 6 CV sp. de tte bté, éch. ctre
moto ou side. Gros, 1, r. Decrès (14°).

ON DÉSIRE ACHETER

Achète distr. ess. roul. poinçonné. Occ.
Barbier, à Rioz (Haute-Saône).

Achète au mieux motos modernes.
Moto-Agency, 24.bd de Charonne, Paris.

DIVERS

Appareil de prises de vues ciném.
« Maton » nf, gagné dans rallye, val. 950 fr.
à céder pr 800. Roger Félica, Les Roches
Briare (Loiret).

A vendre ens. ou sép. 1 mot. Jap 500 c.,
1 cadre Terrot NI, roue AR. 27-4 pn. nf, fr.
300, 1 bte 3 vit. On repr. vélom. ou moto.
Faire offre Fouquet, 29, r. Colbert, Colombes.

Boîte 4 vit. Staub. nve sous gar. ch.
12-7-85 pr 350 ou 500 Biza. 23, r. Chau-
dron, Paris-10°. Vis. lundi soir.

Tout pour R. Gillet nf et occ. et d'orig.
cadre, fourches, châssis, roues sec. R.
Gillet 6 CV, side Bernardet, écl. élec.
1.500 fr. Repr. ttes motos, 2, r. Duvergier.

Motards commandez vos meubles chez
Boinnard, artis. ébén., 71, fg St-Antoine.

Machine à écrire, à vendre. Reeves.
36, rue de Vouillé (15°).

DERNIERE HEURE

Darmont spec., 2 magn., ét. pneu et
peint. nf., prix très intér. à saisir ou éch.
ctre. pet. voit. Chabrier, 36, r. des Arts,
Colombes.

D. K. W. 3 CV ét. impe., éq. luxe, re-
prend. vélomot. ou 175, vis. Paris-tous les
jours. Hassan, 16, quai Seine, Sartrouville
S.-et-O.).

Suis acheteur sidecar Bernardet, 2 cyl.
1 pl. 1/2, culb. CV2 ou B.M.W. si possible
faire offre Vend ténor Circa neuf, 130 fr.
Petijon, 38, r. des Platanes, Cœuilly,
Champigny (Seine).

1.800 Meuble radio phono AR. et Marc.
autom. PO-GO. OC 6 lamp. ou éch. ctre
moto, 250, mod. Laborde, 155, r. Pelle-
port (20°).

Joli 4 roues 5 CV, 3-4 pl. avec capote
et spider profilé, ét. marche impec., essais
cse. dép., régt., prix tout à fait déris. à
débat. au besoin repr. moto, Michaud, 68,
r. de la Gare, Ezanville (S.-et-O.).

Voit. sport, bolide 7 CV, tte rev., 4.500
francs, ess., éch. moto voir après 5 h. Buyl,
r. de l'Eperon, Maurecourt (S.-et-O.).

Side 5 CV, lat. mot. Black, 2.400 fr.,
éch. ctre voit., 5 à 7 CV, 4 pl., t. l. soirs à
part. 6 h. Bernard, 15, r. Richemont (13°)

500 culb. sport, écl. Bosch T.S.F. ét.
nf., 3.900 francs, après 19 h. H. Fillère,
75, r. de la Convention (15°).

Salmson 7 CV, trop., 4 pl., t. b. ét.
march., 2.800 fr., vis. sam. ap. midi, 18,
rue Genin Saint-Denis.



MOTORISTES... UN AVIS...

Pour toutes vos pièces et accessoires de motos et cy-
clicars, adressez-vous à la **SOURCE**.

C'est : défendre vos intérêts, obtenir des prix
et une **Garantie**

Réalésages - Pistons - Segments - Soupapes - Arbres - Pignons - Ressorts -
Roulements - Embellages - Embrayages - Bielles - Axes - Cages à Galets - Galets -
Echanges standard - Boîtes 2, 3, 4 vitesses - Moteurs - Carburateurs - Culasses -
Pompes - Bougies - Chaînes - Joints - Disques - Cames - Compteurs - Filtres -
Magnétos - Accus, etc...

POUR TOUTES MARQUES de MOTOS

UNE Référence : Maison fondée en 1906
UNE Garantie : Notre outillage et notre organisation
UNE Preuve : Notre progression malgré la crise

Établissements PERTUISOT

23, Rue des Acacias — PARIS (17°)

Ouverts tous les jours de 7 h, 30 à 19 h. — Tél. : ÉTOile 12-46

LA TABLETTE

Carbohyd

fait d'un carburant un SUPER-CARBURANT, et les
résultats suivants, garantis par les meilleures
références, sont pratiquement obtenus :

- 1° Suppression de la Calamine.
- 2° Economie d'essence 10 à 20%.
- 3° Economie d'huile 20 à 40%.
- 4° Départs instantanés même par temps froid.
- 5° Reprises extraordinaires.
- 6° Moteur plus souple et chauffant moins.
- 7° Augmentation de puissance, surtout en côte
- 8° Suppression du cliquetage.
- 9° Huilage des hauts de cylindres.

**MERVEILLEUX POUR LES MOTOS
les Tablettes CARBOHYD**

ne contiennent aucun produit nocif pour
le moteur. Se dissolvent complètement
dans l'essence.

(Procès-verbal : Arts et Métiers N° 70.984)

Ne coûtent rien, l'économie d'essence seule
réalisée est supérieure au prix d'achat.

BON-PRIME N° 61. -- Envoyez 6 frs en
timbres ou mandat (C. C. P. Paris 1662-40) à

CARBOHYD, 111, Bd Magenta, PARIS-10°
vous recevrez 2 tubes d'essai pour 100 lit. d'essence.

MOTOCYCLISTES



Par addition d'"ANTHÈNE" Avoine des
chevaux-vapeur, transformez vous-même
le CARBURANT NATIONAL à 30 %
d'Alcool en SUPERCARBURANT-IDEAL.
Superlubrifiant, Antidétonant, Décalami-
nant. Le bidon dose pour 35 litres,
franco contre mandat de 5 fr.

Le 1/2 litre pour 300 litres . . . 23.50

Franco aux lecteurs de cette revue

CE N'EST PAS UNE DÉPENSE

C'EST UN GAIN

Etabl. DESPARMET

41, Av. de Rueil, NANTERRE (Seine)

LES DOCKS

DU PNEU

387, Rue de Vaugirard
VAUG. 41-42 PARIS-XV°

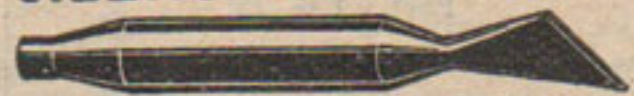
à 150 mètres
de la Porte de
Versailles, vous
rappellent que
leurs prix sont
toujours très
avantageux.

- Pneus moto 25 x 3,00. 47 frs
- Pneus moto 26 x 3,50. 59 frs
- Pneus vélo 27 x 4,00. 65 frs
- Pneus vélo..... 10 frs
- Boyaux..... 19 frs 50
- Bottes genre pompier 35 frs
la paire.

**DEMANDEZ
nos TARIFS**

OCCASIONS Visibles au Service des Occasions de
GNOME ET RHONE
TOUTES 49, Avenue Grand-Armée - PARIS
MARQUES Sur demande la liste des occasions disponibles

SILENCIEUX WILMAN



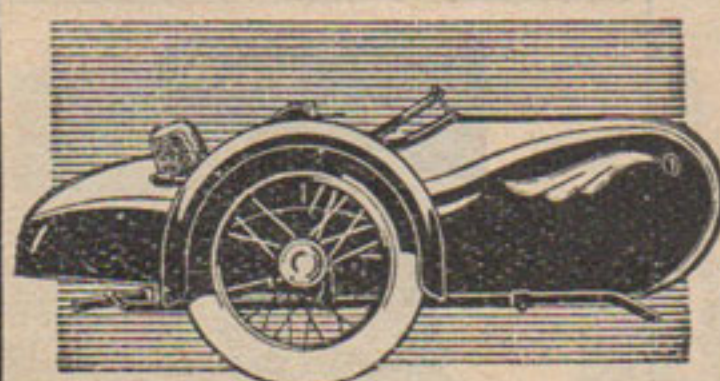
1^{ER}, 2^{ME}, 3^{ME} PRIX AU DERNIER CONCOURS
DE SILENCIEUX DU T.C.F.
6 et 8 RUE DE DIEPPE A COURBEVOIE
TEL. DEF. 19 65

DRESCH

PIÈCES DÉTACHÉES D'ORIGINE
MEILLEUR PRIX
Seule firme : 116, Boul. de Grenelle
La Motte-Picquet

Assurez-vous à
**LA MAISON
DE LA MOTO**

Pour tous Renseignements
et Tarifs s'adresser :
12, Rue de Cléry



Faites un **ESSAI** et achetez
l'Incomparable **SIDE CAR**

PRÉCISION

1^{ER} EX POSITO
RCUBAIX - PARIS - ROUBAIX
PARIS - NICE

chez le spécialiste

DE CASTELLO, 28, Rue Gioffredo, NICE

TERIGI
AGENCE SUNBEAM

MONET-GOYON KÖHLER-ESCOFFIER

136, Rue de Tocqueville - PARIS (17°)

Service DÉPANNAGE

**ACHAT - ÉCHANGE - RÉVISION
REMISE A NEUF**

ÉCHANGE-STANDARD de toutes pièces cadre et fourche

TOUT POUR

NEW-MAP

AGENCE GÉNÉRALE

12, r. Jean-Nicot - PARIS (7^e)

Tél.: Ségur 20-09 - Métro: Invalides

RÉPARATIONS

Toutes Pièces Détachées pour
JAP - LMP - MAG - CHAISE - Bte BURMAN

ATELIER SPÉCIALISÉ
dans la réparation de tous moteurs

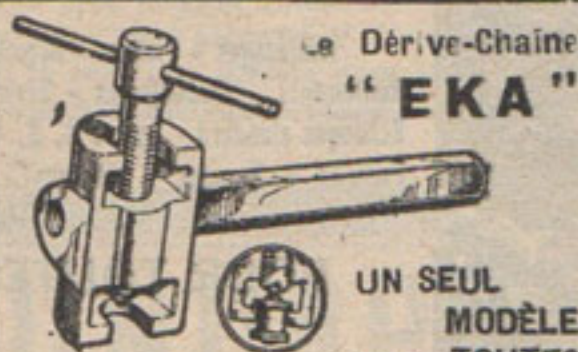
Motos C. L. UTILIA

Ttes cylindrées de 100 à 500 cc.
Moteur L. M. P.

Les Établiss^{ts} C. L. UTILIA
10, rue Achille-Martinot - PARIS-18^e
Monmartre 22-49

fabriquent ou réparent tous cadres et fourches
motos - Réalésage de cylindres - Réparat^{on} de
magnétos - Cintrage de tubes - Pignons de
chaînes, axes, cuvettes, cônes tous modèles
Pièces p^r moteurs LMP AUBIER JACK-SPORT
CHAISE - Boîte BRIDIER, STAUB, etc.

Catalogue access. aux Agents



Le Dérive-Chaine
"EKA"

UN SEUL
MODÈLE
pour TOUTES
Fr. : 11 50

CHAINES MOTOS
Établ. Edmond KAHN
9, Rue Beldor PARIS - Étoile 36-96

NOTRE BIBLIOTHÈQUE

Le carburateur. - Fonctionnement, divers types, réglage, pannes, par R. Bardin, ingénieur-électricien diplômé de l'École supérieure d'aéronautique, 5^e édition, revue et augmentée, 1 vol. in-8 br. de 112 pages avec 55 fig. 1929..... 9 fr. (franco 10 fr. 50).

Problèmes de carburation. Différents types de carburateurs. Emploi de divers carburants. Réservoir et alimentation d'essence. Montage du carburateur. Réglage des carburateurs. Insuccès et pannes de carburation.

La magnéto à la portée de tout le monde. - Fonctionnement, divers types, réglage, pannes, par R. Bardin ingénieur-électricien diplômé de l'École supérieure d'aéronautique, 10^e édition, revue, augmentée d'un chapitre sur les magnétos modernes (Voltex, Alco-Phi, etc.), 1 vol. in-8 br. 95 pages 53 fig. 1930... 9 fr. (franco 10 fr. 50)

Le courant électrique. But, description, principe et fonctionnement de la magnéto haute tension. Notions sur avances, l'allumage dans les cylindres. Différents types de magnétos dans les cylindres. Différents types de magnétos. Vitesse de la magnéto par rapport au moteur. Calage. Réglage. Entretien des magnétos. Pannes d'allumage

De Paris au Hoggar, par Jacques Saulnier, 1^{re} édition, 1 vol. de 184 pages avec 26 photographies hors-texte et une carte 12 fr. (franco 14 fr.).

Remarquable récit du raid de MM. Desombre et Soubien, à travers le Sahara, dont nous avons publié des notes de voyage dans le numéro spécial du Salon. De très belles photographies illustrent cet ouvrage qui, par sa haute tenue littéraire et ses péripéties vivantes et colorées, doit être dans la bibliothèque de tous les motocyclistes

Essais, réglage et mise au point des moteurs d'automobiles et d'aviation par R. Bardin ingénieur, directeur de l'École technique d'aéronautique et de construction automobile. 1 vol. gr. in-8 br. de 91 pages avec 50 figures 1930... 18 fr. (franco 19 fr. 75)

Essais de moteurs. Appareils de mesure. Tracé des courbes. Moteurs d'aviation. Réglage et mise au point des moteurs. Essai des châssis automobiles.

Guide des hôtels de France, par le Syndicat général de l'Industrie Hôtelière de Paris, 30^e année. 1 vol. de 512 pages avec 7 cartes routières en 2 couleurs. 8 fr. (franco 10 fr.).

Ce guide indispensable pour tous déplacements indique exactement les prix pratiqués dans les hôtels pour l'année en cours, les excursions, les sites intéressants à visiter.

D'autre part, il est muni à l'intérieur d'une carte routière permettant de se diriger dans toute la France.

MOTO AGENCY 24, Bd de Charonne PARIS (20^e)

Achète, Vend, Répare, Échange

F.N. Terrot, Peugeot, Moto-Confort, Soyer, etc.
Stocks en neuf et Occasion
Ecole de Motos - Permis gratuit à tout acheteur

J. THEVENON
127 129, Av. Parmentier
PARIS

FAIT AU PLUS JUSTE PRIX TOUTES
LUNETTES A VERRE SIMPLES OU
"BLINDÉS FLAMBO", pour L'ÉCOLE, le
BUREAU, L'ATELIER, le SPECTACLE,
la VILLE, le STADE, l'AIR & la ROUTE

Abonnements UN AN 6 mois 3 mois

52 numéros 26 numéros 13 numéros

France et Colonies : 45 fr. 23 fr. 14 fr.
Union Postale : 66 fr. 34 fr. 20 fr.

Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.

Autres pays : 84 fr. 43 fr. 25 fr.
Militaires : 25 fr. 12 fr. 8 fr.

NOS PRIMES HEBDOMADAIRES

CHIFFON LAS-STIK

Sans usure, nettoie et polit : émail, peinture, nickels, chrome, etc..., sans effort ni produits.



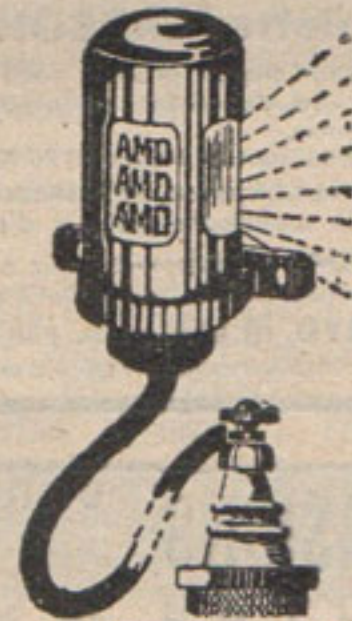
En boîte
métallique

Valeur : 18 fr.
Abonnés : 10 fr.
Lecteurs : 12 fr.
Port : 1 fr. 50.



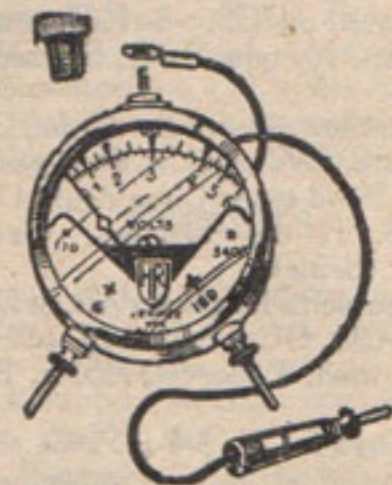
La lunette type pour le motocycliste, réglable, adhérence parfaite, ne laissant pas passer la poussière, verres bombés, laissant une visibilité intégrale.

La lunette Dictator dans son étui :
Valeur : 35 fr. Abonnés : 25 fr. Lecteurs : 30 fr. Frais d'expédition : 2 fr.



LANTERNE AMO

Valeur : 25 fr.
Abonnés : 13 fr. 50
Lecteurs : 18 fr.
Port : 1 fr. 75



Voltmètre de poche permettant de vérifier la tension des accus. Valeur 18 francs ; Abonnés 9 francs ; Lecteurs 12 francs ; Frais d'envoi : 2 francs



"Lustralac" incomparable pour la beauté, l'entretien et la protection de vos carrosseries.

Valeur : 22 francs.
Abonnés : 9 —
Lecteurs : 11 —
Port : 2 —



S. D. A. savon liquide enlevant rapidement, sans eau, toutes les taches.

Valeur : 6 fr.
Abonnés : 3 fr.
Lecteurs : 5 fr.
Port : 2 fr.



L'ÉCLAIR
désulfate, régénère,
conserve et prolonge
les batteries
d'accumulateurs

Le 1/2 litre.
Valeur : 10 fr.
Abonnés : 7 fr.
Lecteurs : 8 fr. 50
Prix à nos bureaux

Les frais d'envoi en province s'élèvent à 7 fr. 75 pour un flacon et à 9 fr. pour 2 flacons.



Super-huile Firezone pour le graissage des parties hautes du moteur Valeur : 10 fr. Abonnés : 7 fr. Lecteurs : 8 fr. 50. Port : 2 fr.

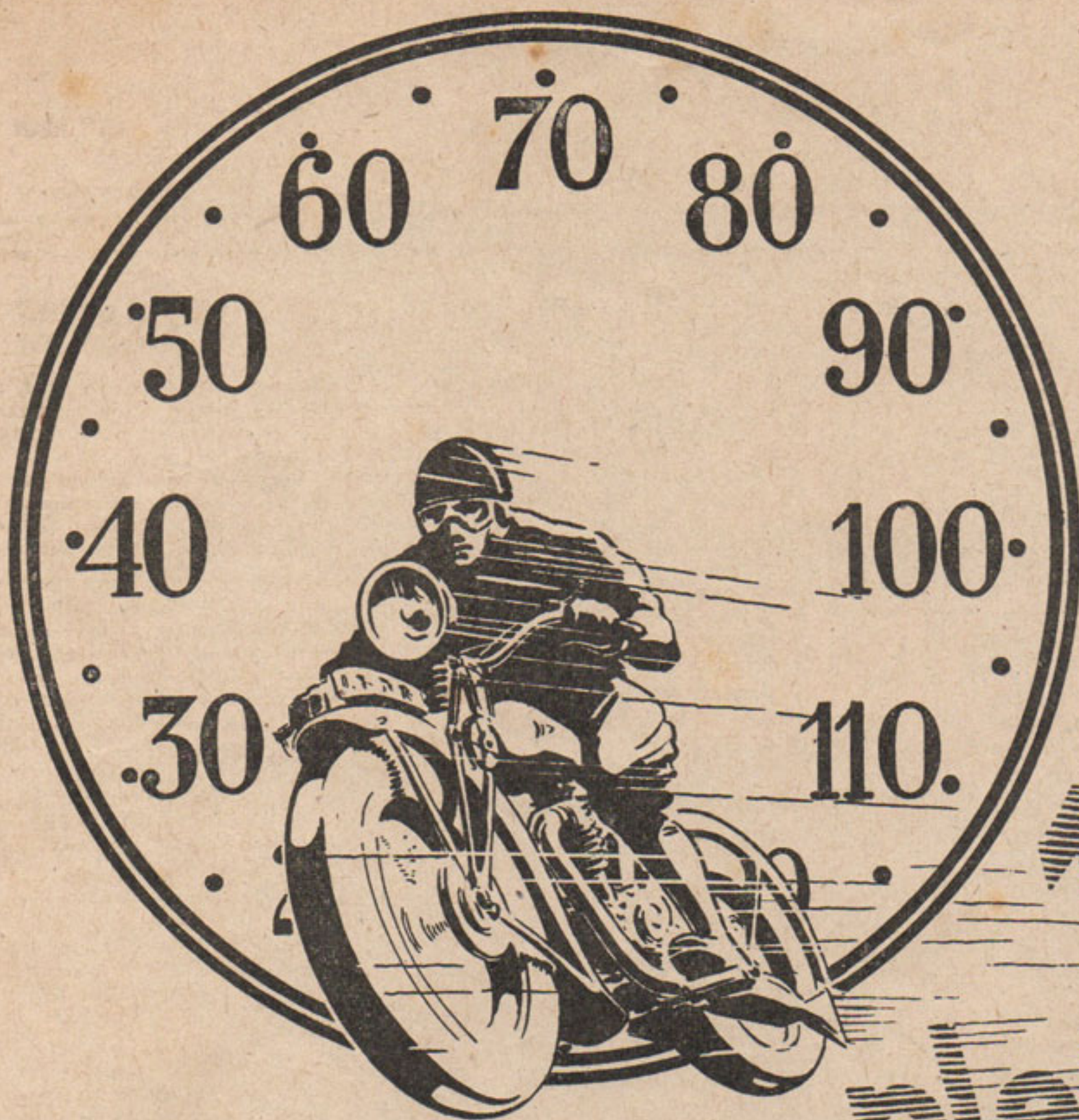


Contrôleur de pression EDCO en pochette cuir.

Valeur : 30 fr.
Abonnés : 16 fr.
Lecteurs : 22 fr.
Frais d'envoi : 2 fr.



Le Stylauto porte-mine combiné avec un vérificateur instantané d'allumage
Valeur : 10 fr. Abonnés : 7 fr.
Lecteurs : 9 fr. Port : 1 fr. 50.



100
110
120
pleins gaz!...



5 Fr. 25

le BABYTEX

Vous êtes sûr de vous,
 Vous êtes sûr de votre moto,
 Mais êtes-vous sûr de votre huile qui se trouve
 soumise à une terrible épreuve ?
 Tiendra-t-elle ?...
 Il y a une huile qui a fait ses preuves sur 50 % des
 avions du monde entier.

ELLE TIENDRA SUR VOTRE MOTO
C'est TEXACO-AIRPLANE
 qui augmente le rendement
 et supprime les pannes.

TEXACO-AIRPLANE est maintenant vendu dans
 toute la France en "Bidon 1/2 litre BABYTEX". Pra-
 tique, économique, permettant aux motocyclistes de
 faire le plein ou l'appoint et de ne pas s'encombrer
 de bidon de réserve.

POUR
 MOTOS
 ET
 MOTEURS
 POUSSÉS

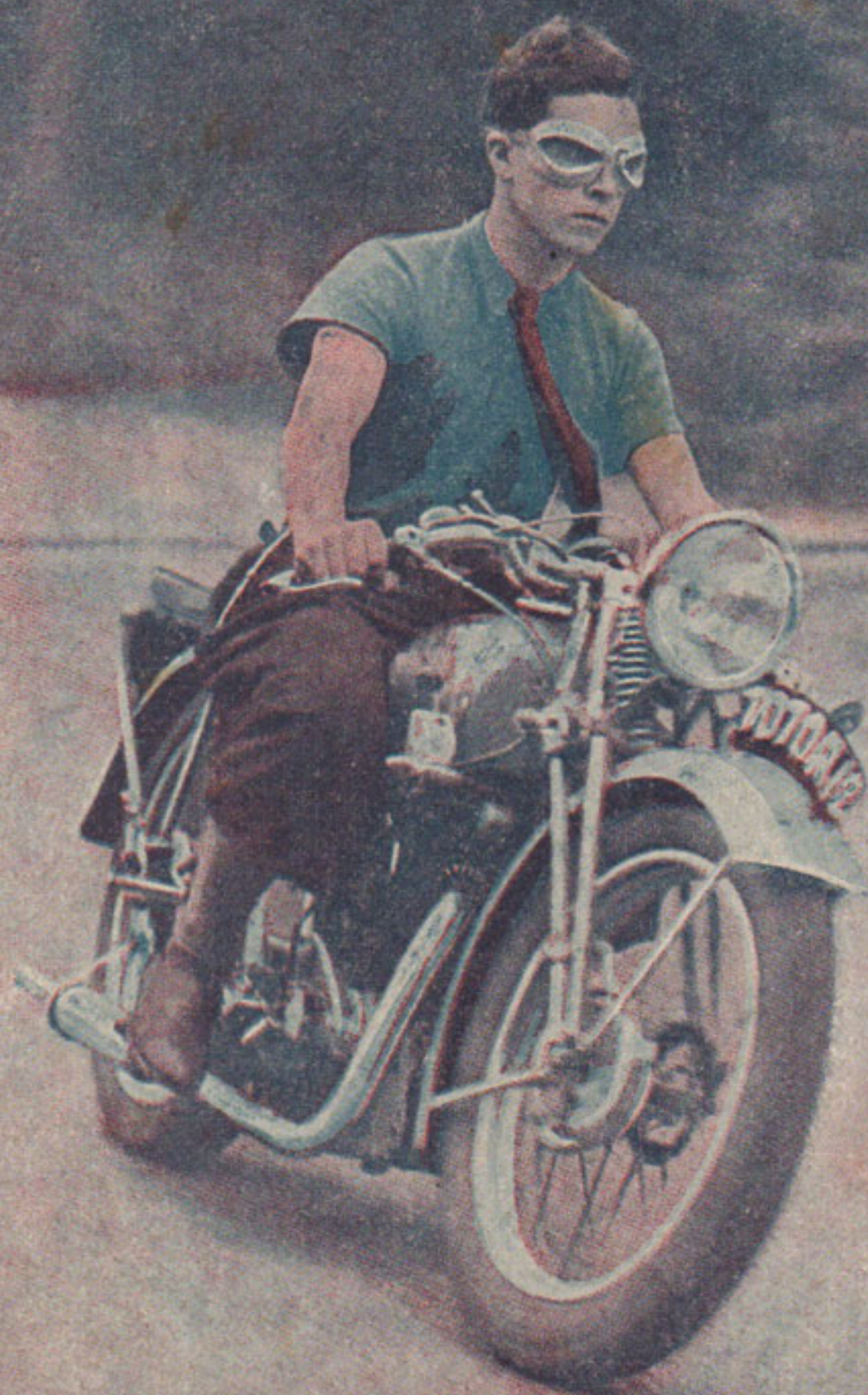


CHEZ VOTRE
 MOTORISTE

BABYTEX
TEXACO-AIRPLANE

vient de paraître...

L'ART DE CONDUIRE



Prix : 10 Frs

***...un livre pratique
pour tout débutant***

*En vente à "Moto-Revue
franco 11 fr. 75*