

23^e ANNÉE N° 655
28 SEPTEMBRE 1935

La Coupe d'Argent.

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} — 25

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES



TELEPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPEES

C./C. POSTAL : 297.37

REDACTION

ADMINISTRATION

PUBLICITE

12, RUE DE CLÉRY

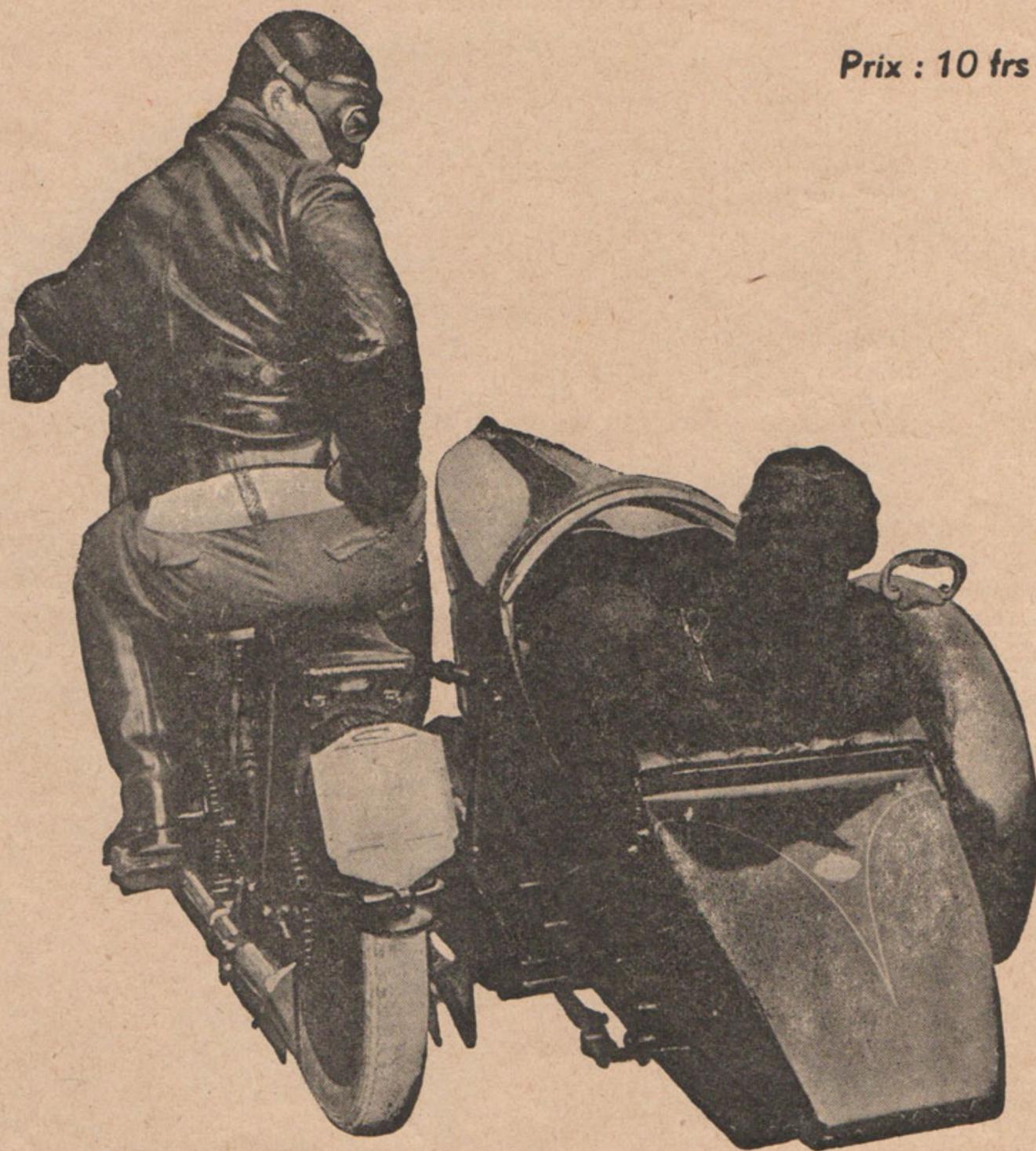
PARIS (2^e)

Dans le Sud Tunisien, rencontre des antiques chameaux surélevés et du sidecar surbaissé moderne.

il faut l'avoir lu le

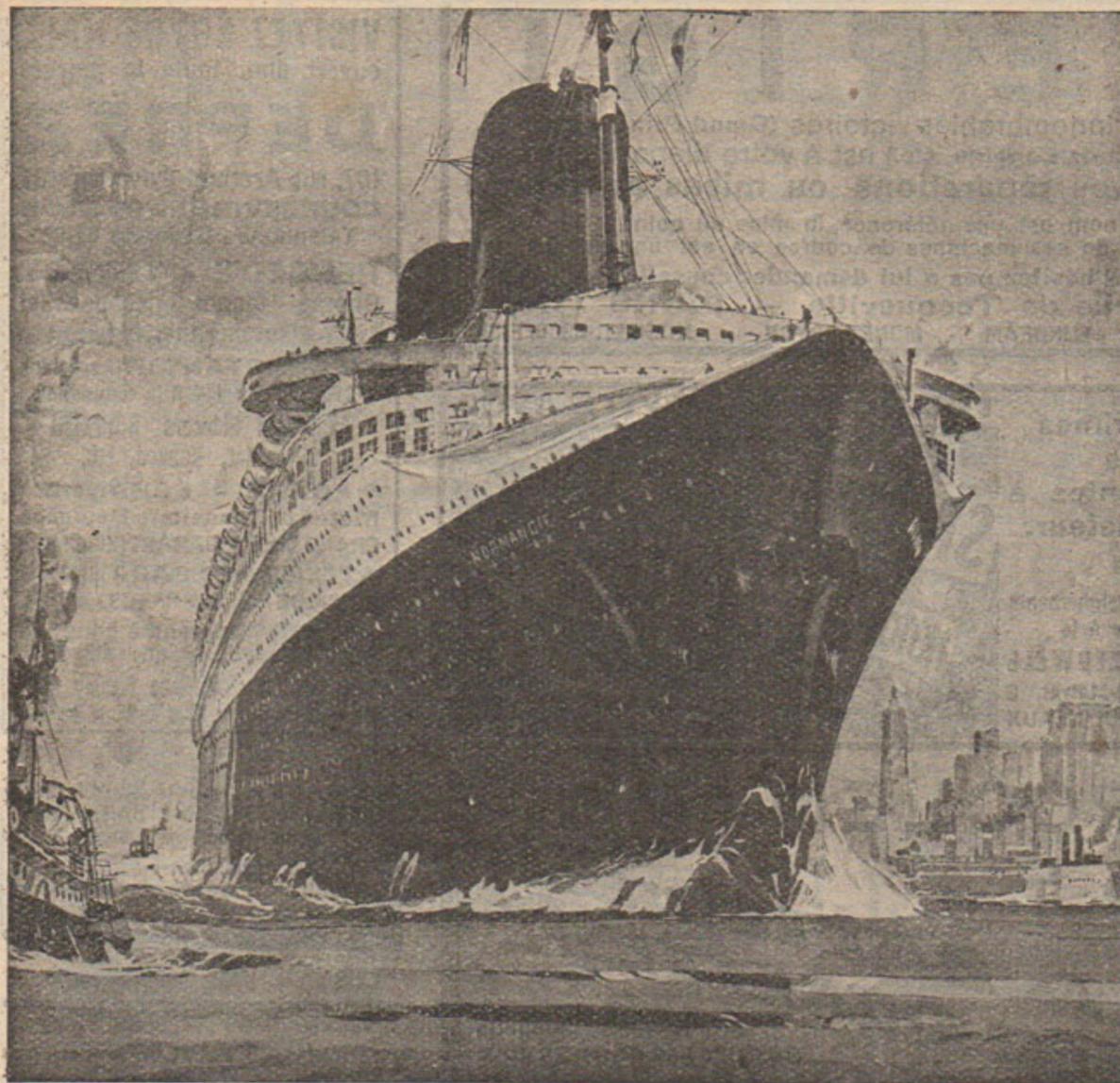
VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

Prix : 10 frs



12, Rue de Cléry
PARIS-2°

*pour bien connaître le
fonctionnement de la Moto
et en apprécier le charme*



d'après Marin Marie

LES NOUVEAUX
SIDE-CARS

PRÉCISION

Les

NORMANDIE

de la Route

sont exposés

Galerie C

Stand 3

SIDE-CARS PRÉCISION
56, Boulevard de Clichy - Paris

DOLLAR

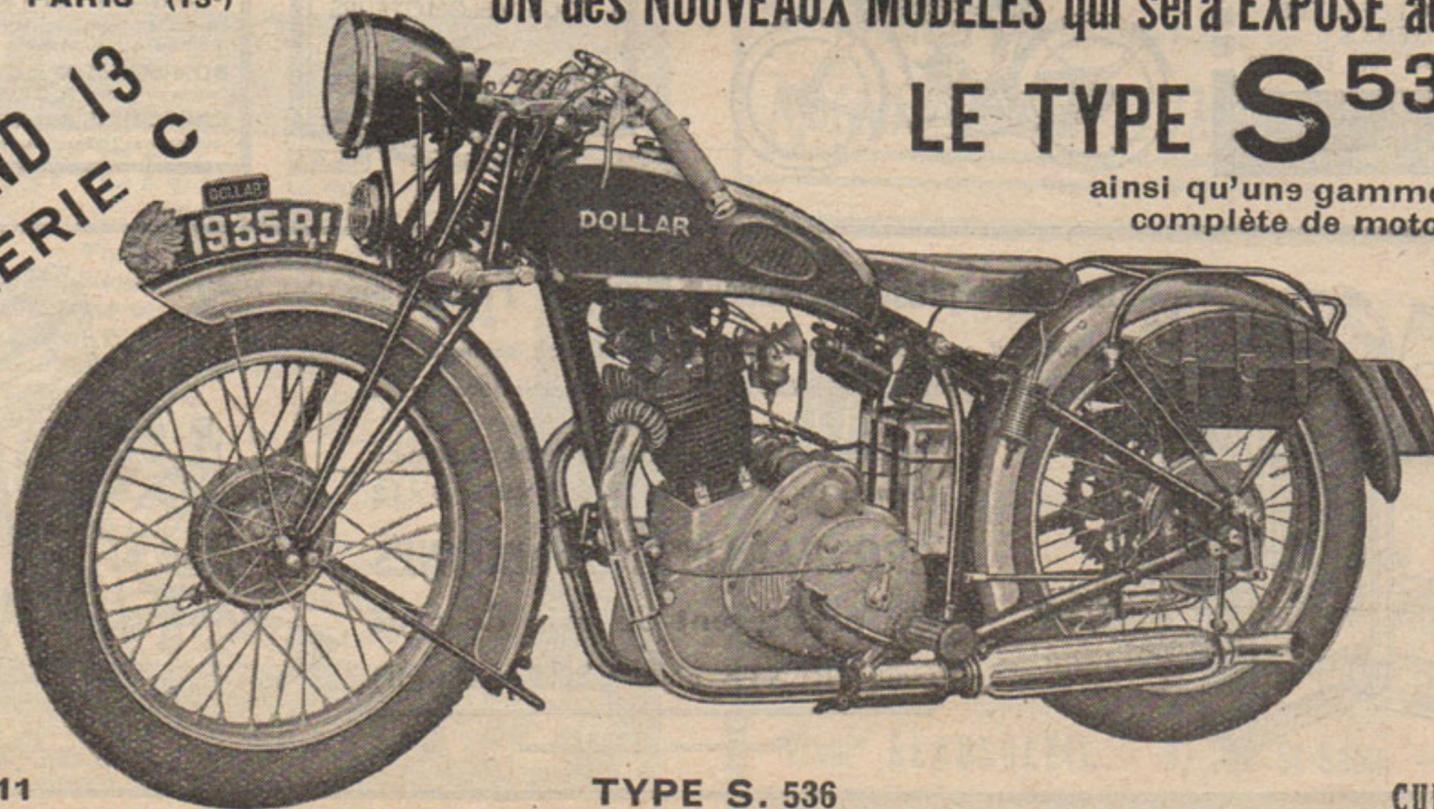
O.M.I. - 34, rue Auguste-Lançon,
PARIS (13^e)

UN des NOUVEAUX MODÈLES qui sera EXPOSÉ au SALON

LE TYPE S 536

ainsi qu'une gamme
complète de motocyclettes

STAND 13
GALERIE C



Téléph.
Salon 111

TYPE S. 536

en
Tourisme
et en
SPORT
avec
MOTEURS
à
CULBUTEURS

Mentionnez toujours « MOTO REVUE » en écrivant aux annonceurs

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 comotan

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

T E R I G I

l'As aux innombrables victoires (Grand Prix de l'U.M.F.
Grand Prix de Lorraine, etc.) est à votre disposition pour
toutes vos réparations ou mises au point.

Son nom est une référence, la mise au point
de ses machines de course en est une autre.

N'hésitez pas à lui demander conseil au

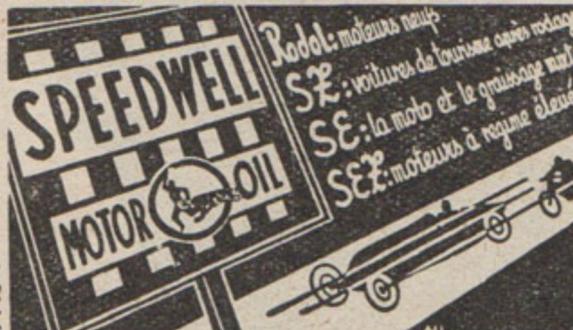
136, rue de Tocqueville — PARIS (17^e)

AGENCES : SUNBEAM - MONET-GOYON - KÖHLER-ESCOFFIER

Des primes
très
intéressantes à
tout acheteur.

Pour tous renseignements
s'adresser à la
SOCIÉTÉ SPEEDWELL
2 rue Claude-Matrat, 2
ISSY-LES-MOULINEAUX

TOUJOURS PLUS VITE AVEC



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 détachées **MOTOBÉCANE**

NOVI - SOUBITEZ

GURTNER - AMAC

Châssis RENOLD - BRAMPTON

Accessoires V.W.

Fourniture de toutes pièces déta-
chées et accessoires suivant modèles
Réalisages

VENTE AU DÉTAIL

ET AUX MOTORISTES

ET AGENTS

EXPÉDITION PROVINCE ET ÉTRANGER

26, Avenue Grande-Armée - PARIS

Métro : OBLIGATO Téléphone : ETO. 54-81

Compte Chèque postal : Paris 1597-79

BAROCLEM - MOTO

125 fr.



Notice sur demande
BAROCLEM-COURBEVOIE
800 Agents France et Colonies

OCCASIONS

TOUTES
MARQUES

Visibles au Service des Occasions de

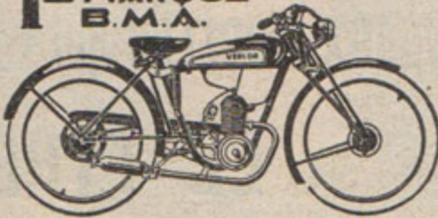
GNOME ET RHONE

49, Avenue Grand-Armée - PARIS

Sur demande la liste des occasions disponibles

VERLOR

1^{ERE} MARQUE
B.M.A.



Suspension arrière
Mise en route Moto
Guidon **AVA 123**
Présentation q^e Luxe

RÉPARATION & STOCK
TOUS VÉLOMOTEURS

105 Av^e **PARMENTIER**
PARIS
XIX

Pub. G.S.

VISITEZ NOTRE HALL
ouvert dim. toute la journée

DEPREZ

187, rue Armand-Sylvestre, 187

COURBEVOIE (près Gare d'Asnières)

Téléphone : Défense 07-02

PEUGEOT - TERROT

Gnome - Monet - René Gillet

Motobécane, etc.

AU COMPTANT : Prix spéciaux

CRÉDIT : 1/4 à la commande

Exposition Sidecars **BUFLIER**

Bernardet, Vannod, etc.

ACHAT - ÉCHANGE

Motos d'Occasions Révisées

GRAND CHOIX, GARANTIES 6 MOIS

ATELIER de RÉPARATIONS

STOCK DE PIÈCES - PNEUS - ACCES.

GRATUIT apprend à conduire

dans endroit clos.

Succ. PARIS : 7, Rue Meslay (3^e)

(Ouvert dimanches et fêtes toute la journée)

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

LA TABLETTE

Carbohyd

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

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

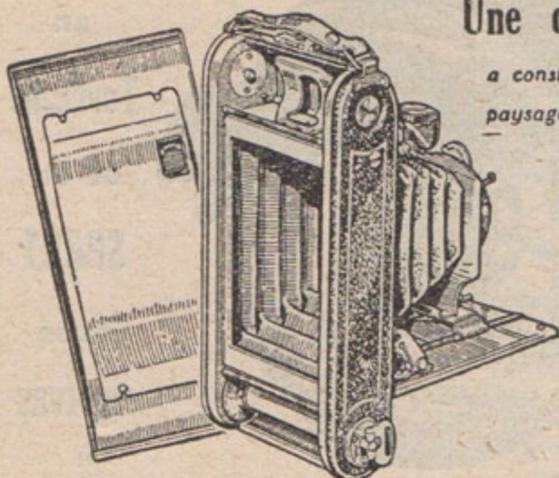
Ne coûtent rien, l'économie d'essence seule
réalisée est supérieure au prix d'achat.

BON-PRIME N° 61. -- Envoyez 6 frs en

timbres ou mandat (C. C. P. Paris 1662-40) à

CARBOHYD, 111, Bd Magenta, PARIS-10^e

vous recevrez 2 tubes d'essai pour 100 lit. d'essence.



Une des plus anciennes Maisons Françaises

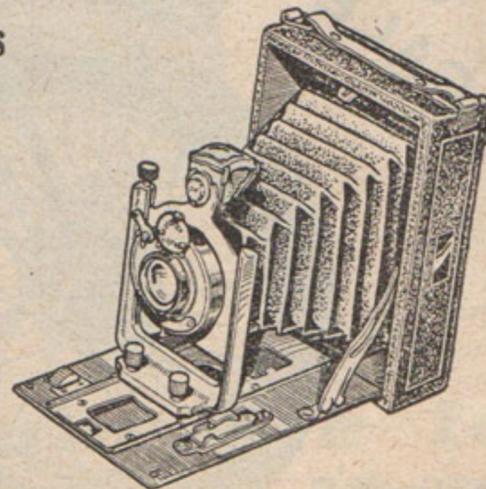
a construit pour les vrais amateurs, le type Caleb permettant le
paysage, les marines, le sous-bois, l'intérieur, les vues sportives, etc. ...

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



GILLET HERSTAL

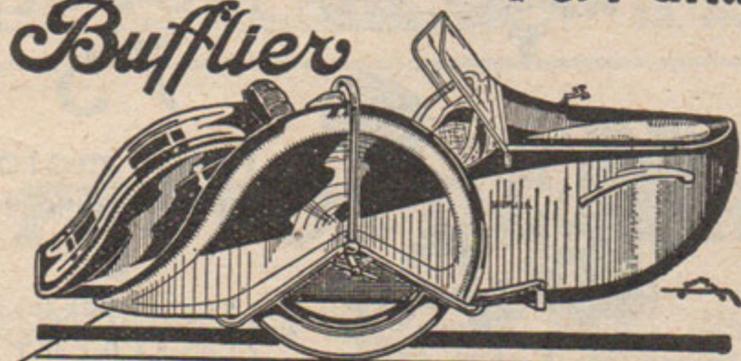
présente au **SALON de l'AUTOMOBILE** (3-13 Oct.)
Galerie H - Stand 12

La gamme complète de ses modèles
UNE seule présentation de "GRAND LUXE"

38, RUE DES BAS-ROGERS - PUTEAUX

LONG. 07-43 - Adr. tél. : Motogillet Puteaux

LE **SIDECAR DEMANDÉ** pour
sa *résistance* c'est un..
Bufflier



31 COURS E.ZOLA LYON VILLEURBANNE

AGENT A PARIS :

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

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'efficacité ait été contrôlée officiellement. (Laboratoire de l'A.C.F.)

Pour faire apprécier les qualités de ce merveilleux lubrifiant les Étab'is. LEQUIME,
6, Rue du Kremlin, KREMLIN-BICÈTRE (Seine)
vous enverront fco contre la somme de fr. 7 en mandat ou timbres-
poste un bidon échantillon d'un quart de litre de FIREZONE OIL suffisant pour mélanger à 301. d'essence

SAKER a 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
Toutes pièces aux modèles
MAISON LA PLUS IMPORTANT :
- ouverte le Samedi après-midi -
Métro. CHAMPERRET (à 500 mètres) Autobus : BY - EG U (Anatole-France)
SAKER 86, rue Marius-Aufa LEVALLOIS-PERRET

THE MOTORIST

Vêtements CHAUDS
Canadien, fourrés
Cuirs en ts genres
Gants de CUIR

41. AV. des TERNES, 28, Rue des Acacias

SEATLESS
PANTALON
DE MOTO
Protection
absolue
Depuis 59 fr.

CANADIENNE
115 Fr.

CASQUE
protecteur

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

Sacoches Anglaises
Doublé tout cuir
NEUVES
La paire 35 f.

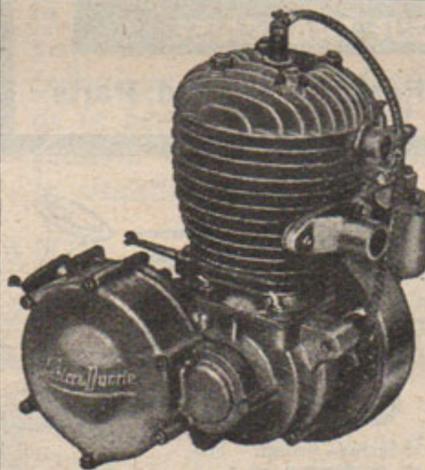
Article
soigné à
145
Fr.
CUIR 3/4
150 Fr.

BOTTES
Aviateur
RUSSIA
tous genres
depuis 99 Fr.

C'ISSARDS
IMPERMEABLES
1^{er} CHOIX
La paire 20 F.

CADEAU. Il est offert aux lecteurs UN CANIF acier
expédié franco avec le catal. complet 300 gr. 50 p. contre

5 Fr. en timbres-poste remboursables par UN BON DE REMISE



Le 100 C/M3

Aubier et Dunne

vous garantit la
**SATISFACTION
TOTALE**
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

Une visite s'impose

MOTOS d'occasion

tous modèles

toutes puissances

Moteurs - boîtes - moyeux - magnétos
carburos, et tous accessoires pour la moto.

Etabl^{ts} BEAUSOLEIL - 9, rue St-Sabin - PARIS

NOUVELLES POGNON SPÉCIALES
SÉRIE "SPOR" POUR MOTOS
DÉMONTABLES - ÉLECTRODE PLATINE PUR

- 132. P** — Standard pour moteurs 2 et 4 temps, sans culbuteurs. Très résistante aux culasses qui chauffent.
- 134. P** — Standard pour moteurs à culbuteurs et surcomprimés.
- 136. P** — Pour moteurs à culbuteurs, très surcomprimés ou chauffant.

**LA MEILLEURE BOUGIE
POUR MOTOS**

SALON AUTO : SALLE S - STAND 19

**nouvelle BOUGIE
POGNON**

LA GRANDE MARQUE FRANÇAISE

Ét's PONTVIANNE, 21, Rue St-Ferdinand, Paris

SOUBITEZ

NOUVEL ÉCLAIRAGE

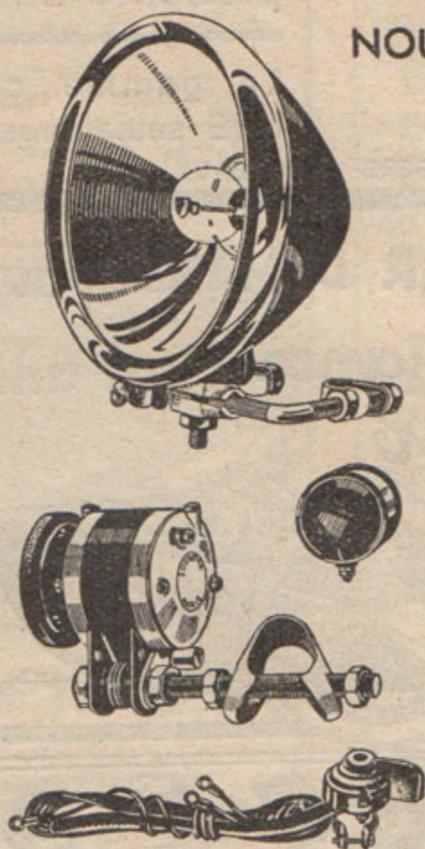
**TRÈS
PUISSANT**
par
alternateur

**MODÈLE
75**

Pour motos
toutes cylindrées

L'ÉQUIPEMENT
COMPLÈT :

280 FRS



Catalogue franco sur demande
E's SOUBITEZ, 188, R. de la Roquette, PARIS



LA PLUS IMPORTANTE FABRIQUE DE
PIÈCES DÉTACHÉES POUR MOTOS

Ets P. CHAPIS

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

Rectification de cylindres. Autos, motos, industriels et agricoles, avec pistons complets, alu, alpax 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, Gnome, Anzani, Zurcher, Moser. (Toujours envoyer pièces modèles et indiquer marque et type.)

MAISON SPÉCIALISÉE 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.



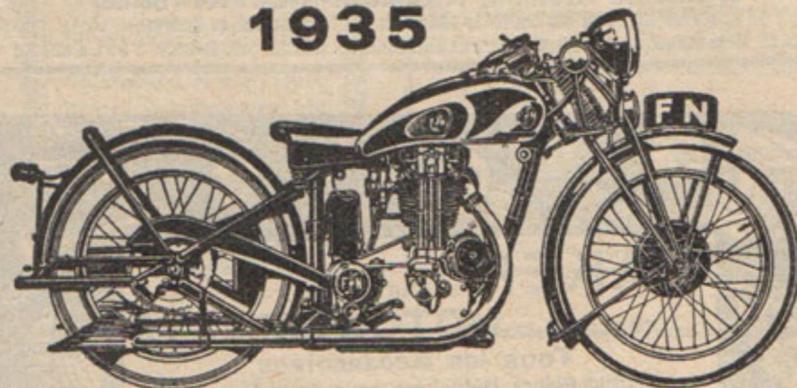
FABRIQUE NATIONALE

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



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		
84 fr.	43 fr.	25 fr.
MILITAIRES		
25 fr.	12 fr.	8 fr.
Tél. GUT. 73-32 (4 lll. gr.)		
C. C. Postal 297-37		

A PROPOS DE CERTAINS DÉCRETS-LOIS

COMME nous l'avons déjà signalé, certains décrets-lois dont nous avons donné le texte, constituent pour nous une menace redoutable et il faut souhaiter que le Parlement fasse preuve d'un peu de sagesse et les abroge, il s'agit de ceux relatifs à l'élévation des amendes, et aux pénalités appliquées aux délits d'homicide et de blessures involontaires.

Le taux des décimes en matière d'amendes a été porté de 65 à 100 et on voit que désormais une contravention devient extrêmement onéreuse. Si les contraventions punissaient des fautes vraiment graves, vraiment dangereuses pour les autres usagers de la route, nous accepterions encore cette élévation du taux, mais les contraventions ne sont en général dressées que pour des fautes administratives, pour un numéro qui n'a pas, à une fraction de millimètre près, les dimensions réglementaires, pour une lanterne arrière qui s'est éteinte à notre insu, pour l'inobservance d'une limite de vitesse ridicule à l'intérieur d'une agglomération, pour l'usage d'un avertisseur dans une ville pendant la nuit, pour un échappement jugé trop bruyant par l'oreille supersensible d'un gendarme et pour d'autres bagatelles de même nature. L'amende devient particulièrement lourde pour un motocycliste qui n'a pas la chance d'avoir un portefeuille bien garni, d'autant que les tribunaux sont motophobes et qu'ils se montrent impitoyables à notre égard.

Si, par malheur, un accident se produit, c'est encore plus grave. Par suite de l'application constante du redoutable article 1384, nous serons toujours, en pratique, considérés comme responsables. Nous aurons alors à payer une amende qui ira de 11.000 à 110.000 francs ! Combien de nous peuvent y faire face ? Nous serons saisis, incarcérés, traités avec plus de rigueur qu'un assassin. Nul n'est à l'abri d'un accident, si prudent soit-il. Un piéton, un ivrogne, un enfant ne se jeteront-ils jamais sous vos roues ? Une question se pose : une assurance peut-elle nous couvrir de cette amende. Cela ne semble pas possible. La garantie du règlement des amendes en principal, n'est

assumée par aucune compagnie. Sans doute certaines compagnies véreuses saisiront-elles cette occasion pour extorquer les fonds de certains motocyclistes trop crédules. La Fédération Nationale des Clubs Automobiles a posé la question au Gouvernement, mais il est probable que la réponse de celui-ci sera défavorable. Il est vrai que par l'article 1 de la loi du 26 mars 1891, les cours ou les tribunaux peuvent ordonner qu'il sera sursis à l'exécution de la peine, mais ce n'est pas une obligation, et il est fort possible que le sursis ne soit pas accordé. On voit que la situation est grave.

Il y a certes, beaucoup trop d'accidents, et la presse leur a donné une telle publicité, qu'elle a, par son inconscience, fait naître un mouvement d'opinion contraire à l'automobile et à la motocyclette. C'est sans doute pour flatter l'opinion publique que le Gouvernement qui vraiment a, dans les circonstances actuelles, des soucis plus graves, nous a infligé des sanctions aussi terribles.

N'oublions pas qu'il ne s'agit pas de projets, mais de décrets-lois qui sont entrés en vigueur et qui resteront en vigueur jusqu'à la réunion du Parlement.

Nous devons donc redoubler de prudence et avoir sans cesse, présentes à l'esprit, les conséquences qu'entraînerait un accident, c'est-à-dire pour la plupart d'entre nous, une vie brisée. Il est absolument in-

dispensable, si on ne veut pas voir disparaître l'automobile et la motocyclette, que nous fassions entendre des protestations énergiques. C'est le rôle des clubs, qui pourraient exercer une influence beaucoup plus grande s'ils groupaient non pas, comme à l'heure actuelle, le dixième des automobilistes et des motocyclistes, mais la totalité. Mais, de toute manière, ils doivent agir auprès des parlementaires de leur zone d'influence, leur montrer l'iniquité de ces mesures, les conséquences qu'auront ces décrets-lois, la nécessité de les abolir. Si une action énergique n'est pas entreprise, nous verrons ces décrets-lois adoptés à la diable, au cours d'une séance de nuit, par quelques députés endormis.

SOMMAIRE

N^o 655

du 28 septembre 1935

Informations	854
Le rétroviseur, par O. MUREAU.	855
Les bougies, par PIEL.....	856
René Boura nous parle des 6 jours	861
Tribune Libre	862
Nos Tribunaux sont-ils compé- tents, par R. MOLLARD....	864
Economie et rendement.....	865
Questions et réponses.....	866
Constructeurs et Fabricants..	868
Clubs	869
La Coupe d'argent à Montlhéry.	871
Réglementation des courses de motos	872
Les 6 jours internationaux, vus par R. Sexé	873
La Yougoslavie pittoresque, par G. DETAILLE	876

INFORMATIONS



PORTEZ UN CASQUE...
semble dire Tessari en montrant le sien au photographe de « Moto-Revue » après sa chute. Il est certain que sans le casque c'eut été son crâne qui aurait été fêlé.

DU PÉTROLE EN ÉTHIOPIE
A la suite de travaux d'un ingénieur américain on a découvert en Ethiopie des gisements de pétrole. De grande importance, ces gisements se trouvent au nord de la ville d'Haïra, sur la ligne de chemin de fer de Djibouti à Addis-Abbeba.

UNE ADRESSE A RETENIR
NOTRE correspondant à Strasbourg nous écrit :
Parti en moto pour une randonnée à travers le Luxembourg et la Belgique, une panne de moteur m'arrêta à Luxembourg. J'ai eu la bonne fortune de trouver sur place en la personne de M. Jean Konert place de Paris un garagiste des plus obligeants qui mit immédiatement à ma disposition un mécanicien et qui pour sept heures de travail me demanda une somme des plus modiques. M. Konert est d'ailleurs abonné à notre revue. Motocyclistes français qui traversez le Grand Duché, reprenez cette adresse vous y trouverez bon accueil.

**UNE AUTOSTRADÉ
ROME-PARIS-BERLIN**
UN projet est actuellement à l'étude d'une autostrade qui relierait Rome, Paris et Berlin par Genève, Lausanne et le Simplon.

LES BOSTONS REMERCIENT...
LES Bostons, créateurs d'acrobaties sur les motocyclettes et automobiles remercient les dirigeants et membres du Moto-Club Bitterois, Amical Motocycliste Morannet, Moto-Club de Carmaux, Amical Motocycliste Agenais, Moto-Club du Lot-et-Garonne, pour leur appui moral et patronage de leurs réunions, qu'elles ont obtenus avec la collaboration des membres de ces clubs. Succès triomphal et une bonne propagande du sport motocycliste, si cher à tous.

PNEU DE SÉCURITÉ
ON expérimente actuellement dans la police américaine une chambre à air garnie de caoutchouc mousse, les éclatements par objets coupants et par projectiles constituant un perpétuel danger pour les policiers.

FIANÇAILLES

NOUS apprenons les fiançailles de Maurice Goddet, administrateur de l'Auto, avec la charmante artiste Meg Lemonnier. Nos lecteurs s'associeront certes de grand cœur à Moto Revue pour adresser aux jeunes fiancés, tous les vœux de bonheur.

LA POLITIQUE DE L'ALCOOL

EN 1935, l'Etat a acheté aux distillateurs pour 970 millions d'alcool et le revendra 490 millions aux pétroliers, d'où une perte de 480 millions. D'autre part, l'Etat perd les taxes que lui eussent rapportées les quantités d'essence correspondantes. Il les perd, ce n'est pas tout à fait exact. Il nous les fait payer, puisque dans la cascade de taxes sur l'essence, il y en a une prévue à cet effet.

CHASSÉ-CROISÉ

DANS le Grand Prix de l'Île de Man, catégorie Senior, le classement fut Swanston, Frith et Darbshire sur Norton; dans la catégorie Junior, il fut Frith, Darbshire et Swanston, toujours sur Norton. Remarquons incidemment que dans cette épreuve d'amateurs il n'est pas interdit de mentionner les marques participant à l'épreuve, mais les concurrents prouvent que leur machine est leur propriété, et la plupart des marques s'engagent à ne pas livrer de machines spéciales. Il y a des concurrents appartenant à tous les corps de métiers, étudiants, médecins, professeurs, entrepreneurs, architectes, commerçants, que réunit l'amour du sport.

NÉCROLOGIE

ON annonce la mort, à 60 ans, du Marquis Charles de l'Aigle, Député de l'Oise, Président de l'Automobile Club de l'Île de France.
Tous ceux qui approchèrent le disparu regretteront l'homme aimable et bon que fut le Marquis de l'Aigle.

N'oubliez pas votre boîte DE DECALAMINE

EN vous abonnant pour un an, n'oubliez pas de demander la boîte de pastilles Décalaminine, superlubrifiantes, antidétonantes et décalaminantes, à laquelle vous avez droit gratuitement. Si vous nous faites parvenir le montant de votre abonnement par poste, joignez-y 1 fr. 50 en timbres pour frais d'envoi de la boîte de pastilles.

CHRONIQUE DES ASSURANCES

Les accidents de chasse

Ils se multiplient :
Amiens, 6 septembre. — Albert Bondois, ouvrier agricole, accompagnait comme porteur un chasseur sur le territoire de Clairville-Saulchoix; un autre chasseur, Sauval, cultivateur ayant tiré, Bondois reçut du plomb notamment aux yeux. On craint qu'il ne perde l'œil.
Montargis, 9 septembre. — Un mortel accident de chasse s'est produit près de Courtenay. Une dizaine de chasseurs, prenaient position pour effectuer une battue lorsque le fusil de l'un d'eux, M. Desenne tomba dans les ronces. Relevant l'arme, M. Desenne fit partir un coup de feu qui, faisant balle, vint atteindre à la base du poumon le duc de Valenzuela. L'infortuné diplomate est mort.

Aussi : Assurez-vous !
Nos services vous assureront pour 100 frs (garantie illimitée).

Les Contrôles d'Etat de l'Assurance Automobile sont bien accueillis

C'est l'avis de nos confrères :
Adressez-vous à des Assureurs dont c'est le métier, et non aux intermédiaires non qualifiés.
Les Services spécialisés de la Maison de la Moto vous donneront entière satisfaction.

MACHINES A COMPRESSEUR

DANS LES ÉPREUVES DE TOURISME

COMME on le sait les B.M.W. victorieuses sont des flat-twin 500 cmc. à compresseur. Il est remarquable qu'elles aient aussi bien tenus. Mais n'oublions pas que dans des épreuves comme les Six Jours, les moteurs fatiguent sensiblement moins que dans une course. Le Morgan de Laird qui a réussi à terminer, bien qu'il ait été dans un fossé et ait fait une étape sans freins efficaces, était également suralimenté. Il serait intéressant de connaître les consommations des B. M. W. et de ce Morgan.

CHANGEMENT DE PNEUS

LES représentants de B.M.W. avaient été entraînés spécialement à la réparation des pneus. Ils pouvaient paraître changer une chambre à air en moins de quatre minutes ! On voit par ce détail combien la préparation allemande avait été minutieusement réglée.

ON A ÉTÉ TROP LOIN

LES Anglais ne sont pas contents. Les années se succèdent et toujours les trophées des Six Jours Internationaux leur échappent. Et ils critiquent amèrement la formule des Six Jours et en particulier la combinaison de moyennes très élevées et d'un parcours trop difficile. Ils n'ont pas tort. Une épreuve d'endurance qui a causé trois morts et de nombreuses blessures n'est pas admissible. Une partie de la presse anglaise estime que l'an prochain, les motocycles anglais isolés ne devraient pas participer aux Six Jours et que la nomination de teams officiels n'est peut être pas désirable. Mais en bons sportsmen ils reconnaissent que l'organisation était excellente et que les allemands étaient admirablement préparés et que leurs représentants ont fait preuve de beaucoup de courage.

CARTE GRISE

DE nombreux lecteurs nous demandant encore fréquemment quelle est la formule à employer pour rédiger la demande de carte grise. Voici deux modèles :

1° Machine neuve

Paris, le
Monsieur le Préfet de police,
J'ai l'honneur de vous informer que j'ai l'intention de mettre en circulation une motocyclette munie d'un rétroviseur
Destinée au tourisme ;
marque n°
type....., puissance..... CV, pour laquelle je vous prie de vouloir bien me délivrer une carte grise.
Ci-joint une copie du procès-verbal de réception du type.
Nom, prénoms et adresse, (très lisible).
Signature légalisée.
par le Commissaire de police ou le Maire.

2° Machine d'occasion

Paris, le
Monsieur le Préfet de police,
J'ai l'honneur de vous informer que je me suis rendu acquéreur d'une motocyclette munie d'un rétroviseur :
Destinée au tourisme ;
marque n°
type....., puissance..... CV.
Je vous prie de vouloir bien faire l'échange de la carte grise ci-jointe pour la mettre à mon nom.
Je certifie que ce véhicule est resté conforme à sa constitution primitive.
Nom, prénoms et adresse,
(très lisible)
Signature légalisée
par le Commissaire de Police ou le Maire.
Bien entendu cette demande doit être faite sur papier timbré à 4 francs.

NOS CONTES

LE RETROVISEUR

Par O. MUREAU



Luc Andersen roulait très vite, assurément, par ce clair matin de juin, sur les longues lignes qui joignent Dreux à Chartres. Un œil averti aurait identifié un habitué des compétitions motocyclistes. Et si sa 500 était pourvue de la sourdine obligatoire, elle n'en recelait pas moins dans ses flancs un benzol efficace qui se trahissait par des relents révélateurs. L'homme qui la chevauchait, moulait dans des cuirs ajustés sa stature athlétique. Un « Cromwell » élégant couvrait son chef. Ses yeux, à travers le triplex des lunettes, tendaient un regard attentif sur l'inconnu d'une perspective déroulée très vite. Assis sur l'arrière de sa machine, il y semblait accroché. On eut dit qu'il avait maîtrisé quelque fabuleux animal, tenu par les cornes, et dont la vélocité menaçait de l'arracher par la violence du vent. Et lorsqu'une ruade n'établissait plus le contact que par les mains, il reprenait sa domination, avec la même sûreté et la même position.

Dans ce pays plat et si dégagé, il absorbait les croisements que sa vue découvrait parfaitement, car il était de ceux qui les passent au ralenti en première lorsqu'ils sont masqués. Il savait qu'on se tue à 30, la fatalité aidant ; et que, passer sous une voiture n'a rien de réjouissant.

Soudain, comme il allait franchir un carrefour découvert à 150, une forme surgit du fossé, les bras en croix. Son esprit ne savait pas encore ce que son corps avait effectué, dans l'instantanéité de la perception, sa main droite avait tourné, saisi le frein, tandis que son pied gauche pressait une sur pédale et que le droit, par trois fois, semblait écraser quelque chose. Enfin, arrivé au niveau de la forme épileptique, très calme, il débraya et brûla l'huile d'un coup de poignée.

Une deuxième homme apparut, porteur aussi d'un uniforme.

Luc, qui avait relevé son masque le considéra d'un œil interrogateur. Le brigadier, un grand, sec, à fortes moustaches et haut de teint demanda :

— A combien marchiez-vous ?

Très courtoisement, le jeune homme, dont la machine s'ornait d'un compteur, dit :

— Je vous avoue, monsieur, que je ne saurais vous préciser ce point.

— Et ça, observa son subordonné, court, rond, débordant d'un ceinturon tendu à craquer, et dont la figure livide laissait perler des gouttes de transpiration. Son doigt désignait l'accessoire précité. Et très heureux d'avoir confondu le délinquant, il passait et repassait son mouchoir dans le pourtour de sa coiffure.

— Ça, répondit Luc, avec un temps de repos, ce n'est pas un tachymètre, mais un compteur de rotations du moteur.

Ce petit appareil m'est fort utile : il me prévient de dépasser un régime de 6.000 tours par minute. Car on n'enfreint pas impunément, non plus, certains « arrêtés mécaniques ».

Le brigadier vexé de l'arrêt normal du motocycliste, reprit : « Alors vous ne savez pas à quelle allure vous marchiez. Mais dans les agglomérations, comment faites-vous ? »

— J'essaie d'observer les prescriptions locales. Cependant, je me permettrai respectueusement de vous faire remarquer qu'il n'en est qu'une qui pourvoit à tout : il suffit en toute circonstance d'être maître de sa vitesse. Cette maîtrise obtenue, rien n'est plus à craindre.

Le subordonné livré à l'examen de la moto tandis que son chef parlait remarqua :

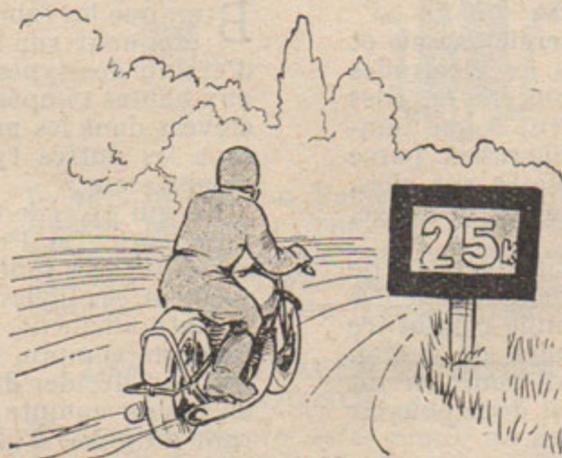
— Alors, vous auriez passé le croisement à c'te vitesse-là si on vous avait pas arrêté ?

— Mais certainement répondit Luc, car ce croisement est comme s'il n'était pas. Ce qui importe, voyez-vous, ce n'est pas d'aller vite ou lentement, c'est de ne jamais nuire aux autres.

Ni à soi-même, pensait-il. Mais ce point n'est pas prévu par la loi.

— Vous avez l'air bien sûr de vous, lâcha avec supériorité le gradé. Mais vous n'êtes pas à l'abri des accidents. On devrait interdire ces allures-là sur la route. Vous avez réussi à vous arrêter une fois, mais la prochaine vous emboutirez peut-être l'obstacle.

C'est un coup de chance et vous n'en avez peut-être pas l'habitude.



J'essaie toujours d'observer les prescriptions locales.

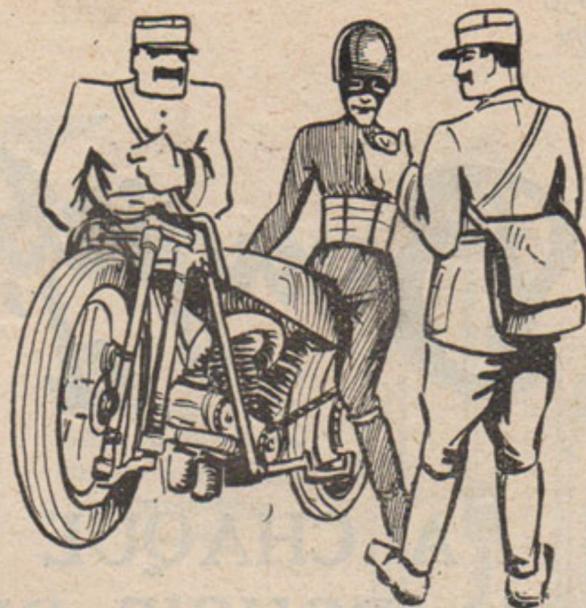
— Je ne sais pas, répliqua Luc. Pourtant, si la vitesse n'existait pas, si on la supprimait plutôt, je ne ferais pas mal de chercher un métier.

Les deux militaires eurent une expression semblable à celle d'Œdipe devant le sphinx.

— Mais oui, continua le jeune homme, je suis chef du service des courses de la maison X... Et je rentre d'Autriche où j'ai porté le record de vitesse toutes catégories à 263.

Le gendarme qui suait de plus en plus (un des derniers spécimens de la race des autophobes, car ils ont en général une bienveillante compréhension pour ceux qui roulent) ne voulait pas s'avouer vaincu. Il apostropha le brigadier :

— Dites donc chef, est-ce qu'elle est réglementaire la position de ce retroviseur ?



— Mais tout ce qu'il y a de réglementaire, intervint le motocycliste. Et se levant : « Daignez vous asseoir, je vous prie, monsieur le brigadier, et vous rendre compte.

Le supérieur prit place sur la selle. Il scrutait la route dans la glace et dut convenir qu'on voyait très bien arriver ceux qui venaient derrière.

— Le malheur, remarqua le coureur, c'est que moi je ne les vois jamais « ceux qui viennent derrière ».

Les deux gendarmes se demandèrent si cet original ne se payait pas leur tête. Un certain courroux retroussa la moustache du grand, tandis qu'elle inonda de sueur le front du petit.

— Je vais vous expliquer, monsieur. Parce qu'il est à sa place réglementaire, en raison de ma position de conduite, je ne puis voir. Or il n'est pas défendu par la loi de s'asseoir sur ce coussin. Et je suis toujours là.

— Mais alors il faut le mettre plus bas, cria le chef !

— Je m'honore de partager votre avis, continua Luc. Seulement voilà, le bon sens n'étant pas d'accord avec le règlement, un procès-verbal d'un de vos collègues m'a rallié à la légalité.

Remarquez du reste que, de toute façon, bien ou mal placé je n'y porte jamais les yeux. Oh, jamais, et sans rien craindre. Parce que la loi qui nous oblige à porter un miroir disgracieux à l'extrémité d'un bout de fer, n'a pas prévu qu'il fallait regarder dedans. C'est une petite omission, convenez-en.

Le brigadier était heureux d'avoir trouvé l'explication :

— Vous allez tellement vite que vous n'êtes jamais dépassé.

— Si, monsieur, dans certains croisements et dans maints villages.

Mais, voyez-vous, quand je désire doubler, eh bien, je me retourne. C'est excellent pour les obliques de l'abdomen et j'ai autant d'obliques que l'Apoxyomène de Lysippe.

Le gendarme crut qu'il raillait :

— Dites-donc, faudrait voir à respecter l'autorité. Nous ne sommes pas là pour rigoler !

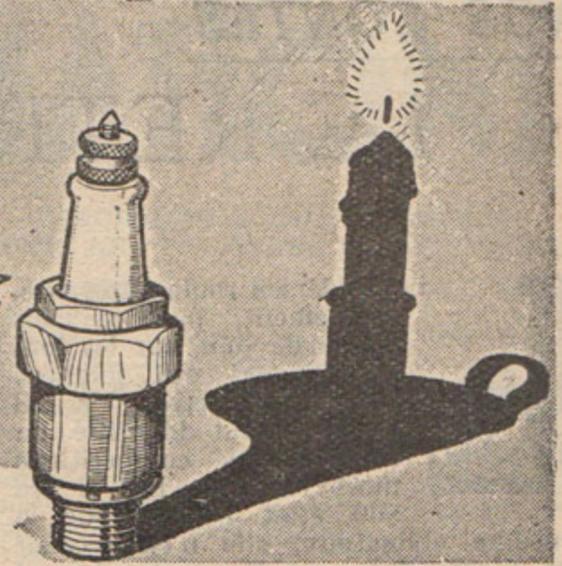
— Moi non plus, dit Luc, vertement. Mais, en définitive, que me voulez-vous depuis dix minutes, qu'il va me falloir rattraper en marchant à 160. Je suis en règle, n'est-ce pas ? Moins poli, j'aurais pu passer et sans craindre la lecture de mon matricule, légal lui aussi.

— Vous pouvez disposer, bougonna le grand, en mordant sa moustache. Luc Andersen passa la seconde, tira la moto à lui et fit quelques pas. Le moteur chanta. Et les gendarmes n'entendirent point qu'il avait passé trois vitesses bien avant de disparaître comme un point, lancé à 160.

O. MUREAU.

Bougies d'allumage

A CHAQUE MOTEUR SA BOUGIE DETERMINÉE



Le problème de la bougie

Pour beaucoup de motocyclistes, une bougie est une bougie, sans plus. Cependant, à l'heure actuelle, la bougie est un des organes les plus importants d'une moto. Lorsque vous examinez le guide d'allumage d'un fabricant, vous ne trouvez pas un type unique de bougie, mais au moins une douzaine, ou plus, et vous vous demandez pourquoi tous ces types différents, et s'ils sont bien nécessaires. Après tout un moteur à culbuteurs de course est semblable à sa réplique de tourisme. Pourquoi la bougie qui convient au deuxième n'irait-elle pas au premier ?

Pourquoi les coureurs « chauffent »-ils leurs moteurs avec une bougie quelconque et en montent-ils une autre au moment du départ ? Parce que dès qu'ils pousseraient un tant soit peu, la bougie qui a servi à « chauffer » ne conviendrait plus du tout, et que d'autre part, la bougie de course, qui est parfaite aux hautes températures, s'encrasserait à la première tentative de mise en marche à froid. Les fabricants se trouvent en face de conditions d'utilisation des bougies fort diverses. Les moteurs varient énormément par leurs caractéristiques, leurs conditions de fonctionnement et souvent par le carburant employé. Telle bougie parfaite pour la vitesse sur route libre, ne fera plus du tout l'affaire en ville et, naturellement, la réciproque est vraie.

Le problème de la température

La bougie idéale serait celle qui ne s'encrasserait jamais et ne provoquerait jamais de pré-allumage. Si les électrodes d'une bougie travaillent à une température trop élevée, elles sont rapidement hors d'usage ; si elles travaillent à une température trop basse, elles ont tendance à s'encrasser parce qu'elles ne peuvent brûler l'huile qui est projetée sur elles. Et si elles sont portées en rouge, elles causent le pré-allumage, si néfaste au rendement et au moteur.

Quand l'huile est fraîche, elle n'est pas conductrice de l'électricité. Le coke (calamine) et les infinitésimales particules métalliques sont conducteurs. Aussitôt que l'huile commence à s'imprégner de ces microscopiques particules de métal, dues à l'usure, elle devient un excellent agent de court-circuit pour un courant à haute tension. Une bougie doit donc pouvoir éliminer ces dépôts éventuels sur ses électrodes.

Ceux qui établissent des bougies doivent donc s'attacher à pallier à tous ces inconvénients possibles. Après tout, pensera-t-on, c'est au constructeur du moteur à s'arranger de façon à ce qu'aucun excès d'huile ne puisse gagner la chambre de combustion et à mettre au point la carburation du moteur qu'il construit ; ensuite, c'est au possesseur de la machine de s'assurer que ses segments sont en bon état, que son cylindre ne présente pas d'ovalisation anormale, que son piston est en bon état, que sa carburation est toujours correcte et qu'il vaporise toujours l'essence dans la proportion voulue. Quoiqu'il en soit, les fabricants de bougies se sont efforcés d'établir des types obviant aux différences éventuelles de ces organes.

Après cette petite étude technique du problème à envisager, examinons les productions de quelques-unes des principales marques de bougies.

LA BOUGIE LODGE

La bougie Lodge a pendant de très nombreuses années connu une belle réputation de qualité et de durée dans les conditions les plus pénibles. Aussi est-elle naturellement très populaire

parmi tous les automobilistes du monde entier et les bougies Lodge sont employées non seulement sur les automobiles, les camions, les motocyclettes, les moteurs marins et industriels, mais encore sur les moteurs d'aviation. A ce sujet, il faut signaler que les moteurs Rolls Royce employés sur les hydravions Vickers Supermarine, vainqueurs de la Coupe Schneider en 1929 et en 1931 (ce qui attribua définitivement la Coupe à

Echanges de température

Le volume intérieur d'une bougie diffère selon l'usage bien déterminé auquel elle est destinée. La bougie n'évacue que fort peu de la chaleur emmagasinée par la culasse, et du reste les ailettes s'en chargent. Beaucoup plus importante est l'évacuation de la chaleur de l'électrode centrale et de la surface du culot exposée à la flamme. Ce dernier point est un de ceux qui varient le plus avec les différents types — la quantité de chaleur absorbée est proportionnelle à la surface exposée — elle peut aussi varier suivant la conductibilité thermique de l'électrode centrale et du chemin que la chaleur doit parcourir de l'électrode centrale au culot ; ce chemin peut être plus ou moins long. Sur les bougies qui doivent évacuer rapidement la chaleur afin de prévenir le pré-allumage, l'électrode centrale est recouverte de cuivre, ou souvent même entièrement en cuivre.

Une bougie doit toujours être suffisamment chaude pour pouvoir brûler le peu de coke qui pourrait se former sur ses électrodes, mais pas plus. Si l'on analyse ce qui précède on remarque qu'une bougie dessinée pour les hauts rendements, aux températures élevées, ne présente qu'un faible espace entre l'électrode centrale et le culot.

Les bougies pour moteurs poussés

Bien que les fabricants de bougies aient parcouru un chemin étonnant sur la voie du progrès, ils sont encore obligés d'établir des types spéciaux pour fonctionner convenablement aux hautes températures — et celles-ci sont généralement plus élevées dans les moteurs de motos refroidis par l'air que dans tous les autres types, exceptions faites pour les voitures à compresseur.

Ce qui précède définit bien le problème qui se présente aux fabricants. En pratique, les moyens employés pour tourner ces difficultés sont nombreux et variés. Les dessins qui accompagnent ces lignes en expliquent quelques-unes.

Naturellement, avec les nombreux facteurs qui entrent en ligne de compte, c'est surtout le bon sens des motocyclistes qui doit décider du type de bougie qui convient à son moteur, en tenant compte de l'emploi qu'il en veut faire et en s'inspirant du guide d'allumage de la marque de son choix. Ceci est encore le moyen le plus sûr de ne pas se tromper et si tout est en ordre dans un moteur : carburation, graissage, etc., on est certain d'obtenir satisfaction.

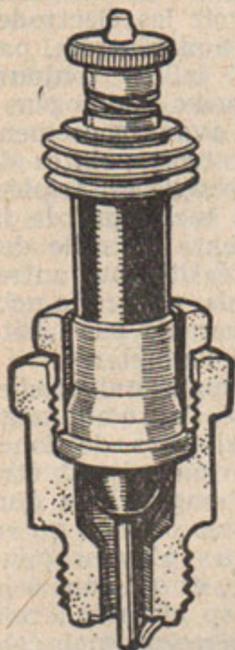
Actuellement, de nombreux constructeurs de motos prévoient sur leurs moteurs des bougies de 14 mm, qui prennent moins de place sur la culasse et permettent une plus grande continuité du flux de chaleur à travers la masse de celle-ci. Naturellement, la bougie de 14 mm, n'est pas tout à fait aussi robuste et son démontage, par un motocycliste peu soigneux, pourraient présenter certains inconvénients. Mais ses avantages sont tels qu'il est permis de supposer qu'avant longtemps elle sera la bougie standard des moteurs de motos.

PIEL.

l'Angleterre), étaient équipés de bougies Lodge. Dans de tels exploits, la sécurité absolue du système d'allumage est la condition essentielle du succès. C'est pourquoi les bougies Lodge furent choisies après des essais prolongés de toutes sortes de bougies.

Les matières premières employées sont de la plus haute qualité. Le mica, spécialement choisi, est découpé en rondelles qui sont alors enroulées dans une feuille

de mica. Les procédés de fabrication sont protégés par des brevets. Il y a de nombreux modèles de Lodge, correspondant aux besoins les plus divers. Le modèle de bougie à utiliser dépend



Bougie Lodge H1 pour moteurs à culbuteurs normaux.

entièrement de la marque et du type du moteur sur lequel elle doit être montée et des conditions d'utilisation. A ce propos, la Compagnie Lodge édite un tableau très bien présenté et destiné à être accroché dans les garages, ainsi qu'un dépliant de poche pour les automobilistes. Les agents généraux de Lodge pour la France, MM. Lionel Dektereff et Cie, 88, avenue des Ternes, Paris (17^e), seront heureux d'adresser l'un et l'autre aux propriétaires de garages, marchands, ou automobilistes qui en feront la demande.

Les établissements Lodge Plugs Limited se sont, au cours d'une période de plus d'un quart de siècle, spécialisés dans la fabrication d'appareils d'allumage pour moteurs à combustion interne. L'usine est consacrée uniquement à la production des bougies Lodge qui se chiffre annuellement par millions de bougies. Une partie importante de cette énorme production est exportée dans le monde entier.

Bougies de 14 mm. — Ces bougies de dimension réduite ont été adoptées d'une manière presque universelle pour les moteurs des motocyclettes de course, et beaucoup de constructeurs de motocyclettes ou de voitures les montent en série.

Quand ces bougies de 14 mm., ont été, il y a quelques années, présentées par Lodge pour répondre aux besoins d'un moteur de course, on avait peine à croire que cette petite bougie rendrait de tels services aux ingénieurs dans l'établissement de leurs moteurs.

La Société Lodge offre une gamme complète de bougies de 14 mm. pour les moteurs de série aussi bien que pour les moteurs de course.

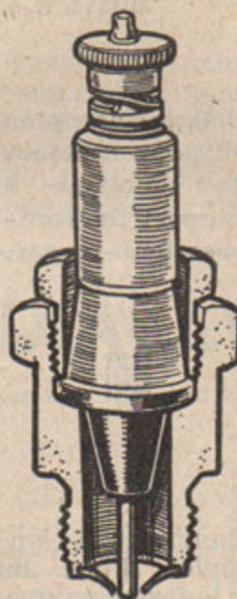
Voici quelques-uns des types courants de bougies, vendues en France et convenant à très grand nombre de voitures utilisées en France.

Modèle K 3. — Pas métrique, convenant à la plupart des voitures anglaises et européennes; possède un isolant complètement en mica et absolument incassable. Il y a trois pointes (cette particularité est très appréciée des automobilistes, car le réglage des électrodes est beaucoup moins fréquent qu'avec les bougies à électrode unique). Ces bougies donnent un départ plus facile et durant plus longtemps. La bougie

Lodge K 3 est recommandée pour la plupart des voitures, y compris Citroën, Fiat, Renault ainsi que pour les moteurs de motocyclettes à 2 temps ou à soupapes latérales, employant la bougie de 18 mm.

Modèle K 1. — Isolant entièrement en mica. C'est la bougie la plus populaire au monde pour les motocyclettes et les moteurs de voiture à haute compression. Ce modèle de bougie est monté par presque tous les constructeurs de motocyclettes anglais et par les principaux constructeurs de la France et des autres pays.

Modèle CV (métrique) et CVT (pas de 7/8^e de pouce. — La meilleure bougie qui existe pour les moteurs de camions ou d'autocars européens et américains. Elle est solidement établie, possède un isolant mica incassable, des pointes massives et durables, etc... Cette bougie a été adoptée, après des essais prolongés, par presque tous les constructeurs anglais de véhicules commerciaux et industriels. Elle est également employée par les principaux services de transport de passagers ou de marchandises, et en particulier par la plus importante compagnie d'autobus du



Bougie Lodge C3, à trois pointes, convenant particulièrement à la majorité des moteurs à soupapes latérales.

monde, le London Passenger Transport Board, par les compagnies pétrolières, entre autres par les groupes Anglo Persian et Shell Meix, et aussi par les services de transports publics du monde entier.

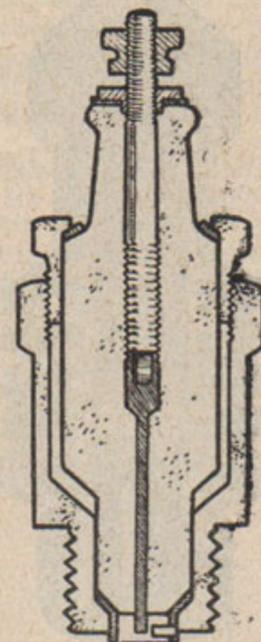
LES NOUVELLES BOUGIES « POGNON »

POGNON présente cette année au Salon (Stand 20-Salle S) la gamme complète de ses bougies à électrodes de nickel ou à électrodes de platine.

Ces modèles 1936 sont pourvus du nouvel Isolant Pognon qui a été mis au point après de longues recherches et études. Sa fabrication de conception inédite voit le jour dans une installation moderne unique.

Ces bougies dont le haut rendement est aujourd'hui affirmé, bénéficient de l'expérience de Maurice Pognon et des études auxquelles se sont livrées les Usines d'Essonne en perfectionnant leurs types pour moteurs de course surcomprimés et pour moteurs d'avions. Pognon a, en fait, réalisé scientifiquement un refroidissement plus grand de l'électrode centrale qui, tout en évitant l'encrassement aux bas régimes, supprime l'auto-allumage aux allures rapides. L'amélioration apportée dans cette nouvelle fabrication se manifeste encore, qu'il s'agisse de bougies de nickel ou de bougies platine, par une grande résistance des électrodes à l'usure, point qui intéressera

Bougie Pognon froide, type 138 P pour moteurs de course à rapport volumétrique élevé



particulièrement les usagers soucieux de leur budget. La fabrication des bougies Pognon platine procède d'une technique spéciale. Elle se caractérise en effet par un procédé breveté de fusion d'argent autour de l'électrode centrale platine, dans le canal central de l'isolant qui est en une seule pièce. L'isolant fait corps avec l'électrode centrale grâce à cette fusion d'argent qui obture parfaitement le vide central, à froid comme à chaud, tout en permettant la libre dilatation de la tige électrode. Les gaz ne peuvent pénétrer autour de cette dernière dont l'échauffement se trouve considérablement réduit. La présence de l'argent, métal de grande conductibilité thermique, facilite d'ailleurs le refroidissement de l'électrode platine et surtout de l'isolant qui conserve toutes ses propriétés diélectriques. L'étincelle maximum, puisque sans aucune perte, brûle les dépôts de carbone et l'allumage plus énergique augmente nettement le rendement du moteur.

Précisons encore que l'électrode centrale est en platine pur de 9, 10 ou 12 dixièmes de diamètre selon les types.

Mais quel est le prix d'une telle bougie? demanderont ceux de nos lecteurs qui n'ont pas encore utilisé « Pognon ». Rassurons-les aussitôt en indiquant que son prix de vente n'est pas sensiblement supérieur à celui d'une bougie ordinaire et que Pognon est en définitive, légère et économique, pour la bourse d'un motocycliste puisqu'elle tient... et ceci est d'ailleurs l'avis des constructeurs de motos qui la montent et la préconisent.

LA BOUGIE SCINTILLA « TOUT ACIER »

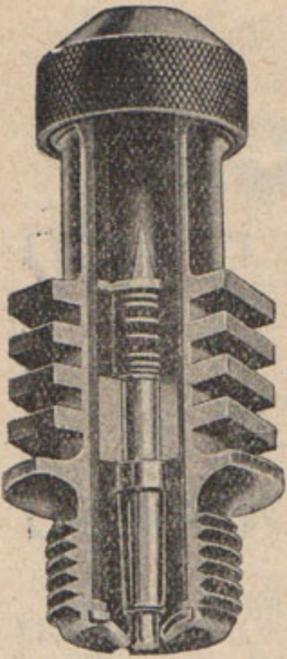
LA nouvelle bougie d'allumage que présente la Société Française Scintilla est entièrement différente de ce qui existe sur le marché mondial. Elle est dénommée « tout acier ».

En ce qui les concerne, nos lecteurs pourront examiner nos dessins qui montrent qu'elle est d'une réalisation très particulière, extérieurement entièrement métallique, sans attache-fil (devenu inutile). En effet, le fil provenant du générateur d'allumage se place directement à l'intérieur de la bougie.

On remarquera que l'isolant, en mica, se trouve noyé dans le culot et n'est donc pas visible extérieurement.

Les avantages de cette bougie sont les suivants :

- 1° Impossibilité de détérioration;
- 2° Impossibilité de heurt de l'isolant;



Une bougie originale, la Scintilla, type H T « Tout acier ».

3° Etanchéité parfaite ; 4° Usure infime des électrodes ; 5° Pas de mise à la masse possible par l'extérieur ; 6° Pas de ratés provenant, surtout lors des départs, de l'humidité, ou en marche de la pluie, de la boue, etc... Donc plus d'ennuis de ce genre, si souvent constatés sur les moteurs de motocyclettes, de bateaux et même d'automobiles.

Il est certain que cette dernière réalisation de Scintilla obtiendra un gros succès.

LA BOUGIE BERIA

DE récentes études dont les résultats ont été confirmés par de nombreux essais pratiques ont démontré qu'il est possible de réduire à deux types le nombre des bougies d'allumage, à la condition essentielle de réaliser un *équilibre thermique* entre les deux principaux éléments de la bougie : l'isolant et le culot.

En d'autres termes, le volume du culot doit être proportionnel au volume de l'isolant. Mais parmi les rapports de proportion susceptibles d'être calculés, deux seulement sont très importants et méritent seuls d'être retenus. Ils assurent entre l'intérieur de la bougie et l'ambiance extérieure un échange de calories qui croît d'autant plus rapidement que l'élévation de température du cylindre s'accroît.

Béria a estimé qu'il suffit de construire deux types de bougies selon les deux rapports de proportion ci-dessus pour couvrir toute la gamme des moteurs.

Béria a mis au point cette fabrication avec succès et l'a même déjà perfectionnée puisqu'un des joints de sa bougie est de forme spéciale et assure une véritable *liaison thermique* entre le culot et l'isolant. En résumé, *l'équilibre thermique de « Beria »* peut s'énoncer ainsi : « Le pourcentage de calories abandonné par la bougie Beria croît avec le nombre de calories qu'elle reçoit. »

Cette loi que chacun peut vérifier s'applique aux deux types N et S.

LA BOUGIE CHAMPION

LES principales innovations dans la fabrication des nouvelles bougies Champion sont, la forme nouvelle de l'isolant et la composition de cet isolant.

La sillimanite qui est un minéral naturel cristallin, non métallique, à base de silicate d'alumine, formé depuis un nombre incalculable d'années sous l'action combinée de pressions et de températures élevées impossibles à concevoir.

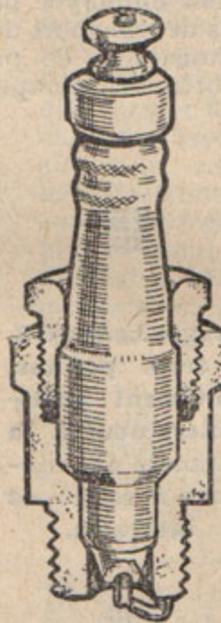
Une énorme quantité de cette sillimanite fut découverte après des années de

recherches par les Ingénieurs de la Champion Spark Plug Co qui connaissaient, par suite de déductions théoriques, les remarquables propriétés d'un tel minéral. Ce dépôt représente des milliers de tonnes et se trouve sur la pente sud-ouest des Montagnes Blanches de la chaîne de montagnes Inyo en Californie, à une altitude de 3.000 mètres.

La Sillimanite Champion est un minéral unique et appartient exclusivement à la Champion Spark Plug Company qui en exploite le seul gisement.

Des années de recherches dans les laboratoires n'ont pas permis d'en produire le moindre atome. La Champion Spark Plug Co possède des brevets très étendus couvrant l'emploi exclusif de la Sillimanite pour la fabrication des bougies et pour beaucoup d'autres usages.

Un autre point intéressant chez Champion est que six types de bougies suffisent pour répondre aux besoins de tous les moteurs normaux.



Bougie Champion 16, pour moteurs de tourisme à rapport de compression moyen.

Comment a-t-on pu arriver à éviter l'emploi d'une multitude de types ? Par la forme unique, récemment brevetée, de l'isolant de la nouvelle Champion qui constitue le secret des résultats remarquables qu'elle donne. Cette forme contrôle et distribue automatiquement la chaleur avec une telle précision qu'elle assure un allumage parfait, bien au delà du point où les bougies ordinaires cessent de fonctionner régulièrement.

LA BOUGIE GURTNER

APRÈS plusieurs années d'essais et de mise au point les établissements Gurtner présentent une série de bougies remarquables.

Spécialistes pour la motocyclette, de la carburation et du graissage, ils se devaient d'étudier des types spéciaux pour les moteurs de motos. Mise au point en laboratoire, au banc d'essai, sur route, sur des moteurs les plus divers et dans des conditions très dures, des bougies méritent d'être signalées :

La bougie Gurtner est à isolant de mica sélectionné, roulé en cigarette sur l'électrode central conique avec fourrure en cuivre rouge, la pointe de l'électrode de grosse section, ainsi que les électrodes de masses, est en alliage spécial au nickel.

Le mica, on le sait, a une résistance mécanique incomparable. La forme conique donnée de l'électrode est seule capable d'assurer une étanchéité parfaite à toutes les pressions, la douille conique en cuivre rouge à grande conductibilité calorifique évacue rapidement la chaleur.

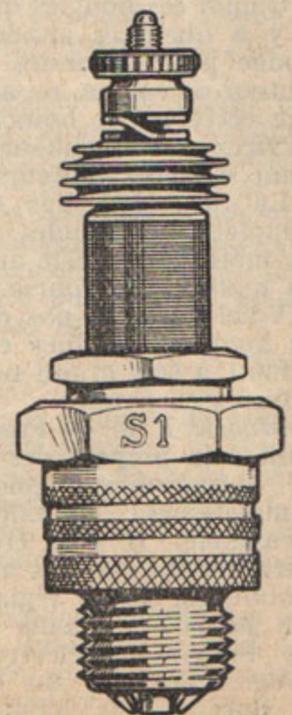
L'isolant mica donne la possibilité d'emploi d'électrodes de fortes sections dont on peut contrôler la température. leur pointe peut donc avoir une longueur beaucoup plus grande que dans la bougie céramique, ce qui permet même dans les bougies sport, d'avoir les électrodes en dehors du culot et non rentrées, par conséquent l'étincelle jaillit toujours dans un milieu gazeux homogène ; l'isolant de plus est avantageusement protégé et en utilisant trois pointes de masse, la durée d'une bougie est triplée.

Pour ces raisons, la technique de la bougie mica est différente de celle des isolants porcelaine, stéatite ou autre, et les avantages sont tels, malgré le prix de revient élevé, Gurtner n'a pas hésité après de longs essais à l'adopter.

Il n'y a pas de bougie universelle, l'encrassement d'un côté, l'auto allumage de l'autre fixent des limites de fonctionnement, mais cette marge peut être considérable avec des bougies bien étudiées, alors qu'on voit plus souvent qu'on ne le pense, des bougies n'ayant pour ainsi dire aucune marge, et qui sont à la fois, trop froides et trop chaudes ; cela peut surprendre à première vue, mais cela est : un culot trop refroidi, trop long à chauffer et se refroidissant trop vite.

Les types de bougies Gurtner répondent à tous les cas d'emplois : sur les moteurs à soupape latérale, le type T M 1 (touriste moto) conviendra neuf fois sur dix — qu'on ne soit pas effrayé par la dénomination « touriste », en réalité cette bougie résiste mieux à l'auto-allumage que la plupart des bougies soit disant « super-sport » ; on pourra « tirer » à fond sans crainte de cliquetis et de « dégonflage » — si cependant, on se contente de rouler « à la papa » ou si le moteur a des dispositions à l'encrassement, il vaudra mieux se contenter de la T 1 (touriste) qui conviendra également aux deux temps à régime lent et à départ pénible. Pour les culbutés, la S 1 (sport) s'impose, elle permet des départs faciles, des reprises brillantes et une résistance à la chaleur remarquable, permet des moyennes élevées sans « serrage », des ailettes spéciales à grand pouvoir émissif assurent un refroidissement énergétique tout en lui donnant une allure très sport.

Enfin, pour les moteurs filetage de 14 mm., il y en a peu encore actuellement, signalons la X T 1 et la X M 1 qui correspondent à la T 1 et la Y M 1, comme caractéristiques.



La nouvelle bougie Gurtner, à isolant mica.

LA BOUGIE AC TITAN

La grande marque mondiale qui fabrique entièrement ses bougies dans ses usines modernes de Clichy, présente ses modèles habituels et en particulier les bougies de 14 mm. créées par elle.

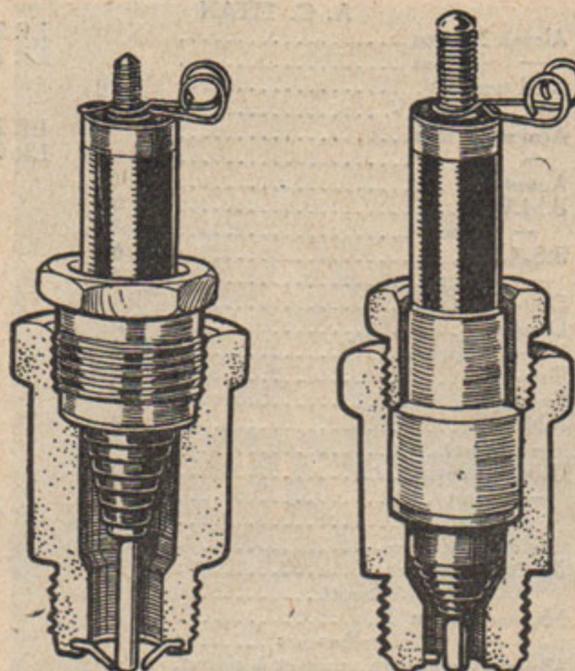
L'avantage de la bougie de 14 mm. réside dans sa faible masse, qui lui permet d'atteindre rapidement la température existant à l'intérieur de la chambre de combustion. Ses dimensions plus réduites facilitent le réchauffement et le refroidissement rapide de la bougie, diminuant ainsi les risques d'encrassement et d'auto-allumage. Il n'est donc pas surprenant que son emploi se soit généralisé depuis quelques années, aussi bien à l'étranger qu'en France, où elle équipe maintenant toutes les grandes marques : Peugeot, Citroën, etc...

Ayant été la première à étudier la bougie de 14 mm., la Société AC Titan est actuellement à la tête de la fabrication, grâce aussi à ses moyens puissants de production et de contrôle qui lui permettent d'exécuter, avec toute la sécurité désirée, l'isolant, partie délicate d'une bougie de cette dimension.

LA BOUGIE GERGOVIA

Les bougies Gergovia existent — en ce qui concerne la motocyclette — en six types :

CA pas de 18x150, filetage allongé, pour moteurs à compression normale



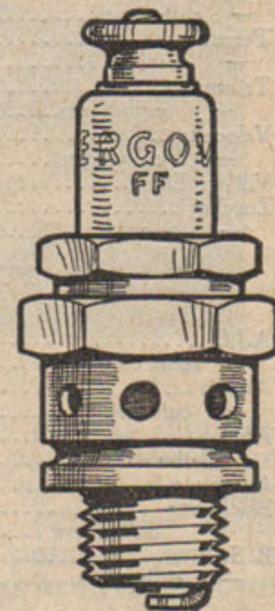
Deux types de bougies K.L.G. : A gauche, la K 1 pour moteurs de tourisme ; à droite, la 583 convenant aux super-sport et, en général, dès que (à partir de 350 cmc.) le rapport de compression dépasse 6 à 1.

ne dépassant pas 3.000 tours-minute ; M pour moteurs à compression normale, tournant jusqu'à 3.500 t.-m. ; F pour moteurs à compression élevée dont le régime atteint 4.500 t.-m. ; FF pour moteurs à haute compression et sur-

alimentés, motos de sport, avions. Enfin les deux types de course HR pour moteurs à très fort rapport volumétrique tournant vite et THR, pour moteurs à très fort rapport volumétrique et à très haut régime.

Enfin ces types existent avec filetage de 14 mm. Toutes les bougies Gergovia comportent une pointe de platine. Cette solution est intéressante car elle permet d'avoir une électrode toujours suffisamment chaude pour brûler les dépôts d'huile qui pourraient s'y former et difficile à porter à une température telle qu'il se produise du préallumage.

La bougie Gergovia H R pour moteurs à culbuteurs de caractéristiques moyennes.



TABLEAUX D'ALLUMAGE

Voici maintenant des tableaux indiquant dans diverses marques les bougies préconisées pour chaque type de moteur.

K.L.G.		Motosacoche		Bradshaw Eng.	
Aiglon	K 1	— Sport	K 1	— S.S. 80	FF
A.J.S.	K 1	New Impérial culbuteurs	KS 5	— S.S. 100	F
— Sport club	KS 5	Norton Supersport	583	B.S.A.	FF
— 14 mm.	LKS 5	— 40 et 30 Inter	LKS 5	— culbuteurs	F
Alcyon	K 1	— culbuteurs	KS 5	Coventry	FF
— culb. 350-500	KS 5	— normal	K 1	De-De	F
Ariel mod. A 500 cmc.	K 1	Olympique culbuteurs	KS 5	Dollar	F
— autres mod.	KS 5	Peugeot	K 1	— culbuteurs	FF
Automoto	K 1	— P. 105	KS 5	Douglas	F
— Sport	KS 5	Prester	K 1	— sport	F
Bénelli	K 1	René Gillet	K 1	Dresch	FF
— Sport	KS 5	Royal-Enfield	K 1	Enfield	F
Bianchi	KS 5	— culbuteurs	KS 5	F.N.	F
B.M.W.	K 1	— Sport	583	— 500 sport	FF
— Sport	KS 5	— LF	LKS 5	Française-Diamant 2 temps	FF
Brough	K 1	Rudge-Whitworth multi	K 1	— 4 temps	F
— Sport	KS 5	— Sport	583	— culbuteurs 350-500	FF
B.S.A.	K 1	— 14 mm.	LKS 5	Galland (tri)	F
— Sport	KS 5	— autres modèles	KS 5	Gillet	F
— Spécial 1933	LKS 5	Saroléa	K 1	— 350/2 temps	F
Dollar	K 1	— Sport	KS 5	— Sport	HR
Douglas	K 1	Scott	KS 5	Gnome et Rhône	F
— Sport	KS 1	Soyer	K 1	— culbuteurs	FF
— Sport 1933	LKS 5	Terrot	K 1	Griffon	F
Dresch	K 1	— Sport	KS 5	Guzzi	FF
Excelsior	K 1	Triumph	K 1	J.A.P.	F
— Sport	KS 5	— culbuteurs	KS 5	Jonghi	FF
F.N.	K 1	Vélocette Sport	KSS 1	Jonghi Sport	THR
— Sport	KS 5	— 250 cmc.	LKS 5	— culbuteurs	FF
Gillet Herstal	K 1	— autres modèles	K 1	Kelher-Escoffier	FF
— culbuteurs	KS 5	Villiers (moteurs) 2 temps normal	K 2	La Mondiale Sport	FF
Gnome et Rhône	K 1	— Sport	KS 6	Lucifer	F
— 350 culbuteurs et CV 2	KS 5			M.A.G.	F
Guzzi	KS 5			— culbuteurs	FF
— Sport	583			Matchless	F
Jap (moteurs)	KS 5			— culbuteurs	FF
Mag (moteurs)	K 1			Magnat-Debon	F
— culbuteurs	KS 5			Monet-Goyon	F
Magnat-Debon	K 1			— 175/350 culbuteurs	FF
— culbuteurs	KS 5			— 500 sport	THR
Matchless	K 1			Motobécane	F
— culbuteurs	KS 5			— culbuteurs	FF
Monet-Guyon	K 1			— anciens modèles	CAJ
— culbuteurs	KS 5			— anciens modèles	CAL
Motobécane	K 1			— 4 soupapes	THR
— culbuteurs	KS 5			Motoconfort	F
Motoconfort	K 1			— culbuteurs	FF
— culbuteurs	KS 5			— anciens modèles	CAL

Motosacoche	F
— culbuteurs	FF
New Imperial	F
— Motorcycle	F
Norton	FF
— Sport	THR
Peugeot	F
— P. 105	FF
Prester	F
— mot. Aubier-Dune	FF
René Gillet	F
Rover	F
Royal Enfield	F
— culbuteurs	FF
Rudge Whitworth	FF
Saroléa	F
— sport	FF
Soyer	F
— culbuteurs	FF
Terrot	F
— sport	FF
Triumph	F
— culbuteurs	FF
Velocette	F
— culbuteurs	FF
Villiers Engs.	FF
Zurcher	F
— Sport	HR

POGNON

	normal	poussé	platine
A.J.S.	1	3	132 P
— sport culbuteurs			134 P
Alcyon	1	3	132 P
— culbuteurs			134 P
Ariel	1	3	132 P
— culbuteurs			134 P
Automoto	1	3	132 P
Blackburn	1	3	132 P
— culbuteurs			143 P
B. S. A.	1	3	132 P
— culbuteurs			134 P
			ou
			136 P
Dollar	1	3	132 P
Douglas	1	3	132 P
— Sport			134 P
Dresch	1	3	132 P
Excelsior	1	3	132 P
F. N.	1	3	132 P
— 500 cmc. Sport			134 P
Gillet Herstal	1	3	132 P
— culbuteurs			134 P
Gnome et Rhône M2 - Junior	1	3	132 P
— CM2 - V2	3	132 P	132 P
— CV2 à culb. Sola	3	134 P	136 P
— CV2 à culbut.			
Side-car	134 P	136 P	136 P
J. A. P.	1	3	132 P
— culbuteurs			134 P
Jonghi culbuteurs			134 P
Lucifer	1	3	132 P
M. A. G.	1	3	132 P
— culbuteurs			134 P
Magnat-Debon 350 cmc. latérales	1	3	132 P
Monet-Goyon	1	3	132 P
Monet-Goyon Sport			134 P
Motobécane	1	3	132 P
— culbuteurs			134 P
Motoconfort	1	3	132 P
Motosacoche	1	3	132 P
— culbuteurs			134 P
New-Map 350 cmc. Mag. culb.	3	134 P	134 P
Norton	1	3	132 P
— culbuteurs			134 P
Olympique culbuteurs			134 P
Peugeot P. 105 : 350 cmc. culbut.			134 P
— P. 5, P. 107, 108, 109, 110, 111, 112 et 114	1	3	132 P
— P. 115 : 350 cmc. culbut.			136 P
Prester	1	3	132 P
Ravat	1	3	132 P
René Gillet	1	3	132 P
Rudge Withworth	1	3	132 P
— culbuteurs			134 P
Saroléa	1	3	132 P
— 31 racing 500 cmc. culb.			136 P
Soyer	1	3	132 P
— culbuteurs			134 P
Terrot 2 temps	1	3	132 P
— standard 350 cmc., 4 temps	1	3	132 P
— Sport			134 P
Triumph	1	3	132 P
— culbuteurs			134 P
Ultima	1	3	132 P
Velocette	3	132 P	132 P
— culbuteurs			134 P
Vélocette			
Type courant	1	1	132 P
— dur	1	3	132 P

A. C. TITAN

Alcyon 2 temps	LR 2
— 4 temps	LR 2
Ariel type S.V.	G 6
— O.H.V.	G 4 1/2
Armor 2 temps	LR 2
— 4 —	LR 6
Automoto	G 6
B.M.W.	G 6
— Sport	G 4 1/2
B.S.A.	G 6
— Sport	G 4 1/2
Dollar	G 6
Douglas	G 6
— Sport	G 4 1/2
Dresch	G 4 1/2
Excelsior	G 7
F.N.	G 6
— Sport	G 4 1/2
Gillet (Herstal)	G 6
— Sport	G 4 1/2
René Gillet	G 7
Gnome et Rhône	G 6
Koehler-Escoffier	G 6
— Sport	G 4 1/2
Magnat-Debon	G 6
— à culbuteurs	G 4 1/2
Monet-Goyon mot. sport et à culbut.	G 4 1/2
— autres modèles	G 6
Motobécane	G 6
Motoconfort	G 6
— Supersport	G 2 1/2
Motosacoche	G 7
— Sport	G 6
Peugeot	G 6
Prester Vélocette	LR 2
Ravat	G 6
Royal Enfield	G 6
— à culbuteurs	G 4 1/2
Rudge	G 4 1/2
Saroléa	G 6
— Sport	G 4 1/2
Terrot	G 6
— Sport	G 4 1/2
Thomann Vélocette	LR 2
— Motos 4 t.	LR 4
Triumph	G 7
— à culbuteurs	G 4 1/2
Zurcher	306
— Sport	G 4 1/2

CHAMPION

	Standard
Alcyon 2 temps	7 i
— à culbut. 350-500	B2
Automoto	B3-17
B.M.W.	B3-17
— Sport	B2-16
B.S.A.	B3-17
Dollar	B3-17
Dresch	B2
Favor	B3-17
F.N.	B3-17
— 500 Sport	B2-16
Gillet	B3-17
— à culbuteur	B2-16
— 350 cmc., 2 t.	B3-17
Gnome et Rhône	B3
— 350 à culb. et CV2	B2
Monet-Goyon	B3-17
— Sport	B2-16
— Vélocette	7
Motobécane	B3-17
— à culb.	B2-16
Motoconfort	B3-17
Motosacoche	B3-17
— Sport	B2-16
Norton	B2-16
Peugeot	B3-17
— P. 105	B2-16
Prester	B3-17
Ravat	B3-17
René Gillet	B3-17
Royal-Enfield	B3-17
— à culb.	B2-16
Rudge-Whitworth	B2-16
Saroléa	B3-17
— Sport	B2-16
Soyer	B3
Terrot	B3-17
— Sport	B3-16
Triumph	B3-17
— à culb.	B2-16
Velocette	B2-16

BOSCH

A.J.S. s. v.	DM 175/12843
— o. h. v.	DM 225/1
Alcyon	M 145/1
Ariel s. v.	DM 145/1
— o. h. v.	DM 225/1

Benelli, 175	DM 150 G 24
— 500	DM 180 G 24
Bianchi, 175	DM 45/1
— 220, 500 N.	DM 45/1
	DM 175/1
Blackburn engine	M 145/2
B.H.W., R 2.200 cmc. (1933)	DM 175/1
— R 2 1934	W 225/30
— R 4 400 cmc.	DM 175/1
— R 11, R 16, 1 carburateur	DM 175/1
— R 11, R 16, 2 carburateurs	DM 180
Brough Superior	M 145/2
B.S.A., s. v.	DM 145/1
— o. h. v.	DM 225/1
Calthorpe, o. h. v.	DM 225/1
Chater-Lea	M 95/1
Dollar, Chaise	M 95/1
— Jap	M 95/1
— Moser	M 45/1
Douglas	DM 225/1
Enfield, s. v.	DM 175/1
— o. h. v.	DM 225/1
Excelsior, o. h. v.	DM 225/1
— (angl.), 2 temps	DM 95/25
Fichtel et Sachs, moteur auxiliaire	M 45/1
F.N., 350 cmc. M 70 D	DM 145/2
— 500 cmc. M 90 A	DM 95/2
— 350 cmc. Sport	DM 150 G 24
— 500 cmc. Sport	DM 150 G 24
— 200 CC 2 T.	DM 175/23
— 500 CC M 86 S.	W 225/30
Gilerai, 175, 220, 500 L	DM 180 G 24
Gillet, 175-350 CC 2 T.	M 95/1
— 350-500 CC 4 T s. v.	DM 145/1
Herstal, 350-500 CC 4 T o. h. v.	DM 175/1
— 350-500 CC 4 T Sport	DM 180 G 24
Gnome et Rhône	M 95/1
Guzzi, P 175, P 250	DM 225/1
— Sport 15-500	DM 175/1
Husqvarna, s. v.	M 145/1
— o. h. v.	M 95/1
Jawa, 175 cmc. ancien	DM 175/23
— 175 cmc. nouveau	W 175/1
— 500 cmc.	M 95/1
Magnat-Debon	M 95/1
Mas, 175, 220, 350, 500	DM 180 G 24
Matchless, s. v.	DM 175/1
— o. h. v.	DM 225/1
Miller tous	DM 145/2
M.M., 175	DM 175/1
Monet-Goyon	M 95/1
— Moteur Mag	M 145/1
— Moteur Villiers	M 45/1
Morgan, s. v.	M 95/2
— o. h. v.	DM 150 G 24
Moser	DM 145/1
	DM 150 G 24
Motobécane	M 45/1
— Moteur Blackburne	M 145/1
— Jap	M 95/1
Motosacoche tous modèles	M 95/0
New Imperial	DM 175/1
— Map	M 45/1
— Culbuteurs	M 145/1
Norton, s. v.	DM 175/1
— Sport	DM 225/1
N.S.U., Motosulm	M 95/1
Peugeot	M 45/1
— 350 cmc. culbuteurs	M 95/1
P et M	M 145/2
Raleigh	DM 225/1
Royal Enfield, s. v.	DM 175/1
— o. h. v.	DM 225/1
Rudge Withworth	DM 225/1
Sachs-Motor	M 45/1
Saroléa, tous les mod. 2 et 4 tps	DM 175/1
Scott	DM 145/1
Sertum, 120, 175	DM 175/1
	DM 180 G 24
Dheffield-Dunelt, 2 temps	DM 145/1
— 4 —	DM 225/1
Simplex, 500	W 175/1
Terrot Jap	M 95/1
— Culbuteurs	M 95/1
— Sport	M 175/1
— Compétition	M 175/1
Triumph (anglais), s. v.	DM 175/1
— o. h. v.	DM 225/1
Velocette	DM 150 G 24
Vincent, H.R.D.	DM 150 G 24
Zundapp, 200 et 250 cmc.	M 95/1
— 200 nouv.	M 145/1
— 500 anci.	M 145/1
— B 170 2 temps	DM 175/1
— G 800	M 145/1
— Derby E 200, L 200. Kardan	
— 200, Kardan OK 200	DM 175/1
— Kardan 500 et 800	W 175/1

RENE BOURA

nous parle des SIX JOURS

L'U.M.F. avait désigné pour faire partie de l'équipe de France aux Six Jours Internationaux, l'excellent pilote Boura, agent de Motobécane à Saint Maur, qui avait déjà maintes et maintes fois fait ses preuves dans des courses d'endurance réputées difficiles. Ces Six Jours Internationaux présentaient, nous le savons, des difficultés sans nombre et nous avons pensé qu'il serait intéressant de connaître l'avis de Boura.

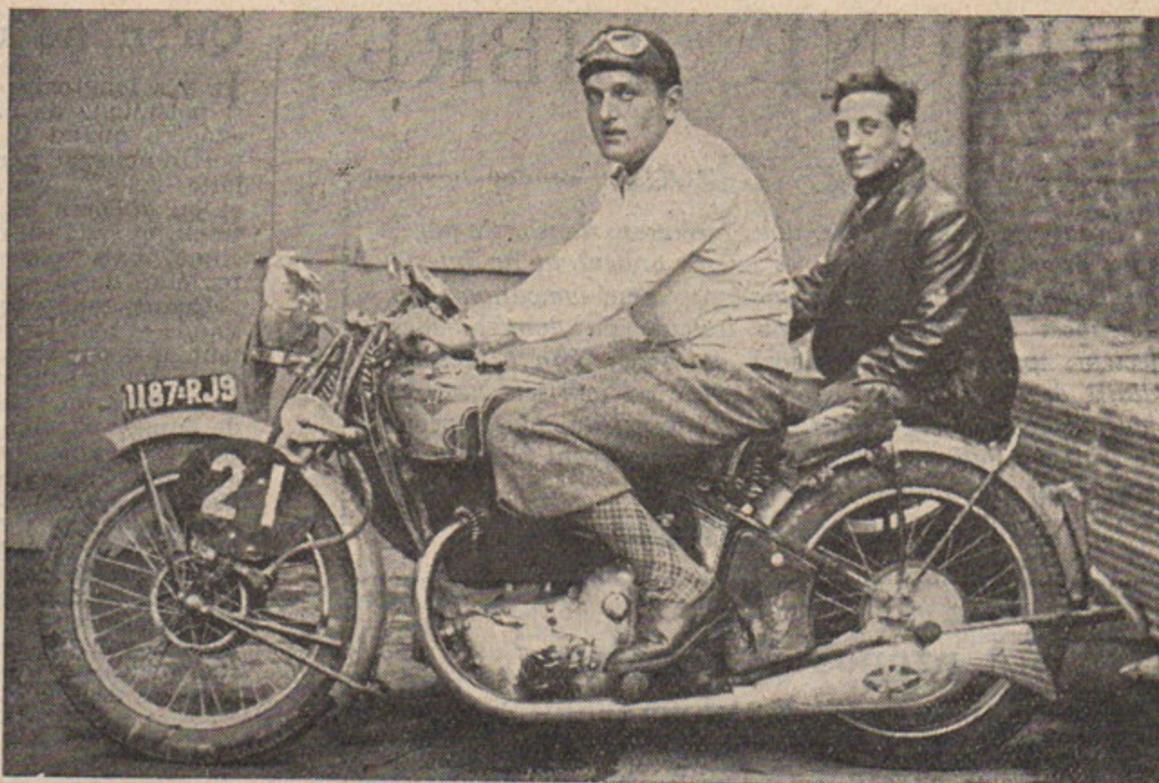
Celui-ci nous a confirmé qu'il n'y avait rien d'exagéré dans les critiques faites quant aux difficultés qui attendaient les pilotes étrangers dans cette épreuve. Disons de suite d'ailleurs, que malgré l'extrême difficulté du parcours, Boura n'avait pas l'air autrement fatigué à son retour en France.

« Arrivés à Oberstdorff vendredi soir, le pesage de l'Equipe de France eut lieu le dimanche. Dès l'arrivée je fus frappé par l'organisation impeccable. Des commissaires nous offraient des sandwiches, des boissons rafraîchissantes et des cigarettes. Le poinçonnage très rigoureux de toutes les pièces essentielles (culasses, carburateurs, moyeux, jantes, magnétos, dynamos, phares, batteries, etc..) rendait impossible tout remplacement de quelque pièce que ce soit à la machine.

« Dès le troisième jour de la course, ce poinçonnage très sérieux fut d'ailleurs vérifié par les commissaires. Ces vérifications étaient complétées par une autre portant sur l'efficacité des freins, chose indispensable dans une épreuve au parcours si accidenté. Un commissaire nous poussait au point mort pendant quelques mètres, puis nous devions, au signal donné, actionner tour à tour chaque frein séparément. Il est curieux de constater que bon nombre de concurrents furent éliminés lors de cette vérification. C'est dire quel travail terrible ces organes avaient à subir.

« Dans la première étape grosse surprise, l'épreuve se déroulait presque uniquement sur des chemins de terre utilisés surtout par des charrettes de paysans, avec passages à travers champs, etc... Les difficultés de l'épreuve étaient encore augmentées par des contrôles extrêmement rapprochés (en moyenne de 25 à 40 kms.), ce qui interdisait toute réparation si minime soit-elle. Il est facile de comprendre que dans ce cas il était impossible aux concurrents qui en étaient affligés, de terminer dans les délais. A ce propos, il est bon de noter que les Allemands et les Anglais avaient tous des machines munies de roues à broches interchangeables et, dans le cas des sidecars, une roue de rechange.

« Pour bien vous faire saisir l'originalité de cette épreuve, je vous dirai simplement que nous avons eu à passer à certains moments sur des chemins utilisés par les schlitteurs pour le transport des troncs d'arbres, c'est-à-dire, des chemins formés de rondins de bois échelonnés enduits de terre glaise. A d'autres moments, c'étaient des descentes à 30 % dans les lits pierreux des torrents desséchés, laissant juste le



passage du sidecar, obligeant même parfois conducteur et passager à soulever l'engin pour franchir un obstacle. D'énormes dénivellations de terrain nous causaient parfois de désagréables surprises l'une d'elles alla jusqu'à faire jaillir mon passager hors de la caisse. En définitive, nous n'avons trouvé en tout et pour tout, et sur un parcours total de 2.650 kilomètres, que 150 kilomètres de bonnes routes (autour du Lac de Constance). En compensation, sur ce bon parcours, la moyenne était augmentée. En passant, notez que les 62 points de pénalisation que j'ai récoltés au cours des Six jours, ne sont pas dus à une défaillance de ma machine, mais à trois crevaisons et un éclatement, du reste l'état de ma machine, contrôlée à l'arrivée, peut attester que je n'exagère rien et que ce sont bien là les motifs de mes pénalisations.

Il ne faut pas oublier que, pour corser les difficultés de cette course, une dizaine d'épreuves annexes, à la cadence de deux par jour, comptaient sur le temps total du parcours, avec un point de pénalisation par 20 secondes ou fractions de 20 secondes de retard. Ces épreuves consistaient en dix courses de côtes, une épreuve de vitesse sur l'autostrade de Munich et une épreuve de vitesse en circuit fermé, pour clôturer le tout. La moyenne imposée à ce moment était de 70 à l'heure pour les sidecars et de 80 pour les solos. Je dois ajouter que je suis certain que la tenue de l'équipe française aurait pu être beaucoup meilleure, si elle avait connu le parcours à l'avance — les mécaniques ayant donné en général satisfaction — mais c'est surtout un manque d'adaptation des machines au terrain qui a été la cause des multiples petits ennuis auxquels est venue s'ajouter la démoralisation des coureurs en face de difficultés qu'ils n'avaient pas prévues.

En ce qui concerne ma Motobécane, je n'ai eu qu'à me féliciter de sa marche extrêmement régulière et si comme je l'ai dit mon ensemble avait été plus adapté aux circonstances, je crois pouvoir affirmer sans fanfaronnerie, que j'aurais terminé sans pénalisation. En effet en ce qui concerne les sidecars, les concurrents avertis avaient des châssis surélevés au niveau du moyen ».

Et Boura nous emmène vers le sien, dont les longerons accusent les durs chocs encaissés dans les passages rocheux mais, néanmoins ont résisté parfaitement. En bon camarade et bon sportif, Boura tient avant de nous quitter, à rendre hommage à ses coéquipiers de toutes marques et en particulier à Pahin, dont la tenue a été absolument splendide.

TRIBUNE LIBRE

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**

A propos de souplesse

Je viens de lire dans le numéro du 7 courant l'article de M. Périnet, intitulé « Souplesse ». Evidemment la sélection des vitesses peut paraître fastidieuse mais c'est une question d'habitude et l'habitude, suivant un proverbe, est une seconde nature. Possesseur d'une brave 5 CV munie d'un Blackburn latérales attelée à un side de poids moyen et datant de 6 ans, aux premières sorties je ne jouais du changement de vitesse que le moins souvent possible, puis je m'y suis habitué et je ne m'en trouve pas plus mal la machine non plus d'ailleurs.

Vous voudriez la souplesse d'une voiture mais alors quatre cylindres minimum, et après tout pourquoi pas, un présélecteur, embrayage automatique, etc. Beaucoup trouve déjà élevé le prix actuel d'une bonne machine c'est pour cette fois que vous verriez les prix atteindre ceux d'une voiture moyenne.

Laissons donc à nos engins leur simplicité et leur robustesse, moins il y a d'organes plus on élimine les chances de pannes. J'ai fait trois ans et demi de conducteur de taxi dans Paris et je vous prie de croire que l'on change, un certain nombre de fois, de vitesse dans une journée. Eh bien, comme je vous l'ai dit plus haut, au bout de quelques temps je n'y pensais plus, le geste étant devenu naturel.

Donc en conclusion à mon bavardage, n'exigeons pas de nos mécaniques plus qu'elles ne peuvent et oublions tous ces petits inconvénients pour ne penser qu'aux plaisirs qu'elles nous procurent.

M. VIEYRES, à Domont.

**

Lecteur assidu de notre chère Revue, je me permets de répondre à l'article de M. Périnet, à Bouray-sur-Juine, paru dans le n° 652 du 7 septembre.

Ce motard se plaint de la piètre souplesse de sa machine qui pourtant est une 1.000 cmc. Il dit que descendre au dessous de 35 à l'heure en prise, est un vrai supplice pour sa moto, attelée d'un sidecar, dont le poids total, machine et side est de 350 kg. à vide.

A la lecture de cet article, j'en suis tombé des nues, pensez donc, moi qui croyait qu'avec une telle machine, ce devait être le paradis sur terre, car possesseur d'une 500 cmc., munie d'un sidecar pesant aussi 350 kg., ma monobloc R.L. m'autorise 25 et même 20 en palier, bien entendu ; c'est aussi ce que veut dire M. Périnet, je ne crois pas qu'il veuille faire du 35 en prise en grim pant une côte ?

Donc, pour en revenir à ce fameux article, je continue l'analyse. M. Périnet dit encore. Quand je pense qu'il existe des culbutées « mettons pointues de marque étrangère dont la distribution est un léger grésillement » tandis que la sienne lui casse les oreilles ?

Que voilà donc une très grande ignorance de la construction nationale ; je vous en prie, cher Monsieur, regardez autour de vous impartialement, et vous verrez, oh ! miracle, que certaines machines qui, celles-là, ne sont pas étrangères ne vous cassent pas les oreilles.

Croyez-moi, faites réviser votre machine qui, il n'y a pas de doute, doit être d'une bonne marque, celles de pacotille ne fabriquent pas des 1000 cmc., faites réviser vous dis-je, et vous verrez que les marques françaises vous donneront satisfaction.

Quant à la conduite, je ne suis pas partisan du moindre effort, et changer de vitesse est plutôt une satisfaction qu'une corvée, quoi de plus beau, de pouvoir passer ses vitesses, sans heurts et sans à-coups, sentir frémir le moteur sous soi, il me semble à moi que le vrai motard n'est pas celui qui dit, je ne me sers jamais de la seconde sur route... erreur, trois fois erreur : le vrai motard est celui qui parle à sa machine, qui la caresse d'une main subtile et non brutale.

Voilà à mon avis ce qui fait le vrai motard, n'est-ce pas vrai, mes frères ?

De grâce, M. Périnet, conduisez en dilettante, savourez tout le charme d'une bonne conduite ; et vous ne direz plus que les firmes de chez nous sont incapables de produire autre chose que des casse-roles ?

Sans rancune, cher confrère, mais un peu plus de sentiments français ; nos marques méritent mieux.

VALENTI H., à Marseille.

Qu'on ne nous impose pas le casque !

Il y a longtemps que j'ai envie de vous écrire au sujet de cette polémique du casque ; mais cette fois-ci, je crois que M. Luy exagère quand il dit que le Gouvernement devrait prescrire le port du casque par une loi, hé bien et la liberté individuelle, qu'en faites-vous ?... car après les fractures du crâne, il y aura les autres et on obligera les motocyclistes à porter des vêtements de dirt-track, et puis est-ce qu'il y aura moins d'accidents ? peut-être du crâne, mais vous n'empêchez pas les emboutissements et là il y a toujours de la casse.

Quant aux casques des aviateurs, ils sont en général en cuir souple et s'ils protègent, c'est bien plus pour le froid qu'ils en portent, que par crainte des fractures du crâne, et les automobilistes, est-ce qu'ils sont eux à l'abri ?...

Quand à toi, chère Moto Revue, quand tu soutiens qu'il y a moins de danger en ville que sur la route, je ne suis plus d'accord avec toi, car en ville il y a les pavés, les bordures de trottoirs et les murs, et beaucoup d'imprévus que l'on ne trouve pas sur les routes. Enfin le rétroviseur dépare peut être ma machine, mais il m'est utile, quand aux rayons solaires dans les yeux, il suffit qu'il soit bien orienté et qu'au lieu de servir de miroir au pilote qu'il reflète ce qui arrive derrière lui.

Je ne ferais aucune différence entre un sidecariste et un motocycliste, exception faite du passager, car la position est la même.

Non, vous ne ferez pas porter un casque à un vieux pépère qui chevauche un vélomoteur et laissez le Gouvernement tranquille avec ses décrets et ses lois.

P. BERNARD, à Epernay.

Bien M. Rosenthal... mais vous allez un peu fort !

Ne voulant pas mettre en doute la modestie et la franchise de M. Rosenthal qui, dans son article du 7 septembre 1935 (n° 652, page 796), prêche si sagement la prudence et assure ne pas se vanter lorsqu'il prétend rouler à 84 km.-h. de moyenne en plein centre de Paris, je me permets, cependant, de lui conseiller :

1° Soit l'achat d'un chronomètre de bonne qualité ;
2° Soit de consulter très sérieusement un plan de Paris à échelle connue, un décimètre en main.

Dans le premier cas, il constatera certainement qu'il met plus de 5 (cinq) minutes pour effectuer le parcours « Etoile - Père-Lachaise » ; dans le second cas, que ce parcours représente au minimum une distance de 7 kilomètres (en ligne droite). Pour qui le connaît d'ailleurs, il semble suffisamment encombré puisque empruntant : l'avenue Friedland, le boulevard Haussmann, la rue Auber, l'Opéra, les grands boulevards, la place et l'avenue de la République.

Si la performance a eu lieu à 2 heures du matin, il est évident que la circulation est moins dense et, d'autre part, les sens interdits et barrages d'agents supprimés ; mais cela n'est pas précisé. Tout de même.... 84 km.-h., avec prudence !!!

Enfin, M. Rosenthal emprunte peut-être un parcours beaucoup plus dégagé, mais plus long aussi de 1 ou 2 km. et, cette fois, les 84 km. se transforment en 96, 108... ou plus. Pour une bonne moyenne c'est évidemment très remarquable !

Dans le cas où je ferais erreur, je m'excuse auprès de M. Rosenthal de mon scepticisme à l'égard de ses exploits et lui réserve toute mon admiration, lui accordant volontiers qu'il n'existe aucun autre moyen de locomotion terrestre aussi rapide que sa moto pour circuler dans Paris.

Un humble et prudent motocycliste qui approuve cependant la majeure partie des termes de l'article de M. Rosenthal.

R. SLAPHILIPPE, à Paris.

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

Club ou pas club

Je reprends à dessein et comme titre quatre mots figurant dans l'article de M. F. Rouquette, président touristique du M. C. de Paris (*Moto Revue* N° 652) dans lequel, après avoir donné des tuyaux à M. Freisse il souhaite voir s'instaurer dans les colonnes de notre cher journal, une polémique sur le thème suivant : « Club ou pas Club. »

Je réponds catégoriquement, Club ! et voici exposée ma façon de voir et les arguments qui font qu'à mon avis tous les motocyclistes devraient être affiliés à un groupement, celui de leur résidence où, s'il n'en existe pas, au plus proche.

Quelles sont les objections que peuvent opposer à cet appel désintéressé les motocyclistes isolés ? Qu'il y a une cotisation à payer ? Qu'ils préfèrent sortir seuls ? Qu'ils ne connaissent pas les membres du club de leur localité ? Que sais-je encore !

Idées préconçues que tout cela et combien faciles à réfuter. Les cotisations de nos clubs ne sont pas, que je sache, bien élevées (25 francs par an à l'A.M.C.O.). Ce n'est pas une somme extraordinaire. Ce versement vous le récupérez, motoristes non groupés, par des avantages nombreux tels que : prix de valeur offerts dans les différentes compétitions organisées par votre Société, rabais accordés par les membres honoraires qui sont très souvent des commerçants de la localité, prix spéciaux consentis par les agents d'assurances pour la police que vous pouvez contracter, etc. Les sorties en groupe qui sont toujours bien organisées sont indiscutablement agréables et vous n'êtes pas dans l'obligation de les faire toutes. Faites-en une et vous attendrez la prochaine avec impatience.

Quant à vous faire des relations dans un club, je vous certifie que c'est chose facile. Quel que soit ce club, un nouveau sociétaire est toujours bien accueilli.

De plus, dans nos groupements, comme le dit M. Rouquette, vous trouverez toutes indications utiles au sujet des formalités à remplir pour un voyage à l'étranger, de même que tous renseignements pour une randonnée touristique que vous désirez entreprendre. Et tout cela gratuitement.

Sportifs amateurs de motocyclisme, adhérez sans hésitation aux clubs de votre région ; on vous y donnera des conseils désintéressés et précieux. Débutants, faites-en autant et plus rapidement encore si vous n'êtes pas bien sûrs de vous car, au cours des sorties organisées, vous aurez, en cas d'embarras ou de panne une pléiade de mécanos bénévoles qui mettront toutes leurs connaissances au service des membres en difficulté momentanée avec leurs machines. Vous y apprendrez que l'entraide entre sportifs n'est pas un vain mot.

Voilà pourquoi je suis et je reste fermement partisan du « Club ».

M. RAMEAU,

Collaborateur correspondant,

Chroniqueur sportif de l'A.M.C.O. Orléanais.

Pas d'accord

PAS d'accord, pour une fois, au sujet de votre réponse « M. Luy a raison », page 787. Vous écrivez : « Il ne faudrait imposer le port du casque que sur les routes et non dans les villes, etc... » A mon avis, il ne faut l'imposer nulle part, mais !!! inciter les motocyclistes à le porter partout. Exemple : j'ai eu deux camarades de tués dans Paris, par fracture du crâne, l'un roulait à 20 à l'heure, un dérapage, une chute contre un rail, fracture du crâne, résultat : Père-Lachaise. Le second rencontre à vive allure avec un camion fracture du crâne. Même résultat. Deux casques auraient sauvé deux vies de jeunes gens. Un autre, par contre, et cela tout dernièrement, a eu un accident, grave pour la machine et... le casque, mais bénin pour lui. Allez voir lui dire de ne pas porter un casque dans Paris, vous verrez sa réponse ! Quant au sidecar, un autre exemple, entre plusieurs. J'avais, voici plusieurs années, un camarade qui ne sortait jamais, en solo, sans son casque ; un jour, invité par un sidecariste à faire un petit tour il monte dans la caisse, sans casque. Dame ! ça ne risque rien en side. Résultat : rencontre, place Saint-Michel d'un tram, le pilote n'a rien, mais lui emboutit le phare du tram avec sa tête. Six mois d'hôpital avec une superbe fracture du crâne et six jours entre vie et trépas.

Personnellement, il y a environ sept ans, dans Orléans, un énervé m'emboutit de l'arrière, alors que je roulais paisiblement en seconde et nous envoie, ma femme et moi (j'étais en solo) à quelques mètres, nez à nez, avec une bordure de trottoir qui n'avait rien de sympathique. Le hasard a voulu que nos crânes soient saufs, mais depuis ce jour, nous portons un casque... même dans Paris... même en sidecar.

Obliger les gens à porter un casque, cela sera inopérant ; comme pour le rétroviseur, tout le monde en a un, mais allez donc voir si on y voit dedans !! On nous vendra des casques au rabais qui ne vau-

dront rien, et cela sera encore pire que tout. Ce qu'il faut, c'est faire autour de soi une propagande intensive, prouver aux récalcitrants combien ils ont tort de ne pas vouloir, par pure fanfaronnade, se protéger d'un accident toujours possible ; même aux plus prudents, même aux meilleurs pilotes (ceux-ci, d'ailleurs, portent tous un casque).

Au M. C. Paris, il n'est pas un membre ou un passager qui sorte sans casque, soit solo ou side, et cela grâce à la propagande qui a été faite ; et seul celui qui participerait à une sortie sans casque serait ridicule et passerait pour un motocycliste vraiment peu à la page.

Que chaque club, que chaque individuel fasse autour de lui le plus de propagande possible et nous n'aurons pas besoin d'un nouvel ukase de nos préfets pour obliger les gens à se garantir le crâne. Nous avons bien assez de sujets de conventions comme cela ; voyez silencieux !!!

F. ROUQUETTE,
Collaborateur correspondant
Vice-président au M. C. Paris.

Satisfaction

AYANT lu à plusieurs reprises des articles de lecteurs vantant les mérites de diverses maisons, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me réserver dans un prochain numéro une petite place pour un article de ce genre.

J'ai acheté au début de l'année un ensemble Motoconfort, side Bernardet. M'étant aperçu que mon cadre se débrasait légèrement, j'en ai fait part à l'agent qui me l'avait vendu (M. Lamarque, rue de la Ferté-sous-Jouarre, à Coulommiers), il m'a fixé rendez-vous et s'est déplacé spécialement chez Motoconfort pour leur faire part de la chose.

Satisfaction m'a été donnée au-delà de mes espérances. On m'a posé un cadre neuf renforcé, et effectué diverses transformations d'accessoires que j'avais demandé en même temps, cela gratuitement ; en plus de cela pour me dédommager de la perte de temps, on m'a fait cadeau d'un tube d'échappement, le mien étant détérioré par ma faute.

Si j'ai été gâté de cette façon, je le dois une bonne part à M. Lamarque qui est un des meilleurs agents de Motoconfort, aussi s'il se trouve des motocyclistes en difficulté dans la région de Coulommiers, qu'ils n'hésitent pas à consulter ce mécano (qui est non seulement consciencieux, mais un as dans sa partie) et tout comme moi, ils y reviendront. J'habite Paris et je trouve mon avantage (ce n'est pas peu dire) à m'adresser à lui.

P. R., à Paris.

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 PHOTO

Le tirage sur papier au gélatino
Bromure d'Argent

J'ai, dans un précédent article, parlé du tirage sur papier Gaslight. Je vais aujourd'hui, vous causer du tirage sur papier Bromure. Cela n'est pas difficile il suffit de quelques soins à la portée de tout amateur.

Tout d'abord le laboratoire devra être éclairé par une lampe rouge rubis, ou jaune orangé.

Le tirage se fera à environ 30 centimètres d'une lampe dépolie de 25 bougies.

Pour le temps de pose, il faut se reporter aux indications fournies par les fabricants de papiers. Indications que l'on trouve dans chaque pochette de papier.

On traite ensuite le papier par développement à titre d'exemple, voici deux formules de révélateurs donnant de bons résultats.

1° Eau : 1 litre ; Génol : 2 gr. ; Sulfite de soude anhydre : 35 gr. ; Hydroquinone : 5 gr. ; Carbonate de soude anhydre : 35 gr. ; Bromure de potassium pur : 2 gr.

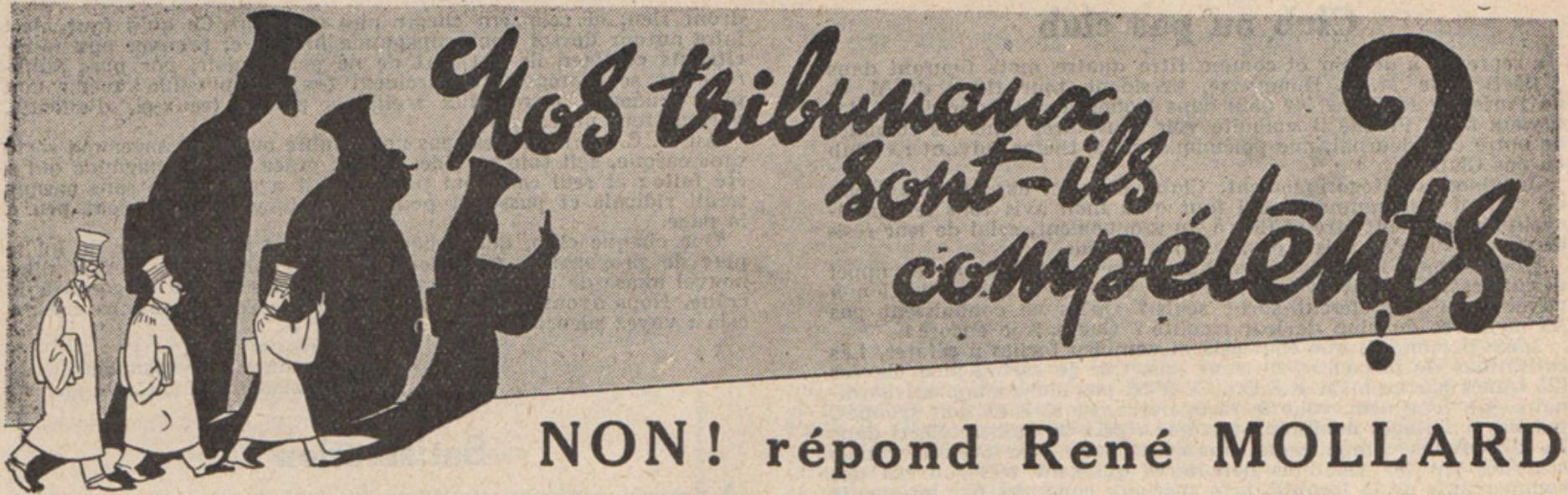
2° Eau : 1 litre ; Génol : 3 gr. ; Sulfite de soude anhydre : 50 gr. ; Hydroquinone : 8 gr. ; Carbonate de soude anhydre : 50 gr. ; Bromure de potassium pur : 1 gr.

Ensuite on lave les épreuves et on les fixe dans le bain suivant :

Eau : 1 litre ; Hyposulfite de soude : 250 gr. ; Bissulfite de soude liquide : 50 cc.

On lave soigneusement (au moins une heure) les épreuves et on les met sécher.

Robert OBÉ,
18, rue Mazarine, Paris.



QUI de vous, Amis Lecteurs... n'a jamais assisté au règlement, en correctionnelle, d'un accident d'auto ou de moto. Pour ceux qui n'ont pas eu l'occasion de le voir, je

veux leur donner une idée de la manière dont est jugée une affaire, où la technique a autant de droit à la parole que la raison.

D'abord, les Décors... Une Tribune surélevée avec trois personnes ; un juge et deux suppléants, un bureau à droite avec l'accusation, un autre bureau à gauche avec un greffier secrétaire, puis, face à tout cela, les places réservées au public : avocats, plaignants et accusés en liberté.

Ceci est la description d'un Tribunal de la région où j'habite, c'est le seul que j'aie vu, mais je suppose que tous lui ressemblent.

Ensuite, la comédie, car ce n'est qu'une vile comédie qui se joue devant vous. S'il est très facile n'est-ce pas, en théorie évidemment, d'être maître de sa machine en tous cas et en tous lieux, il y a en pratique, des circonstances malgré votre maîtrise et la tenue de route impeccable de votre engin, qui font quelquefois que l'accident est inévitable.

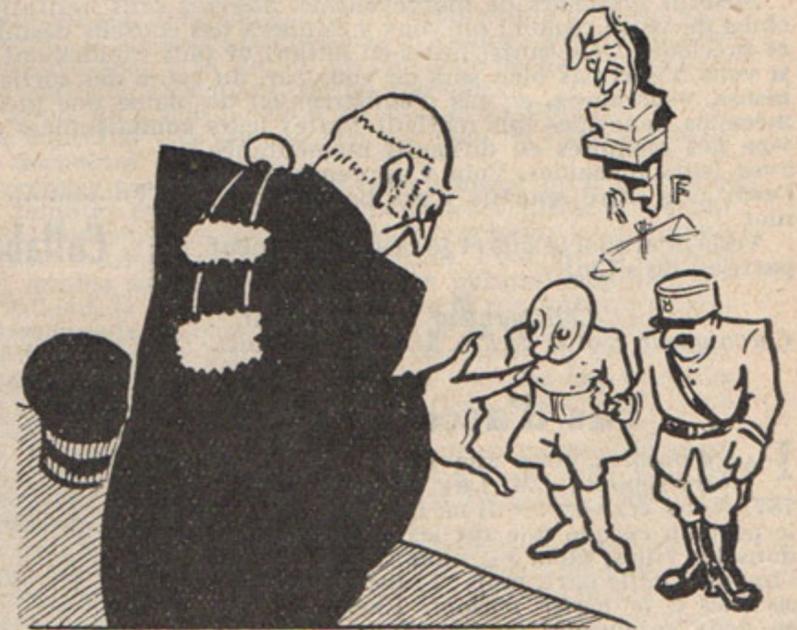
Mais, retranchés derrière le code, Président et Avocats de l'accusation vous chargent à qui mieux mieux. La théorie seule a la parole. Quant à la technique, on ne veut pas la connaître. Si vous donnez des précisions mécaniques, on les écoute d'un air indifférent, tout en calculant, à l'avance, la sentence à rendre, ou, on prend note minutieusement de façon à les déformer dans une magnifique envolée oratoire, où le bagout fait effet d'arguments. La mise en boîte est de circonstance, et comme en principe, nous n'avons pas les mêmes talents que ces Messieurs, on peut être assuré d'être jugé suivant que votre Avocat est plus ou moins habile que celui de votre adversaire.

Quant aux témoins, malheur à eux, si leurs déclarations aux enquêteurs varient avec celles qu'ils font au Tribunal. Surtout qu'ils fassent bien attention de citer la vitesse horaire de la machine, car on ne vous pardonne pas d'avoir annoncé 50 kilomètres, alors que vous dites 45 devant le Juge.

perdre du temps, mais tant pis pour vous, vous avez accepté d'être témoin, ce n'est pas fini. Puis le Tribunal où les Avocats jonglent avec vos appréciations, etc., etc...

J'ai déjà, dans ce journal, donné mon avis sur la police de la route. Je proteste encore contre l'incompétence des Tribunaux en matière

Retranchés derrière le Code, Présidents et Avocats de l'accusation vous chargent à qui mieux mieux.



Je serais curieux d'emmenner une fois M. le Juge qui me faisait vertement constater dernièrement, la différence de 5 kilomètres-heure que j'avais eu la malencontreuse idée de déclarer par erreur, dans mon sidecar et de lui demander d'évaluer notre vitesse horaire. Mais ce brave Juge qui avait 50 ans sonnés, et bien sonnés, ne montera jamais sur une moto, et ne conduira certainement jamais une auto, il n'aura aucune notion de conduite et de route, il continuera à juger au petit bonheur suivant que les arguments émis par les défenseurs respectifs l'auront frappé.

Qu'on ne s'étonne pas si lors d'un accident, nous cherchions des témoins, et que 60 % des personnes présentes se récusent en prétendant n'avoir rien vu. Les tracasseries sont la récompense de leur bonne volonté ; d'abord les enquêteurs qui vous cuisinent savamment et qui relèvent votre déclaration sur au moins 4 pages ; ils vous font

d'accidents d'autos ou de motos. Quand aurons-nous des Tribunaux ayant des techniciens parmi les Juges ou tout au moins assistant aux débats et pouvant donner leur avis sur des circonstances mécaniques plus ou moins variées ?

Quand donc pourrons-nous discuter point par point avec notre adversaire sans être obligés de peser chaque mot, chaque phrase dans la crainte de la mise en boîte dans laquelle excellent Messieurs les Avocats ?

Quand aurons-nous des Tribunaux spéciaux pour ces genres de débats ? Quand aurons-nous des enquêteurs spécialisés qui sauront en quelques mots, fixer votre déclaration précise et nette sur le papier sans avoir besoin de prendre un temps dont on a besoin par ailleurs ?

Je crois que la réponse à toutes ces questions n'est pas prête d'être donnée ; je crois que nous sommes condamnés pour longtemps encore

a subir l'incompétence d'un Juge et de ceux qui l'assistent.

Je crois que toutes ces inepties, telles que police de la route défaillante, permis de conduire incohérents et Tribunaux où le bagout a raison de la technique et de la mécanique ne sont pas près d'être prises en considération. L'usager de la route, on s'en moque pas mal. Il n'a qu'à payer, et il paye le pauvre... il paye pour être gardé et il ne l'est pas, il paye pour avoir de bonnes routes, et il ne les a pas, enfin il paye pour être jugé, et il ne l'est pas.

De deux choses l'une, ou bien nous en aurons pour notre argent, et nous serons jugés avec compétence et nous aurons comme les commerçants, comme les militaires, etc... nos Tribunaux à nous. Ou bien, alors, si cela ne se fait pas, que l'on raye de deux gros traits, bien épais, le deuxième mot de notre devise nationale.

En tous cas, n'hésitez jamais, Amis Lecteurs, que vous soyez témoins, accusateurs, ou accusés, à faire remarquer à ceux qui vous jugent, leur incompétence; vous vous ferez peut-être expulser, comme cela m'est arrivé, du prétoire, mais quand on aura assez expulsé de



Les avocats jonglent avec vos appréciations.

plaignants, cela finira par se savoir, et on peut espérer que nous serons compris et exaucés.

Il faut des actes pour attirer l'attention de ceux à qui incombe la réorganisation judiciaire... Toutes et tous qui en aurez l'occasion, sus à l'incompétence, sans hésitation, vous travaillerez pour la collectivité routière, en général, et pour les motocyclistes en particulier, car ce sont eux qui sont toujours le plus durement châtiés.

René MOLLARD,
Collaborateur-Correspondant.

Economie et rendement

L'ALCOOL est le carburant qui a l'indice d'octane le plus élevé. Alors que l'isooctane considéré comme l'hydrocarbure le plus indétonant a été pris comme étalon avec le nombre 100, l'alcool aurait un indice beaucoup plus élevé encore et qui pourrait être de 130 ou 140. Introduit dans l'essence, l'alcool en augmente l'indice d'octane et d'autant plus que la proportion d'alcool est plus élevée. De plus, jusqu'à un certain pourcentage, 10 ou 15 %, on ne constate aucune diminution de puissance et aucune augmentation de consommation. Cela est dû à l'apport d'oxygène par l'alcool, ce qui

permet une combustion plus complète. Au delà la moindre puissance calorifique de l'alcool se fait sentir et si on n'augmente pas le taux de compression, la puissance diminue et la consommation augmente. De plus une forte proportion d'alcool a des inconvénients bien connus. Il assèche les parois des cylindres et rend les départs difficiles.

Après la guerre on mit sur le marché un carburant dit national composé de 50 % d'essence et de 50 % d'alcool. Mais le mélange était instable, les départs très pénibles et dans les moteurs à faible taux de compression alors en usage,

la consommation était exagérée et la perte de puissance très sensible. Le carburant national n'eut qu'une existence éphémère et fit naître contre l'alcool des préjugés qui existent encore.

De nouveaux procédés de distillation ont permis d'obtenir de l'alcool absolu et de réaliser avec l'essence un mélange parfaitement stable. Le mélange d'alcool à l'essence est devenu obligatoire. L'Etat a également mis en vente à prix réduit un carburant poids lourd composé de 70 % d'essence lourde et de 30 % d'alcool. Avec les moteurs à taux de compression modérés, on constate quelquefois un accroissement de consommation et une diminution de la puissance, ainsi que l'assèchement des hauts de cylindres et des départs difficiles. Mais, par contre, il n'y a plus de détonation. Nous avons donc deux gros avantages : l'absence de détonation et le faible prix d'achat. Si nous parvenions à éliminer les défauts, perte de puissance, consommation plus élevée, départs difficiles, assèchement des cylindres nous ne serions pas loin d'avoir le carburant idéal. C'est ce que permet d'obtenir un produit appelé Anthène.

L'Anthène est à la fois un superlubrifiant qui remédie à l'assèchement des

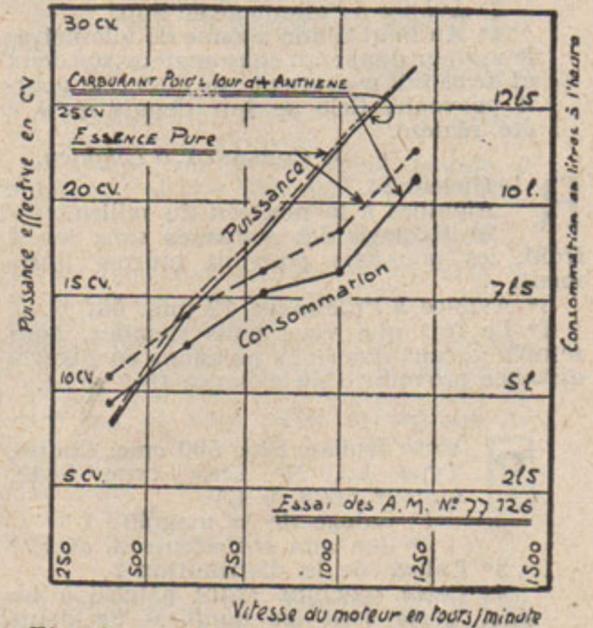


Fig. 2. — Diagrammes des essais de puissance et de consommation.

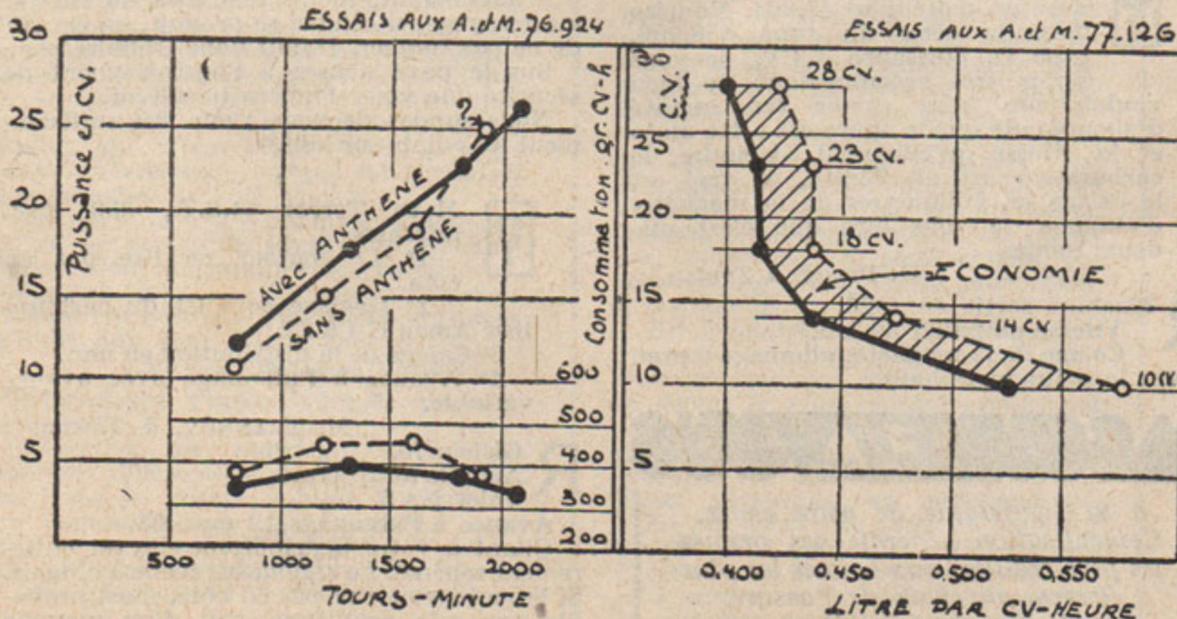


Fig. 1. — Diagrammes représentant les essais effectués au laboratoire des Arts-et-Métiers.

cylindres et un catalyseur qui active la combustion et la rend plus facile. Et, du coup, la consommation diminue de 10 à 15 % et au lieu de perdre de la puissance, nous constatons un gain de 10 %. Et ce ne sont pas là des affirmations en l'air. Des essais réitérés, effectués avec toutes les garanties de sécurité ont confirmé ces résultats. Les moteurs d'aviation permettent les mesures les plus précises. L'un d'eux qui consommait 28 litres à l'heure n'en dépense plus que 22, au régime de 1.100 tm. Avec de l'essence aviation, il ne dépassait pas un régime de 1.200 tm., Avec l'Anthène le régime maxima monte à 1.360 tm. M. Desparmet utilise dans sa voiture l'alcool pur, sans aucune modification du moteur ou du carburateur, et cette voiture marche parfaitement. L'effet de l'Anthène est donc incontestable et nous permet de réaliser de sérieuses économies tout en employant un supercarburant qui n'a d'égal ni pour le rendement, ni pour la souplesse de marche.

Signalons également une autre création de l'inventeur de l'Anthène, ce sont les carburants de course Djavol avec lesquels un moteur Salmson de 750 de cylindrée, à taux de compression de 18 à 1, tournant à 7.500 tm. a pu développer 75 CV !

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) et destinées ou non à être publiées, doivent être accompagnées d'un timbre à 50 centimes pour la réponse.

? En qualité d'abonné, je viens vous demander les renseignements suivants :

Moto Terrot, type H, 350 cmc. latérales. N° d'ordre dans la série du type 109.472.

1° Réglage complet du carburateur Gurtner. Type M 20 O.

2° Réglage des soupapes (Jeu des poussoirs).

3° Avance à l'allumage en mm.

4° Au bout d'une dizaine de kilomètres le moteur donne un coup moteur sur deux et de ce fait me retient ; de quoi cela peut-il provenir. Cela se fait depuis qu'il a été réalésé.

J. CORSENCA, à Enghien.

R 1° Gicleur 34.
Aiguilles à la position du milieu.
2° Réglage des soupapes sans jeu à froid, les poussoirs pouvant tourner librement.

3° Avance à l'allumage 12 mm. 68.

4° Le fait que vous nous signalez, nous semble autant que nous puissions en juger à distance provenir d'un mélange trop riche.

**

? Moto Dollar. Bloc 500 cmc. Chaise, Type L., N° série type 5442. Moteur 5608, 5 CV.

1° Calage de la magnéto ?

2° Jeu aux culbuteurs A et E ?

3° Calage de la distribution ?

4° Cette machine étant attelée à un side, quels sont les nombres de dents du pignon boîte et du plateau ?

5° Quelles sont approximativement les vitesses en solo et avec le side.

M. BONNEVAL, à Paris.

R 1° Avance à l'allumage 12 mm. pleine avance.
2° Pas de jeu aux culbuteurs le moteur chaud.

3° Distribution :

Avance O.A., 19 mm. R.F.E., 21 mm.

4° Pour rouler en sidecar vous devrez diminuer d'une dent le pignon de sortie du moteur.

**

? 1° Serait-il possible de monter un châssis de side René Gillet sur une B.M.W. ou une Gnome et Rhône ?

2° Quelle est la vitesse commerciale que je pourrais atteindre avec la B.M.W. et avec la Gnome et Rhône, moto chargée de 2 personnes y compris le pilote ?

Je ne vous demande pas de m'indiquer votre préférence, celle-ci restant à l'acheteur.

Merci à l'avance. Dans l'attente d'avoir satisfaction, recevez, Monsieur, mes salutations.

M. COULON, à Paris.

R 1° Nous ne croyons pas que le montage d'un châssis René Gillet sur une des deux machines dont vous nous parlez, soit possible, sans grosses complications de montage.

2° Quant à la vitesse que vous pourrez atteindre, cela dépend uniquement du modèles des B.M.W. ou des Gnome-Rhône, auquel sera attelé le sidecar.



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

? Etant possesseur d'une moto Alcyon avec un moteur n° 45.204. Numéro dans la série du type 658.239, type O, puissance 3 CV, je vous serais très reconnaissant de bien vouloir me faire savoir (en qualité d'abonné), de quelle année est cette moto et la vitesse qu'elle peut atteindre, le carburateur est un Zénith, et quel est le calage en millimètres de la magnéto. J'oubliais de vous dire que c'est une deux temps,

R. PINOT, à Toulon.

R Machine sortie en 1926.
Vitesse en palier 60 km.
Calage de la magnéto, allumage 6 mm. avant le point mort haut.

ASSUREZ-VOUS

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

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

? Je possède une ancienne moto Triumph, type H. N° d'ordre de la série du type : 307.716, puissance 4 CV., à courroie, soupapes latérales et boîte, trois vitesses séparées.

Je voudrais savoir :

1° La date de fabrication de la machine.

2° A quo sert le petit levier à la base du moteur, sur le carter de chaîne de la magnéto et qui, lorsqu'on l'élève horizontalement, donne au moteur en marche un bruit de tonneau et le fait même caler, si celui-ci a un régime trop lent.

3° Le réglage exact de l'allumage, la manette étant à pleine avance.

4° Le réglage de la distribution.

5° Consommation d'essence et d'huile approximative aux 100 kilomètres.

6° Vitesse maxima en palier.

7° Où trouver le numéro du moteur (ne voyant aucune plaque).

L. FONTÈS, à Lyon.

R 1° Nous ignorons la date de fabrication de votre machine, mais c'est un modèle 1912.

2° Le petit levier dont vous parlez est ce qu'on appelle un semi-décompresseur, il doit lever la soupape d'admission très légèrement pour donner un départ très facile.

3° Allumage 12 mm. sur pleine avance.

4° Le pignon de distribution porte des repères, qu'il faut amener face à face.

5° La consommation est de : Essence : 5 litres. Huile 1/4 de litre.

6° La vitesse maximum en palier 80 km. à l'heure environ. Mais il n'est pas prudent d'essayer de l'atteindre sur mauvaise route, la tenue de route laissant à désirer à cette allure.

**

? Tout en vous accusant réception des deux ouvrages, que je vous avait demandé (le Vade-Mecum est un ouvrage très bien fait et vraiment précieux pour tout motocycliste), je tiens à vous demander un petit renseignement au sujet d'une phrase relevée dans *Moto Revue*. Il s'agit d'un des conseils imprimé au bas des pages.

Qu'entendez-vous exactement par celui-ci. « Sur le pavé glissant pensez au sidecar » Est-ce que cela signifie qu'il faut être prudent à cause du sidecar, ou bien que, au contraire il faut penser à l'agrément et à la sécurité du sidecar en temps de pluie.

En un mot, je voudrais savoir, pour clore une discussion avec un camarade, si le sidecar dérape moins que la moto.

Ne vous donnez pas la peine de faire une réponse et contentez-vous de barrer dans ma lettre l'explication fautive, en me la retournant.

En m'excusant de vous déranger pour si peu de chose, et en vous remerciant, je vous prie d'agréer mes civilités.

G. MAMOULI, à N.-D. de Bellecombe.

R Par la phrase en question, il faut entendre qu'en sidecar on a trois roues, et que nonobstant, moins tendance du sidecar au dérapage, si celui-ci se produit, on est sûr de ne pas tomber. Il faut donc traduire par : Sur le pavé pensez à l'accroissement de sécurité que vous donnera le sidecar.

Nous supposons vous avoir mis suffisamment les points sur les i.

**

? Moto Terrot H.S.T., 350 cmc. latérales.

1° Le moteur ne tire pas en côte.

2° Réglage complet du carburateur Amac E 4/6 22.

3° Calage de la distribution en mm.

4° Avance à l'allumage avec avance variable.

M. TRANNOY, à Thieux.

R Gicleur 75.
Aiguille au 3° cran.
Volet N° 5.

Avance à l'allumage 12 mm. 68.

Quant à votre distribution, elle est entièrement repérée. Le réglage est facile à obtenir. Si le moteur ne tire pas en côte, il est probable que cela provienne, soit d'un manque d'avance à l'allumage, soit d'une ovalisation du moteur ou d'une usure prononcée des segments.

? Etant propriétaire d'une Motobécane type B. 3 : 250 cmc., soupapes latérales, bloc moteur, construction 1931.

1° Ayant fait changer le cylindre piston, tous les joints à neufs, l'huile s'échappe par les lève-soupapes et la vis du débrayage, tout en employant

2° Pouvant mettre un piston avec segments d'étanchéité et deux racleurs pour en augmenter la compression.

3° Il y a deux ans j'employais du gazoil comme carburant avec un tiers d'essence et démarrant ainsi à froid.

4° Maintenant mettant du carburant poids lourd avec 10 % d'huile d'olive pour graisser les sièges de soupapes, comme superlubrifiant.

5° Après avoir fait 10 km. la moto ne compresse plus, donc je me demande les causes.

P. BISSIÈRE, à La Sauvelat de Blanquefort.

R Machine B 3 250 cmc. : 1° Consommation d'huile exagérée. Nous vous informons que cet état de choses peut être imputable d'une part, à un excès d'huile dans les carters. Nous vous signalons qu'il ne faut pas dépasser la quantité de 1 l. 1/4 qui est largement suffisante quant à assurer la lubrification de tous les organes à tous les régimes. Tout supplément est, en raison du brassage intensif, immédiatement absorbé, d'où consommation exagérée si l'on veut maintenir le niveau à une hauteur proportionnellement supérieure à cette quantité.

D'autre part, à un mauvais fonctionnement du reniflard. Nous vous conseillons donc de vérifier celui-ci vous rappelant que cet organe a pour but de créer une dépression à l'intérieur du moteur évitant ainsi les remontées d'huile et les fuites par sorties d'arbres.

Ceci sous réserve toutefois que l'ovalisation du cylindre par suite d'usure ne soit pas en cause. S'il en était ainsi, il conviendrait de prévoir le réalésage de cet organe et à cet effet veuillez trouver ci-joint le tarif d'échanges standards de cylindres usagés contre cylindres rectifiés. De plus, pendant la saison actuelle, employez l'huile Castrol XXL, qui, moins fluide que la XL conviendra mieux.

2° L'effet du deuxième segment râcleur n'a aucun rapport avec la compression. Néanmoins, nous pouvons vous recommander de le monter mais celui-ci n'aurait pour but que de remédier aux remontées d'huile.

3° et 4° Nous ne pouvons vous donner des renseignements exacts en ce qui concerne le fonctionnement de ces moteurs au Gas Oil mélangé à 33 % d'essence, ni au carburant mélangé à 10 % d'huile d'olive, n'en ayant jamais fait l'essai.

Toutefois, il est probable que cette proportion énorme d'huile d'olive a pour effet de coller les segments d'où manque de compression.

? Lecteur au numéro et possesseur d'une moto Calthorpe 500 cmc. à culbuteurs modèle 1933. Je vous serais très obligé de vouloir bien me donner quelques renseignements au sujet de la consommation d'huile que je trouve anormale, un demi-litre aux cent kilomètres, et ce, même au début quand le moteur était neuf. A quoi peut-on l'attribuer, et quel est le moyen d'y remédier ?

Le fait est d'autant plus curieux qu'un de mes amis ayant une machine de la même marque, même cylindrée et, du même type que la mienne ne consomme environ que 200 à 250 grammes d'huile aux cent kilomètres.

M. PLANTEVIN, à Marseille.

R 1° Employez l'huile indiquée pour le moteur.

2° Vérifiez les segments (nous insistons particulièrement sur ce point).

3° Dans la pompe à huile il existe un pignon commandé par une goupille, cette goupille au passage d'impureté a pu se cisailer. Il serait nécessaire de vérifier également les canalisations de retour d'huile au réservoir.

Nous supposons que vous avez essayé de diriger la consommation d'huile en desmenant la vis moletée de réglage.

? Je viens vous demander quelques renseignements :

1° Si je peux sans inconvénients, adapter un sidecar à ma moto FN, modèle 60, 350 cmc., à culbuteurs. Quels sont les pignons à mettre, ayant actuellement 48 dents à l'arrière et 19 dents au moteur.

2° Peut-on rouler en solo avec des pignons pour side, sans que le moteur en souffre ?

3° Ayant des pneus 715 x 115, pourrais-je monter des 27 x 4 sur les mêmes jantes ?

En attendant de vos nouvelles, je vous prie d'agréer, Monsieur, mes salutations empressées.

H. BRETON, à Petit-Mesnil.

R Vous pouvez sans inconvénient monter un sidecar sur votre machine à condition qu'il soit léger, pour ce fait, il faudra mettre un pignon de 17 dents au moteur.

On peut rouler en solo avec les pignons du sidecar, mais il est nécessaire de ne jamais tirer à fond, ce qui ferait tourner le moteur en sur-régime, ce qui risquerait de provoquer des bris d'organes tels que les soupapes par exemple.

D'autre part, il est possible de monter des 27 x 4 sur des jantes de 715 x 115.

? Possédant une moto Monet E. Goyon, 350 cmc. à culbuteurs. Indication du type M.E.S. Numéro d'ordre dans la série du type 43101. Moteur M.A.G., Numéro du moteur 1.C.14.H.8-300685, Allumage par magnéto. Carburateur Amac. L'ayant fait reviser à neuf-réalésage soupapes, bielles neuves et ayant fait 15.000 kilomètres et ne trouvant pas sa marche normale.

Voudriez-vous avec complaisance bien vouloir donner les réglages de cette moto et sa vitesse.

1° Réglage de la distribution.

2° Réglage des soupapes.

3° Calage de la magnéto.

4° Réglage du carburateur.

5° Quelle marque d'huile faut-il employer ? L. ERIGATTI, La Meilleraie.

R Ouverture admission 50°, AV.P.M.H. Fermeture admission 58°, AP.P.M.B. Ouverture échappement 87° 3, AV.P. M.B.

Fermeture échappement, P.M.H. La magnéto doit être calée avec 15 mm., manette ouverte.

Pour votre carburateur Amac vous devez avoir :

Un volet N° 4.

Aiguille N° 2.

Gicleur N° 37.

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 machines dont il est question.

? Moto Gnome-Rhône, type : CV 2 Certains m'ont conseillé de remplacer mon carburateur solex à starter par deux carburateurs Amac, j'aurais, paraît-il, meilleurs départs à froid, rendement plus élevé, mais par contre, consommation beaucoup plus élevée, actuellement, je consomme 4 litres 3/4. Que pensez-vous de cette transformation ?

R. EMERY, à Riom.

R Vous aurez certainement intérêt tant au point de vue reprises que vitesse et surtout facilité de mise en route, à monter un carburateur Amac sur chaque cylindre de votre machine. Quant à la consommation, il n'y a pas de raison qu'elle soit sensiblement augmentée.

De toutes façons cette transformation est tout à fait souhaitable.

? Pouvez-vous me renseigner. J'ai une motobécane 308 cmc., 2 temps, modèle F 3 1928.

Je consomme environ 4 l. 1/2 à 5 litres aux 100 (avec un passager).

1° Puis-je réduire cette consommation ? Le carburateur est un Gurtner à 2 manettes, le gicleur un 31, mais il est établi pour une 350 et non une 308.

Je marche presque toujours en 4 temps. Le gicleur doit être un peu fort, peut-être est-il un peu usé depuis près de 8 ans qu'il marche.

2° Y a-t-il un numéro de gicleur plus petit ?

3° Quelle doit être la consommation normale à deux ?

(La notice dit 3 litres 1/2 à 60 à l'heure, c'est ma vitesse normale).

4° Quelle est la meilleure bougie à adopter. J'ai une Gilardoria à une électrode.

DEBRAY, à La Malgagne.

R Il ne faut pas essayer de réduire la consommation de votre machine, celle-ci n'étant pas exagérée.

Le gicleur que vous avez, convient parfaitement, il ne faut pas chercher à le diminuer. La bougie que vous avez actuellement ne convient pas et nous vous conseillons de monter :

K.L.G. KS5.

Lodge A.30.

Pignon 136 P.

Ou leurs équivalentes.

? Je possède une mototri Ninon. CV. 500 K. P.M. 250 K, HP 5. Un accident, m'ayant mis le moteur Chaise A.C.T., hors d'usage, j'ai changé ce dernier par un quatre cylindres Train, or ce dernier est loin de me donner la satisfaction de l'autre, manque de tirage, consommation exagérée (12 litres au 100) et pourtant le réglage du moteur est correct, le carburateur est un Amac à 2 manettes, gicleur 80, est-ce correct, ne voyez-vous pas un moyen de réduire cette consommation, l'ancien moteur consommait 6 litres et la démultiplication est la même, que pensez-vous de ce type de moteur, pouvez-vous me donner l'adresse de la maison Galland qui je crois équipe un triporteur avec ce moteur.

Je voudrais réparer mon ancien moteur Chaise ACT le carter est défoncé, que vaut-il mieux, au point de vue solidité et économie les remplacer ou les faire refaire à un spécialiste consciencieux, enfin, pouvez-vous me donner le réglage complet de ce deuxième moteur, excusez-moi pour toutes ces questions et en ma qualité d'abonné, je préférerais recevoir les réponses par correspondance.

Avec mes remerciements, agréer Monsieur, mes salutations empressées.

V. ATHANAZE, à Périgueux.

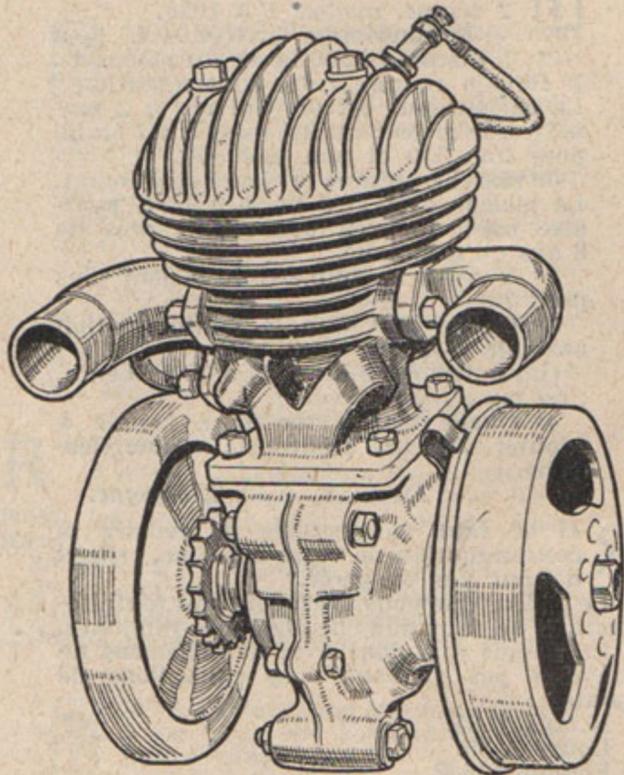
R Si vous avez gardé la même démultiplication pour la 4 cylindres, c'est trop faible et il est normal qu'il consomme beaucoup.

En ce qui concerne la réparation de votre carter, il faudrait vous adresser pour la soudure aux :

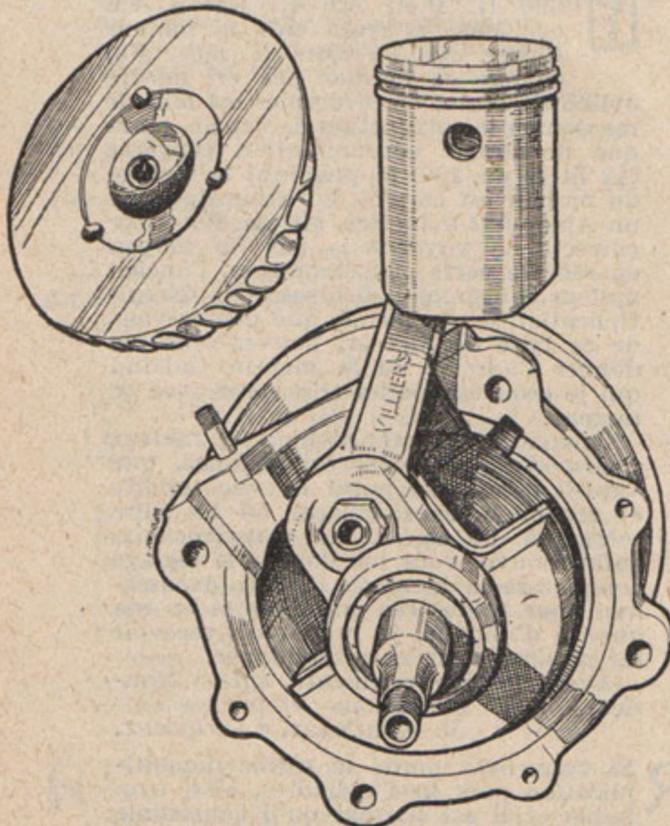
Etablissements Lassal, 25 bis, rue Garnier Neuilly (Seine).

CONSTRUCTEURS ET FABRICANTS

Le Nouveau Moteur VILLIERS à piston plat



Voici le nouveau deux temps Villiers à quatre transferts et piston plat que Monet Goyon monte maintenant en série.



Le robuste embiellage ; le piston à deux segments et la culasse (ci-dessus). Le cylindre montrant la disposition des canaux de transfert (ci-contre).

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.

DES PNEUS POUR RIEN !

LES Etablissements Régnier « Aux 5.000 Pneus » bien connus des motocyclistes organisent un concours à l'intention des lecteurs de *Moto Revue*.

Il suffit de constituer sur 2 lignes et en dix mots maximum une phrase dans laquelle figurera le nom de cette maison et dont elle usera pour sa publicité.

Chacun connaît les efforts que fait cette maison pour livrer des pneus aux prix les plus bas ; il s'agit donc d'en exprimer le mérite dans ces 2 petites lignes en vous efforçant de trouver 2 rimes convenables.

Amis lecteurs à l'ouvrage, et les mieux inspirés auront là l'occasion de gagner quelques beaux prix consistant en pneus, chambres et accessoires.

Vous trouverez dans nos pages d'annonces l'adresse de cette maison, où vous enverrez vos réponses.

GILLET-HERSTAL A PARIS

GILLET-HERSTAL ouvrira prochainement à Paris, un magasin d'exposition, pièces détachées, atelier de réparations, où le populaire « Pingouin » mettra sa science et sa bonne volonté, à la disposition de tous les Gilletistes.

SAKER

Qui ne connaît les accessoires Saker, une des maisons les plus anciennes et les plus réputées, spécialisées dans la moto.

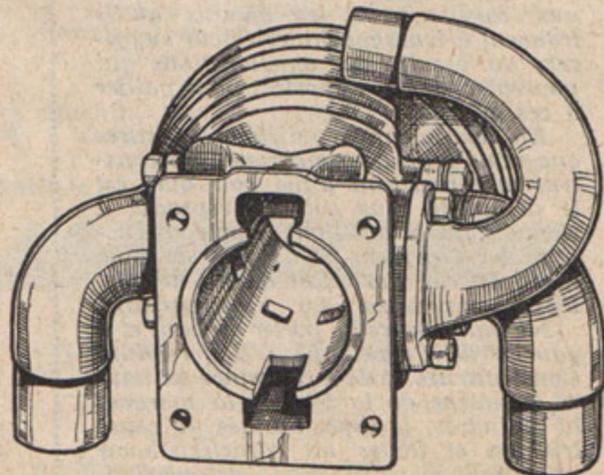
Une organisation impeccable, un stock complet de la pièce moto, permettent à cette maison, dont l'adresse figure par ailleurs, de donner pleine satisfaction au client, quel que soit son désir.

Le problème de l'accessoire et des pièces détachées pour tous moteurs a été étudié dans tous ses détails et les réalisations sont tout à l'honneur des Etablissements Saker.

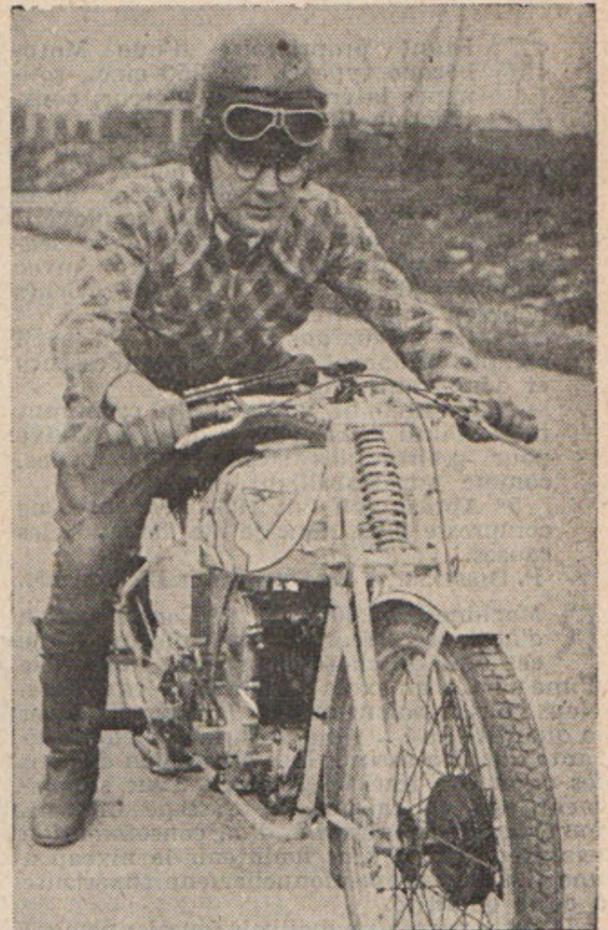
Quel que soit l'accessoire ou la pièce détachée : boîtes de vitesses, carburateurs, pistons, soupapes, pignons, etc..., la fabrication est assurée par un matériel entièrement spécialisé, car cette marque a concentré toute son activité sur la seule fabrication de la pièce moto.

Embiellages, réalésages, toutes pièces sur modèles sont effectuées dans le plus bref délai et à des prix modérés.

Une bonne adresse à retenir pour les intéressés.



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



Térigi au critérium de vitesse de *Moto Revue* qu'il gagna en 175 cmc.

LES RÉPARATIONS CHEZ TÉRIGI

Tout le monde connaît Térigi, agent de Sunbeam, vainqueur des Grands Prix de l'U.M.F. et de France, du Critérium de vitesse de *Moto Revue* et de bien d'autres épreuves importantes. Ce que tout le monde ne sait pas, c'est que Térigi possède un atelier très complet où il peut effectuer toutes sortes de réparations, transformations, etc. A titre indicatif, disons qu'il s'y trouve comparateur à cadran, tour et soudure autogène. Il n'est donc pas de travail qu'il ne puisse effectuer. Comme d'autre part, il est un technicien de valeur — ses multiples victoires l'ont prouvé — on peut en conclure qu'une moto qui sort de ses mains, même pour une simple réparation de moteur, est une moto qui marchera parfaitement... et un peu plus vite qu'avant. A plus forte raison si vous lui demandez une mise au point spéciale, alors, vous ne reconnaissez plus votre moteur !

Malgré toute sa science et tout son outillage perfectionné, Térigi ne prend cependant que des prix raisonnables. Il met un point d'honneur à ce que les clients soient, chez lui, mieux servis pour pas plus cher. Et c'est, du reste, cette ligne de conduite qui fait que depuis qu'il a repris l'Agence Sunbeam, celle-ci a prospéré en quelques mois d'une façon extraordinaire.

Rappelons encore que, en dehors des réparations proprement dites, Térigi se charge de transformer tous les cadres, soit pour moderniser une machine ancienne, soit pour habanner ceux dont la rigidité est déficiente. Avez-vous un tuyau d'échappement à faire faire, un réservoir à débosser, une fourche à redresser, Térigi est à même de le faire. Tout ce qui est minutieux, précis, demande du goût, du soin et des connaissances, est de son domaine. C'est pourquoi, sûrs d'obtenir ce qu'ils veulent et d'avoir satisfaction par la suite, les connaisseurs de la région parisienne s'adressent de préférence à lui.

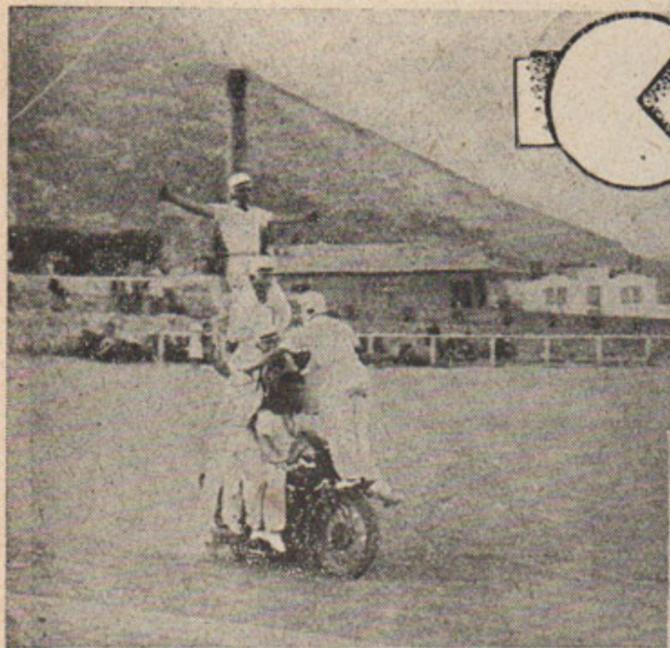
VOUS ACHETEZ

Moto Revue

DONC ELLE VOUS PLAÎT

ABONNEZ-VOUS

CLUBS



UNE RÉUNION DES CLUBS DE LA RÉGION PARISIENNE

Sur initiative de l'Amicale Motocycliste de France, les différents clubs motocyclistes de la Seine et Seine-et-Oise ont tenu le 18 septembre, salle Ferrié, une réunion qui avait pour but l'unification d'un mouvement protestataire tendant à faire rapporter les récents décrets qui visent d'une façon très sérieuse et très sévère les motocyclistes.

Rappelons que ces décrets prévoient la mise en fourrière après avertissement préalable, de toute machine jugée trop bruyante par les représentants de l'autorité ; le tout, aux frais du propriétaire de la machine. Au cours de cette réunion différentes décisions ont été prises, en ce qui concerne les modalités de l'action à mener.

Une délégation demandera audience à M. Langeron.

Les élus seront pressentis pour appuyer ce mouvement, lequel sera complété, si besoin était, par une démonstration des motocyclistes, au cours d'une prochaine réunion qui aura lieu samedi 5 octobre à 21 heures, salle du Tambour, place de la



Bastille, à laquelle ont été conviés spécialement tous les Clubs, les constructeurs, ainsi que tous les groupements de province désirant s'associer à ce mouvement.

Les Clubs de la Région Parisienne.

M. C. PARIS

Chaque dimanche une sortie

La sortie du 22, sur les bords de la Marne, vers Romeny-Bonneil a été des plus agréables. M. Roumagnac, le photographe du M.C.P. a été mis largement à contribution et a fait, selon son habitude, de superbes clichés.

Après avoir essuyé un superbe orage, et avoir dégusté un excellent apéritif à Meaux,

Lors d'un gymkhama de l'M d'Oranie : A gauche la pyramide, à droite course de Motoplane, au centre le passage à travers la vitre.

chacun s'en fut vers ses pénates, en se donnant rendez-vous pour dimanche prochain à la sortie surprise.

Le départ de cette sortie, qui compte une soixantaine d'engagés et est dotée de nombreux prix, tant pour les pilotes que pour les passagers, aura lieu dimanche 29 à 7 heures Porte Maillot. Regroupement à Trappes, à l'intersection des R. N. 10 et R. N. 12. Déjeuner : Café de la Poste, à Montfort-Lamaury. Renseignements et itinéraires : le mercredi au Siège, à 21 heures, 5, avenue Victoria et tous les jours à la Permanence, 19, rue Charles-V. Arch. 87-51.

M.C. DE MAISONS-ALFORT

Malgré que nos communiqués soient rares et que la réclame ne soit pas beaucoup de notre goût, il est des circonstances où nous ne pouvons éviter de crier notre joie au public motocycliste. Un nouveau challenge, celui de la Coupe d'Argent, s'ajoutant à celui du Bol d'Or, nous assure pour 1935 les meilleures récompenses interclubs. A noter que ces Challenges sont gagnés par des coureurs dont c'était la première course. Nul ne contestera la sportivité du M.C.M.A. Futurs coureurs venez nous voir. Permanence, 106, rue de Creteil, Maisons-Alfort. Tél. : Ent.14-61

« LA FLÈCHE » M.C. DE VINCENNES

La prochaine Assemblée générale de « La Flèche » aura lieu le mercredi 2 octobre 1935, à 21 heures précises, au siège social, 54, rue de Montreuil, à Vincennes. Tous les membres sont priés d'y assister sans faute.

L'ordre du jour, assez chargé, prévoit notamment l'organisation d'un gymkana-démonstration le 13 octobre, sur le terre-plein de la place de la Mairie de Vincennes, à l'occasion de la première Foire-Exposition de Vincennes. D'autre part, la fixation du banquet annuel sera également faite au cours de cette réunion. Plusieurs autres questions intéressant tous les membres seront aussi traitées.

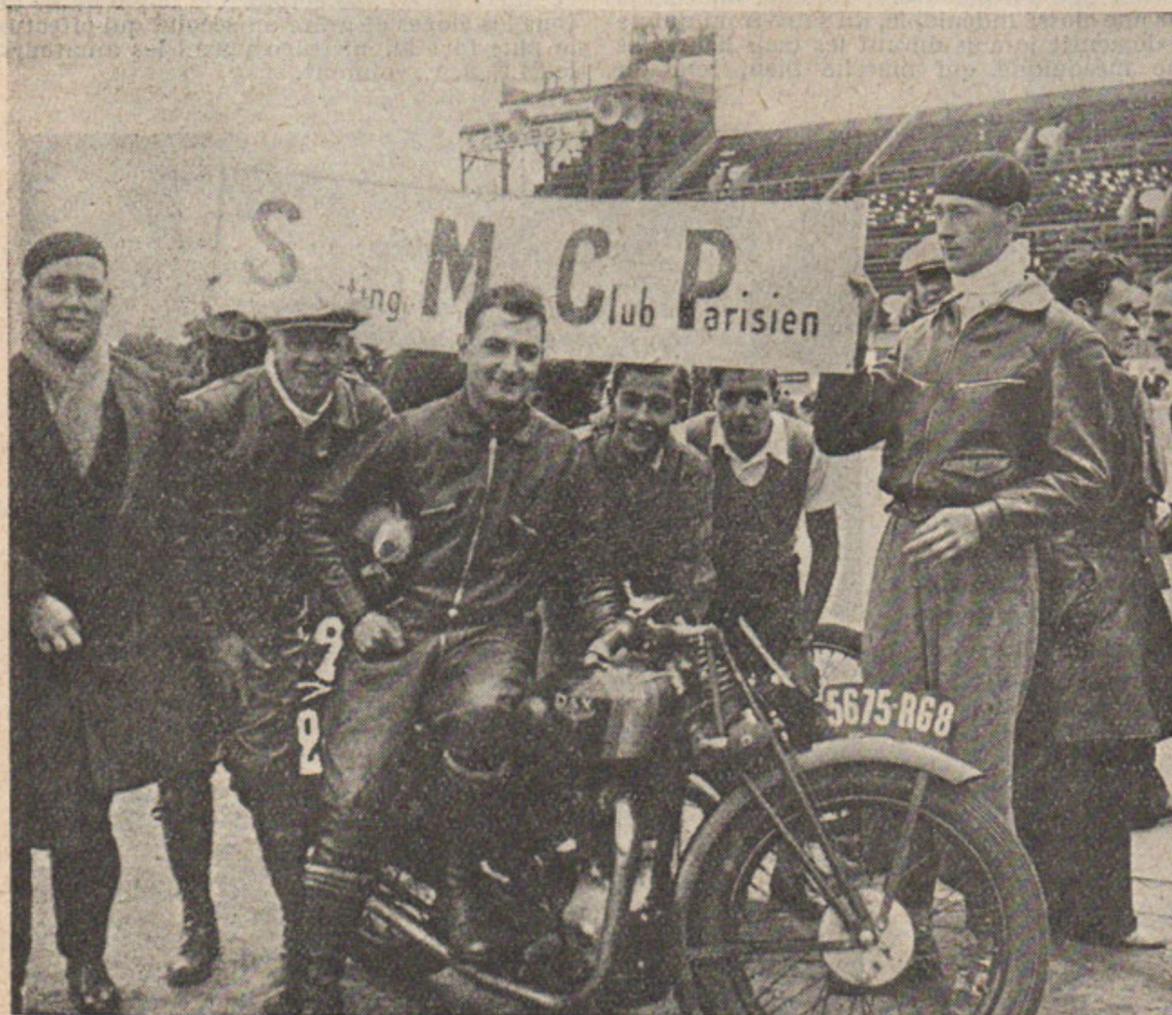
Comme à l'habitude, les isolés de la région seront reçus très cordialement.

M.C. DYONISIEN

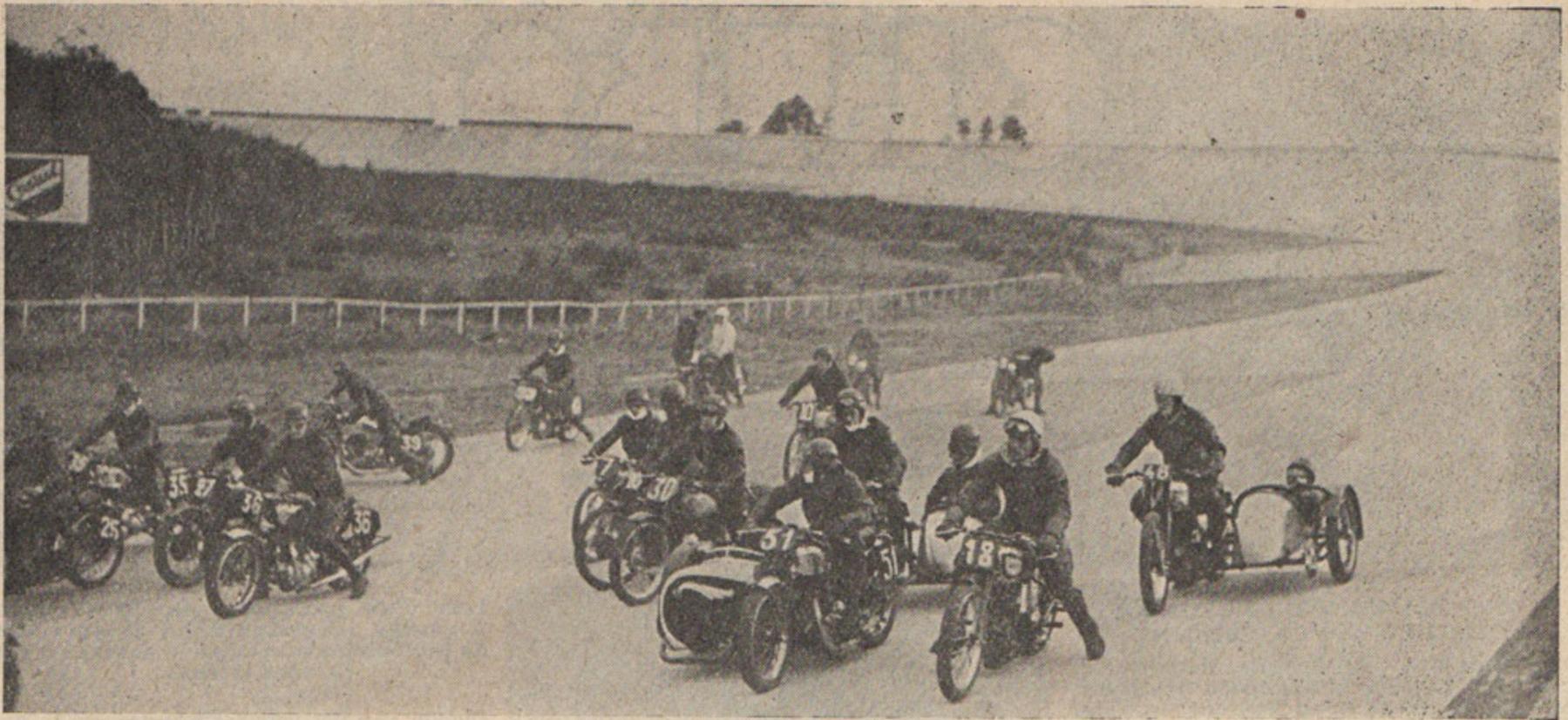
MM. les membres du M.C.D. sont priés de venir à l'assemblée générale extraordinaire qui aura lieu vendredi 27 à 21 h. précises.

Ordre du jour : dernier détail sur l'organisation de fête de la moto qui aura lieu dimanche 29 place de la caserne en remplacement du 15 septembre la pluie n'ayant pas permis le déroulement des épreuves à cette date. Les membres du M.C.D. pourront participer au Rallye surprise.

La réunion du 27 se terminera par une séance de cinéma offerte par notre ami, M. Catron qui comme toujours nous passe que des films pris par lui au cours des sorties et épreuves effectuées par le M.C.D.



Après sa belle performance dans la Coupe d'Argent, performance d'autant plus remarquable qu'elle fut réalisée avec une moto de série, l'amateur Thévenet du S.M.C.P. à le sourire.



Les coureurs de la Coupe d'argent se rangent sur la ligne de départ.

*Monneret, Patuelli, Le Roy, Chocat et Roulac
sont les vainqueurs de*

LA COUPE D'ARGENT



AVORISÉE par une journée sans pluie et par une température très favorable à la carburation, la journée motocycliste et automobile organisée dimanche dernier par l'A.M.C.F. et l'A.C.I.F. au cours de laquelle se disputait la Coupe d'argent, fut des plus réussies.

Tout le mérite en revient à M. Mauve directeur des courses et à ses habituels collaborateurs MM. Cuiller, Blumberg et Charigny.

La course

LA Coupe d'Argent des motos et sidecars se disputait sur 3 heures sur le circuit de 6 km., empruntant la piste de vitesse. Le gagnant de la Coupe d'Argent fut Georges Monneret sur 500 Saroléa à la moyenne de 119 km. 465. Monneret mena la course de bout en bout avec la virtuosité et la précision qui le caractérisent. Supérieurement au point, sa machine ne broncha pas et termina en aussi bon état que son pilote. Tiens, à propos, qui donc prétendait que Monneret était incapable de tenir plus d'une heure sur un circuit dur ?

En 350, nous eûmes le plaisir d'applaudir à la superbe victoire de Mario Patuelli, le frère aîné du petit bolide du Bol d'Or. Superbe de bout en bout, l'ancien champion de Bologne semble retrouver sa classe. Virant en grand style, il était avec Monneret et Richardson un des trois seuls coureurs à se mettre à plat lorsqu'ils ne passaient pas devant le public et cela est d'autant plus méritoire que sa machine tenait horriblement mal la route dimanche dernier, du fait d'un intempestif remplacement, quelques instants avant le départ du 27 x 3,25 arrière par un 27 x 3. Dans la courbe d'Ascari, les écarts qu'il faisait étaient effrayants à voir. Mais l'homme a du cran, il tirait quand même et ne se relevait pas pour cela.

Tout en rendant hommage à ses qualités de pilote, louons aussi ses connaissances de metteur au point, sa Velocette était dimanche plus rapide que la plupart des 500. Du reste, Patuelli termine second du classement général à quelques kilomètres seulement derrière Monneret.

En 250, Leroy dut faire cavalier seul, Rolland n'ayant pas pris le départ.

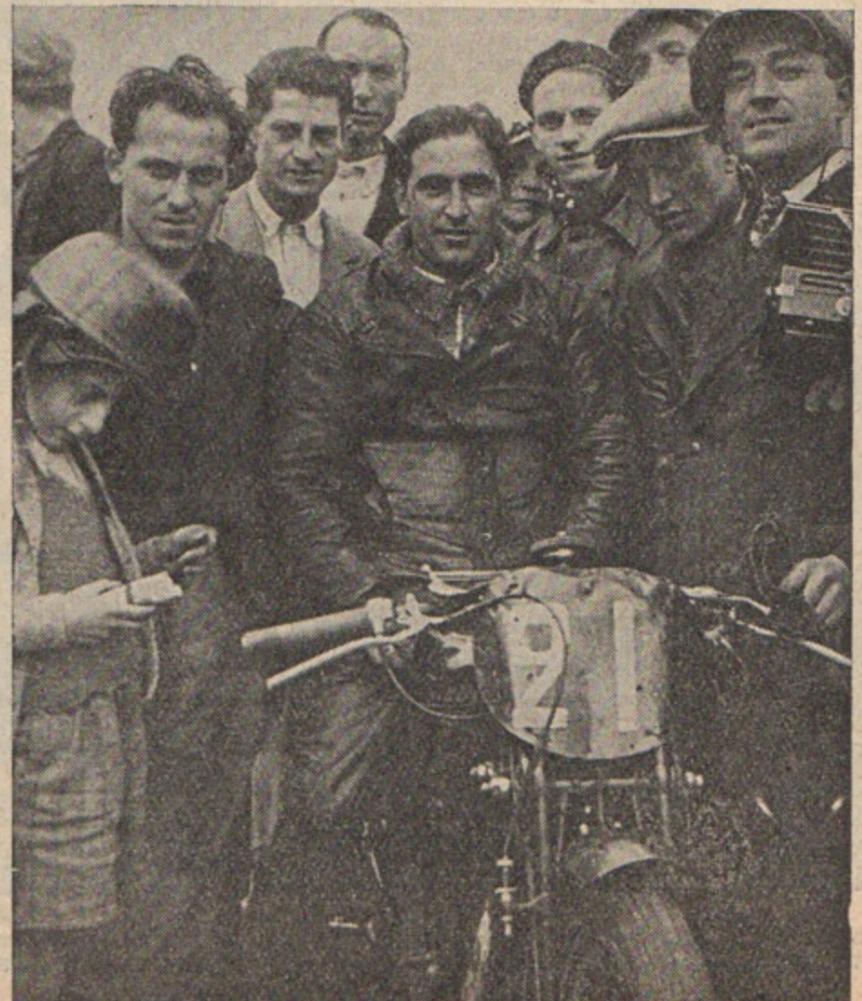
En 175, Chocat gagna facilement.

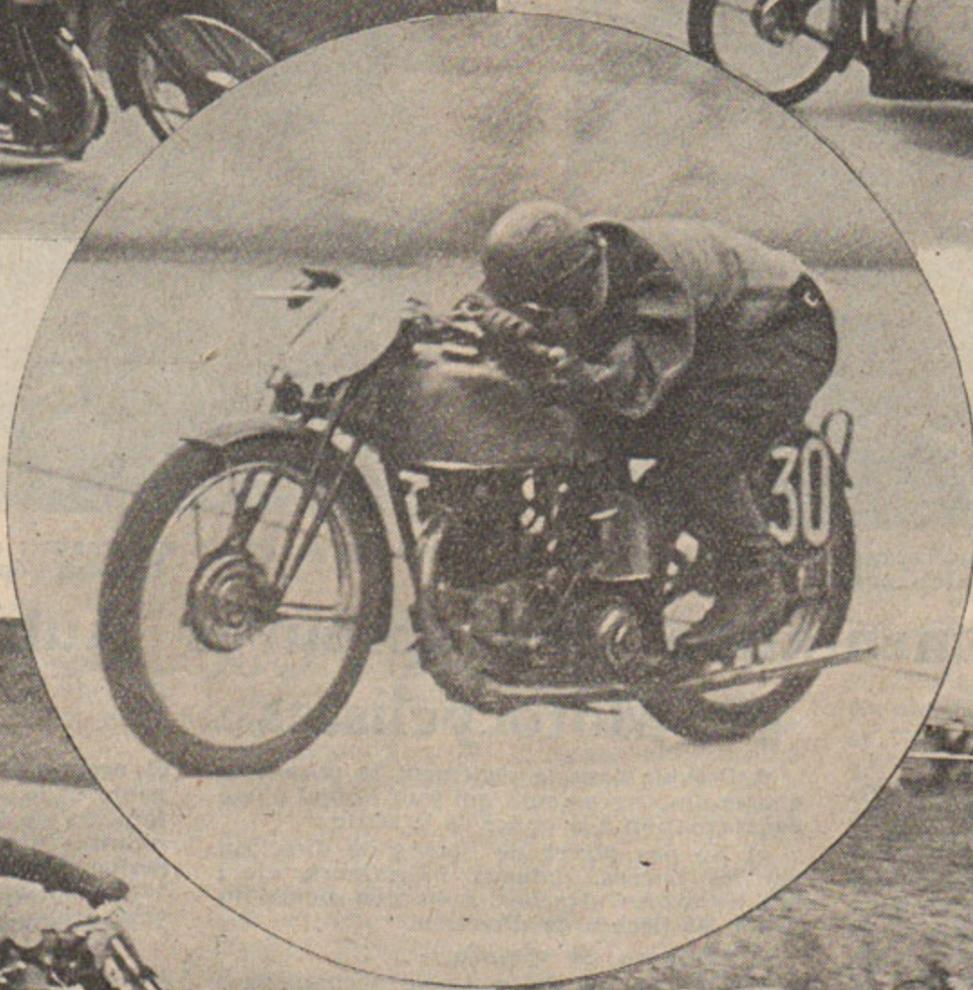
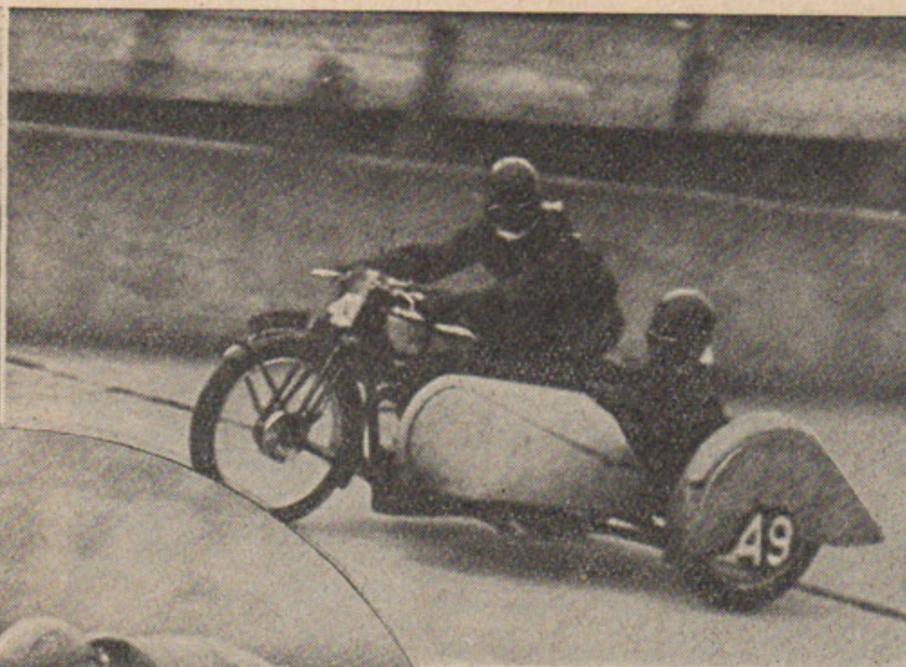
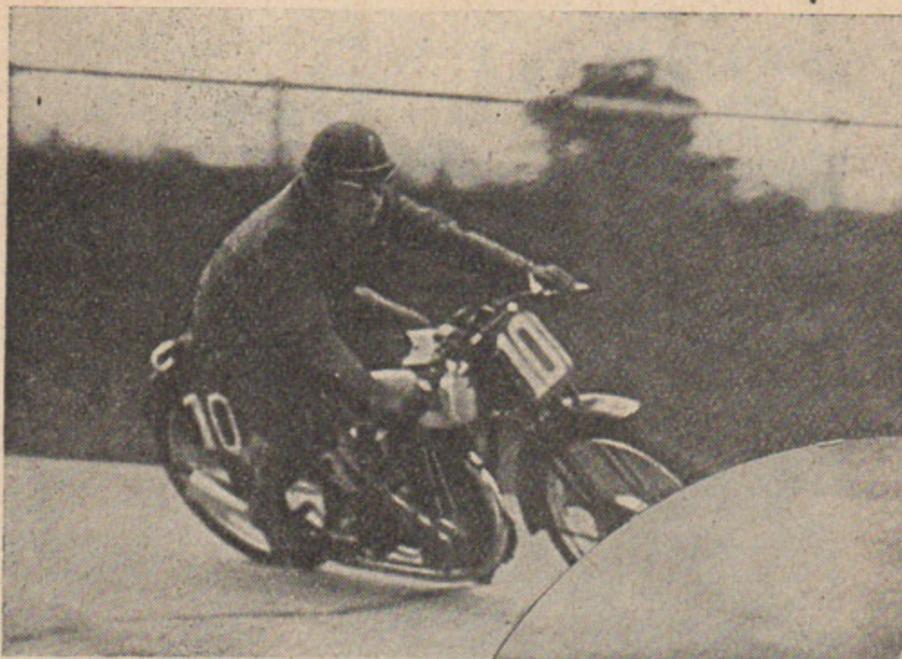
Enfin en sidecars 600, nous assistâmes à une victoire d'un nouveau venu, Roulac, qui a fait preuve d'extraordinaires qualités et qui certes pour un coup d'essai, a réalisé un coup de maître. Sa moyenne de 88 km. 379 est suffisamment éloquente, du reste, il est certain que s'il persévère, Roulac, bien servi par une classe indéniable, un sang-froid qui ne se démentit jamais durant les trois heures et une mécanique qui marche bien, fera du

chemin, et rapidement. C'est un nouvel espoir qui naît pour le motocyclisme français.

Le challenge interclubs fut remporté par le M.C. de Maisons-Alfort que préside avec compétence M. Pavoletti, le motoriste bien connu de la rue de Créteil. Herzog en 500 et Lhéritier en 350 eurent une tenue digne de tous les éloges et grâce au second qui effectua le plus fort kilométrage parmi les amateurs, le M.C.M.A. vainquit.

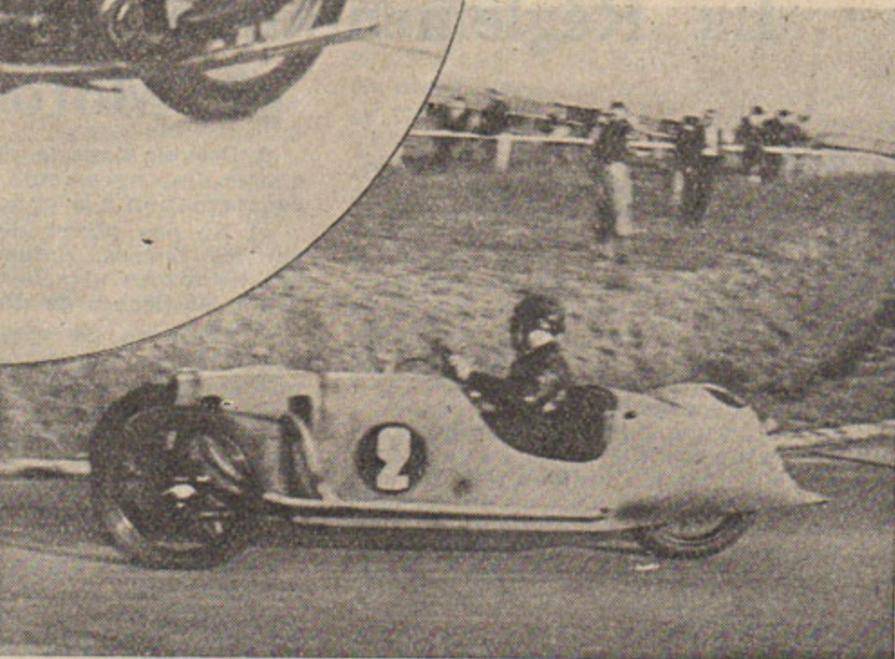
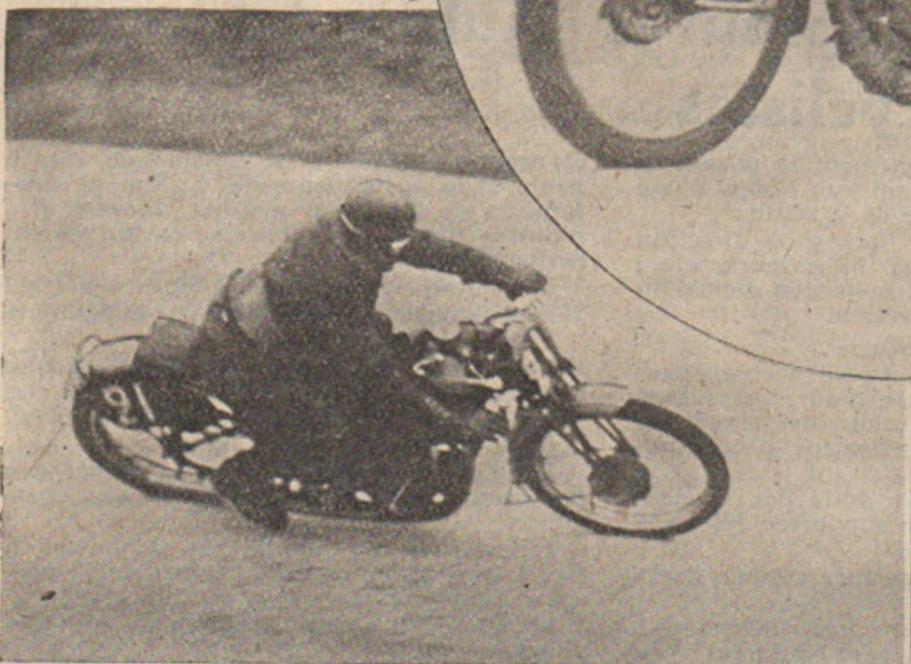
Mario Patuelli premier des 350 cmc. On reconnaît, immédiatement à sa droite son frère Edmond, la révélation du Bol d'Or.





Ci-dessus Le Roy vire au Faye. Ci-dessous Patuelli au même endroit. Au centre, dans le médaillon : Monneret à 170 à l'heure sur la piste de vitesse.

Ci-dessus : Roulac, la révélation de la journée en sidecar aborde la piste de vitesse. Ci-dessous Rossignol, sur L.R. JAP, dans le virage du Faye.



Quant au « film » de la course, il est des plus simples. Au premier tour, c'est Patuelli qui passe en tête, suivi par Péchard, Richardson et Monneret, puis au tour suivant les hommes prennent les positions qui resteront inchangées jusqu'à la fin de la course. Monneret est en tête, suivi de Péchard, Patuelli, Richardson, etc. Au gré de la casse et des ennuis mécaniques de toute espèce, les concurrents s'éliminent peu à peu, c'est Françoise qui marchait fort bien, selon son habitude, qui a des ennuis avec son embrayage et perd plus d'une demi-heure, c'est Richardson, qui au cours de la deuxième heure, alors qu'il était second du classement voit une chaîne le lâcher, Tessari qui fait une chute et perd pas mal de temps, Leroy l'imite, mais tous deux continuent avec courage.

Ce sont les sidecars qui nous font assister à la plus belle bagarre, Roulac et Debée, prennent tour à tour le commandement et finalement Roulac triomphe d'un kilomètre à peine.

Enfin, signalons la belle tenue de l'amateur Thévenet du Sporting M. C. Parisien qui, sur une machine française de série se classa deuxième des 350 amateurs.

En résumé, ce fut une belle journée de sport que nous dûmes une fois de plus à l'A.M.C.F., l'A.C.I.F. et à l'inlassable Mauve. PIEL.

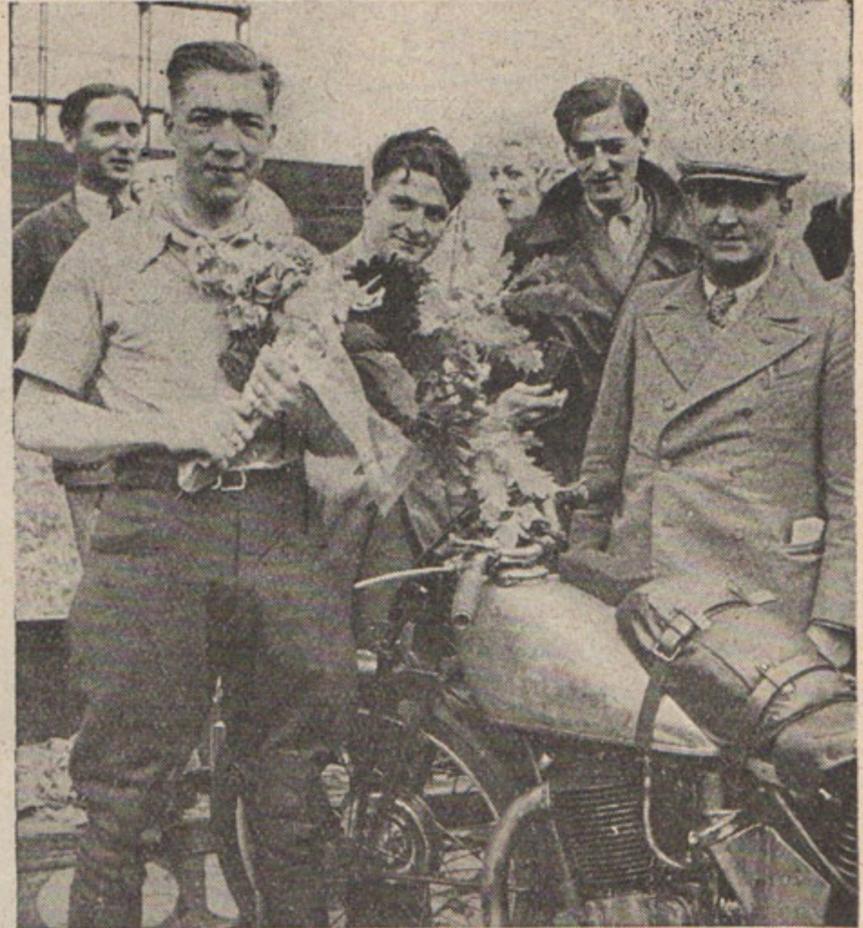


- Les classements**
- 175 cmc. — 1. Chocat (Magnat-Debon), 257 km. 619 (moy. 87 km. 873); 2. Texier (Terrot.), 248 km. 450; 3. Copet (profess.), 188 km. 502; 4. Ducognon (prof.), 169 km. 651.
- 250 cmc. — 1. Le Roy (Terrot), 182 km. 218 (moy. 60 km. 739).
- 350 cmc. *Professionnels*. — 1. Patuelli (Velocette), 345 km. 674 (moy. 115,224); 2. Tessari (Velocette), 271 km. 763.
- 350 cmc. *amateurs*. — 1. Lhéritier (M.C.M.A.) 328 km. 381; 2. Thévenet (S.M.C.P.), 310 km. 248; 3. Lenoir (A.M.C.F.).
- 500 cmc. *professionnels*. — 1. Monneret (Saroléa), 358 km. 395 (moy. 119 km. 465, meilleur temps).
- 500 cmc. *amateurs*. — 1. Lefèvre (A.M.C.F.), 311 km. 280; 2. Herzog (M.C.M.A.); 3. Bouchaux (S.M.C.P.); 4. Collignon (A.M.C.F.).
- Sidecar 600 cmc. professionnels*. — 1. Roulac (X...), 265 km. 138 (moy. 88,379); 2. Françoise (Norton-Précision).
- Sidecars 600 amateurs*. — 1. Debée (A.M.C.F.), 264 km. 026.
- Coupe challenge interclubs*. — M.C. Maisons-Alfort (Lhéritier).

Lhéritier, le meilleur amateur, à qui le M.C. de Maisons-Alfort doit le challenge interclubs.



Roulac, 1^{er} des sidecars, et son passager. A côté de lui Francoise qui fut malchanceux.



Monneret, le grand vainqueur ; en casquette M. Mauve a qui l'on dut l'épreuve.

La Réglementation des épreuves Automobiles et Motocyclistes

UN décret, paru dans le *Journal Officiel*, vient de réglementer sévèrement l'organisation des épreuves automobiles et motocyclistes sur route.

Ces épreuves ne seront plus autorisées désormais qu'après une enquête administrative dont les moindres détails sont fixés par une instruction ministérielle. Les obligations qui incombent aux organisateurs de course peuvent se résumer comme suit :

1. Courses de régularité :

a) Contracter une police d'assurance couvrant leur responsabilité civile jusqu'à concurrence d'au moins 1 million de francs ;

b) Payer d'avance tous les frais des services d'ordre ;

c) N'emprunter que des routes larges ;

d) Assurer le gardiennage des croisements et des d'ânes dangereux et les points de départ et d'arrivée ;

e) Si l'épreuve a lieu un dimanche (ou un jour férié), ou la veille, éviter les routes à grand trafic ; les points de départ et d'arrivée doivent être fixés en dehors des agglomérations ;

f) Prévoir dans le règlement la mise hors course des concurrents qui font l'objet d'une contravention à la police de la route ;

g) Ne pas placer de flèches de direction sur les bornes, poteaux indicateurs, etc. ; sur les arbres attacher, mais non clouer ou coller les flèches de direction.

2. Courses de vitesse

a) Désigner un délégué pour accompagner une commission composée d'un représentant des services routiers, d'un lieutenant de gendarmerie, et éventuellement d'un commissaire de police ;

b) Payer d'avance les frais des services d'ordre et s'engager à supporter les frais de réfection des routes ;

c) Contracter une assurance comme il est dit ci-dessus.

En outre de nombreuses prescriptions sont édictées quant aux caractéristiques des routes, mesures de sécurité, etc...

Largeur des routes. Circuits de vitesse : 5 m. et accotements de 1 m. (9 m. aux stands de ravitaillement). Courses de côte 6 m.

et accotements de 1 m. Courses de côte à pente égale ou inférieure à 4 %, 8 m. et accotements de 2 m. Ces mesures peuvent être réduites pour des courses exclusivement motocyclistes.

Bombement maximum : 1/80.

Revêtement antipoussièreux obligatoire. Virages relevés.

Les habitants doivent pouvoir circuler librement.

Les arrivées arrêtées sont interdites.

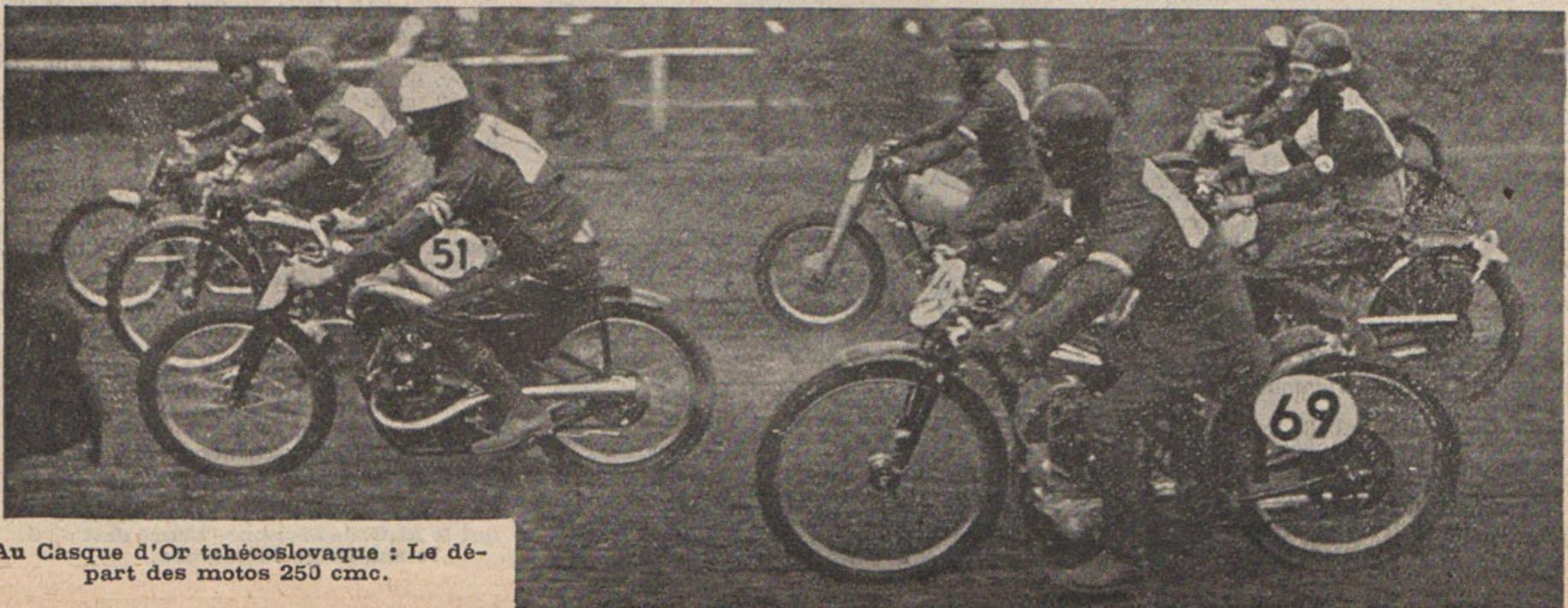
Nombre de concurrents limité.

Service d'ordre exclusivement assuré par des gendarmes, gardes-mobiles et agents de police.

Interdiction au public de stationner à l'extérieur des virages dont le rayon est inférieur à 300 m.

Signaler les zones dangereuses par des panneaux.

Dans toutes les zones accessibles au public, mesures de protection par murs de paille pressée, talus en terre, gabions, murs de béton, etc...



Au Casque d'Or tchécoslovaque : Le départ des motos 250 cmc.

LES 6 JOURS internationaux

vus par Robert SEXÉ

DANS UN décor d'opéra Wagnérien, au pied des Alpes bavaoises, verte muraille hérissée de sapins où se dressent les châteaux romantiques du roi Louis II, le rideau vient de tomber sur cette pièce à succès : Les Six Jours Internationaux.

Le dernier acte a été d'un intérêt palpitant.

Au soir du cinquième jour, des 248 concurrents qui ont pris le départ, la moitié seulement reste en course. Et il n'y en a plus qu'une cinquantaine sans pénalisation !

Pour le trophée international, l'enjeu suprême, deux équipes seulement sont complètes : l'Allemande et la Tchéco-Slovaque.

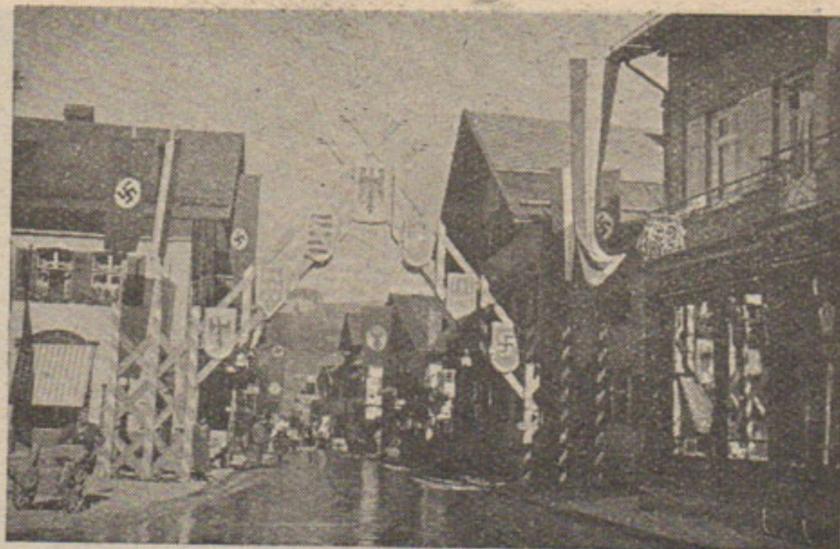
Toutes les autres, la Française, l'Anglaise, l'Italienne, ont perdu un de leur membres.

Un succès allemand semble certain... Seul le redoutable team allemand est sans pénalisation, tandis que le tchèque en a 21 points.

Les deux B.M.W., à turbo compresseur, de Henne et de Stelzer sont en pleine forme, comme leurs pilotes ! Et Kraus sur la B.M.W. sidecar, ainsi que son passager Müller, semble moins souffrir de la grave chute où il fut blessé le troisième jour.

Comme nous arrivons vers les midi sur le circuit de Füssen où va avoir lieu l'épreuve de vitesse finale, une nouvelle sensationnelle commence à se répandre dans le petit groupe de journalistes et d'officiels réunis au contrôle. L'équipe

L'arc de triomphe des Six Jours, à Oberstdorf.



allemande du Trophée vient d'être pénalisée ! Une bûche de Stelzer, un couvercle de culasse fendu lui a valu 26 points de pénalisation !! Les Tchèques vont donc ramener à Prague le trophée si convoité. A eux l'honneur ! (et la lourde tâche !) d'organiser les prochains Six Jours Internationaux...

Les officiels allemands sont consternés. Et dans la foule bavaroise qui colore de ses costumes nationaux les prés si verts et les pentes boisées, la nouvelle répand déjà la consternation d'une défaite nationale.

Il reste bien l'épreuve finale ; mais cette heure en vitesse ne semble guère devoir changer les résultats.

Comme pendant tous ces Six Jours, heureusement pour les concurrents et les organisateurs, il fait un temps magnifique et le cadre est d'une agreste beauté. Sous la tente pavoisée, où les coureurs mangent un repas qu'ont préparé les cuisines roulantes automobiles du parti national socialiste, autour du buffet bien garni où des miliciens en chemise brune vous tendent sandwiches et café, on entend toutes les langues d'Europe. Les hauts parleurs déversent à flot les chants populaires, les marches entraînantes. Combinaisons blanches à l'écusson national, ou bleues, ou vertes (les Irlandais !) cuirs de course de toutes nuances, uniformes

bruns, chapeaux à plumet des bavarois, robes fleuries, à taille plissée, à tabliers rouges des jeunes filles, le tout constitue un tableau extraordinairement pittoresque.

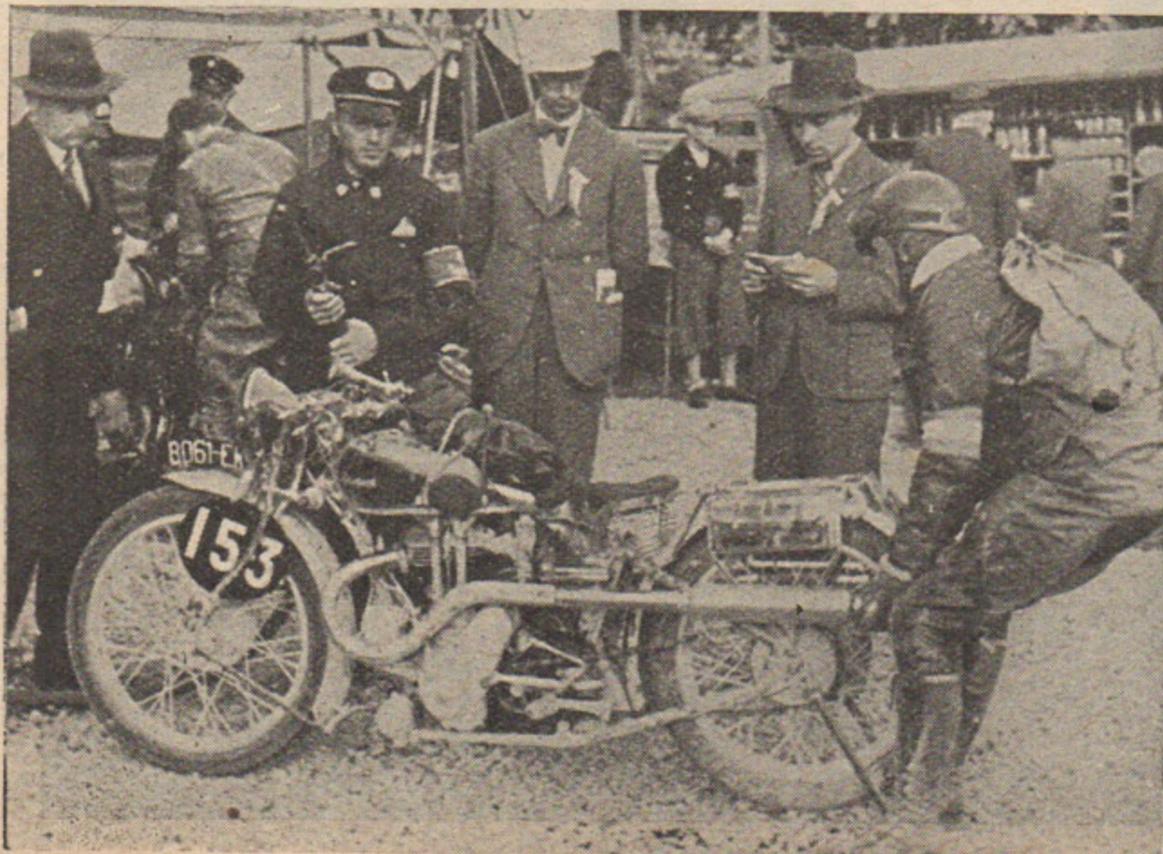
Successivement, en trois groupes, les concurrents vont prendre le départ. Une grosse innovation obtient un plein succès : C'est le signal lumineux, tout semblable à ceux qui, en Allemagne, règlent la circulation aux carrefours des grandes villes, qui remplacera maintenant le classique drapeau du starter. Quand la lampe passe du rouge au jaune, les coureurs peuvent mettre leur moteur en marche. Quand le vert apparaît, c'est la ruée bourdonnante. Henne, follement acclamé, s'envole, et domine tout le lot, suivi de Stelzer. Tous les autres concurrents semblent se contenter de tenir leur moyenne imposée, que certains même semblent avoir de la peine à réaliser. C'est le cas du coureur Vilvar, de l'équipe nationale Tchéco-Slovaque, qui s'arrête finalement et ne peut plus repartir. Un ressort de soupape cassé le force à abandonner, un véritable Waterloo. Il n'y a plus, maintenant qu'une seule équipe du trophée de complète ; l'Allemagne a gagné la bataille des Six Jours.

Nous reviendrons, dans notre compte rendu sur l'histoire palpitante de ces Six Jours, les leçons à en tirer, les critiques que l'on peut faire : Il est trop tard pour écrire plus longuement. Il nous faut rentrer de nuit à Oberstdorf, escortant les deux seules machines françaises qui ont survécues et qui, heureusement ! font parties deux de notre équipe nationale. La « Peugeot » de Pahin, la Motobécane avec sidecar Bernadel de Boura.

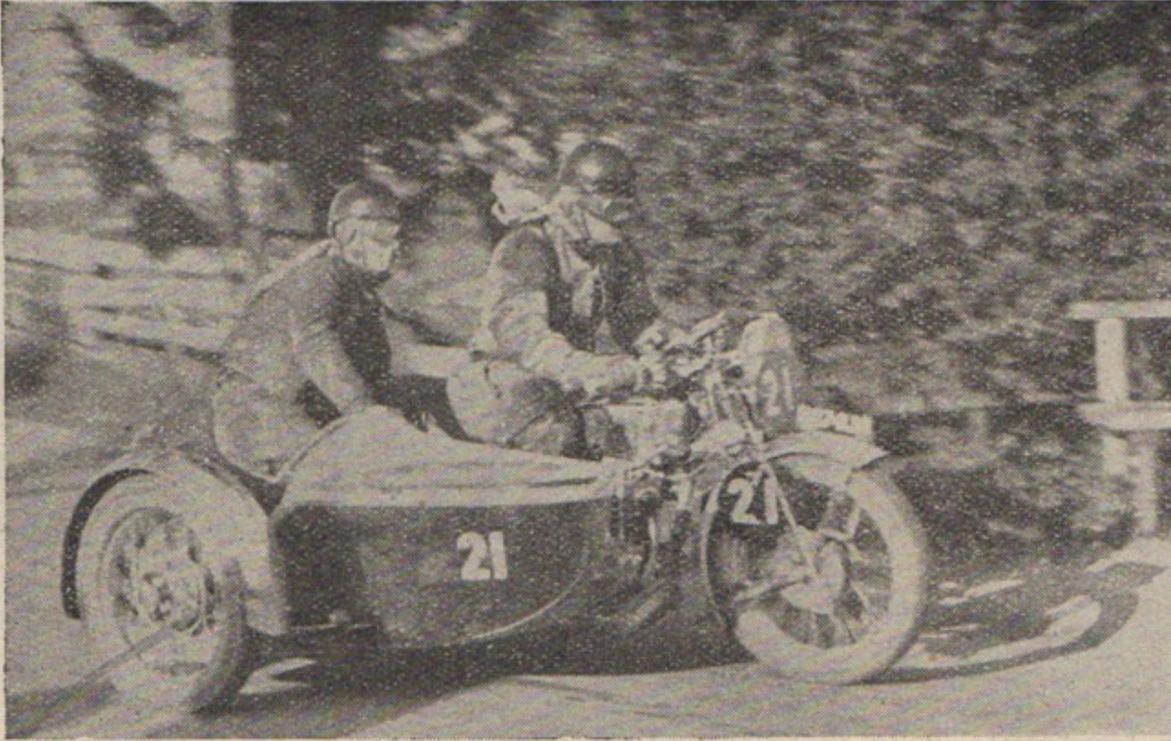
L'épreuve

Dans un cirque de montagnes, parmi les prés incroyablement verts, Oberstdorf éparpille ses châteaux aux balcons garnis de fleurs. Dans les rues de ce Chamonix bavarois, les vaches beiges de l'Allgäu aux grands colliers, aux cloches mélodieuses, fendent tranquillement la cohue des estivants. Au parfum du foin séchant sur les piquets se mêlent les relents d'huile ricinée... Solennellement, pour cette olympiade motocycliste pour ce combat de douze nations, les Six Jours Internationaux, on vient de hisser très haut les drapeaux des pays participants. Les opérations du pesage, rapides, efficaces, se terminent par une grande parade où, dans le carré brun des miliciens du service d'ordre, les concurrents groupés par patries écoutent le discours de bienvenu du chef responsable des sports motorisés, le major Hühnlein.

À la foule qui cerne la prairie, les chapeaux verts, les plumets des montagnards, donnent du panache !



Notre champion Pahin dans un contrôle



Boura, en pleine action va aborder un virage, son passager commence à se sortir de la caisse pour faire contrepoids.

Cadre des monts, graves accents de musiques, alignement précis des formations hitlériennes, tout autour cette population qui se presse, robuste, colorée, souriante. Au cœur de tout cela les concurrents venus des quatre coins de notre Europe pour un tournoi motocycliste et chevaleresque; que cet instant avant la bataille est émouvant! Mais oui!! amis lecteurs Après cette ouverture non sans grandeur, la symphonie des Six Jours va dérouler ses motifs, sur un rythme accéléré, mais en gardant jusqu'au bout, ce thème soutenu de poésie et, ma foi! d'héroïsme...

Ce pesage, il était, lui aussi, assez riche d'enseignements. Il avait lieu au quartier général des opérations, à l'école d'Oberstdorff, vrai palais scolaire! Tout a été prévu. On y trouve un vrai bureau de poste et de télégraphe! une centrale téléphonique, et, tenez-vous bien! la succursale, provisoire! de la banque locale, chargée des opérations de change. (Les heures d'ouverture des banques coïncidant toujours avec les heures de travail des concurrents...) Celle-ci, au contraire, n'ouvre qu'à leur rentrée au bercail...

Et puis, bien entendu, il y a un bureau de la presse; tous les soirs, à huit heures, il distribuera des communiqués sur les résultats de la journée, signalera aux quelques quarante journalistes allemands et étrangers, les points intéressants à observer le lendemain. Bien mieux, il distribue les places dans les voitures suiveuses. Il s'occupe de notre logement, de notre nourriture, comme pour les concurrents.

Au départ, le matin, comme à la halle de midi, en campagne, les cuisines roulantes automobiles distribueront victuailles et boissons appropriées. Et les formations sanitaires panseront sur le champ les contusions et les blessures légères. Car il y en aura!

Grosse sensation, l'équipe nationale allemande avec Henne, Stelzer, Kraus monte des « B.M.W. », à turbo toujours en prise, que l'on n'a encore vues qu'une fois, sur la piste de l'Avus. Une autre redoutable équipe, ce sera bien celle désignée par l'Allemagne pour le Vase d'Argent: Trois « D.K.W. », deux temps bien entendu, à piston suralimenteur et

refroidissement à eau. Et de 250 cmc. de cylindrée.

Cette catégorie semble être, de beaucoup, la plus avantagée par les moyennes imposées...

Ces trois « D.K.W. », toutes d'argent émaillées, sont bien soigneusement préparées, avec toutes sortes de « pare-chocs » protégeant les organes vitaux!

« Zündapp » n'a pas craint d'aligner dans cette redoutable épreuve dix 500 cmc. d'un tout nouveau modèle, à moteur toujours à deux cylindres en travers, mais culbuté, et à deux carburateurs.

La firme justifie cette hardiesse en disant que les Six Jours seront une épreuve riche d'enseignements! et le meilleur banc d'essai possible pour ces « prototypes »!!

Le nombre des machines à deux temps est considérable dans les cylindrées inférieures à 250 cmc. Il sera fort intéressant de voir comment se comporteront les

4 motos de 100 cmc. qui auront les mêmes moyennes routières à tenir que les 250 cmc.

Rien de nouveau du côté anglais, ni dans le camp Italien. La Tchéco-Slovaquie a envoyé une redoutable équipe de pilotes exceptionnels, des durs! comme les Brandt et compagnie. Et ses « Jawas » rouges, des 350 cmc. culbutées, avec un cadre en éléments de fer profilé, dus à l'ami Patchell, font la meilleure impression.

Notons l'apparition d'une nouvelle marque Tchèque, la « Z-Strakonice », représentée par une séduisante 250 cmc. à double arbre à cames, dans un cadre imité de « B.M.W. » L'industrie motocycliste tchèque est en pleine floraison, et l'enthousiasme sportif est très grand dans la jeune république.

Après un examen rapide des machines que les commissaires ornent, avec un air inspiré, comme des peintres, de petites touches de couleur, on peut déjà arriver à certaines conclusions sur l'équipement spécial à adopter pour des Six Jours Internationaux.

Il doit comporter :

Un filtre à air efficace, car les petites routes secondaires seront extrêmement poussiéreuses.

Des repose-pieds renforcés par un hauban.

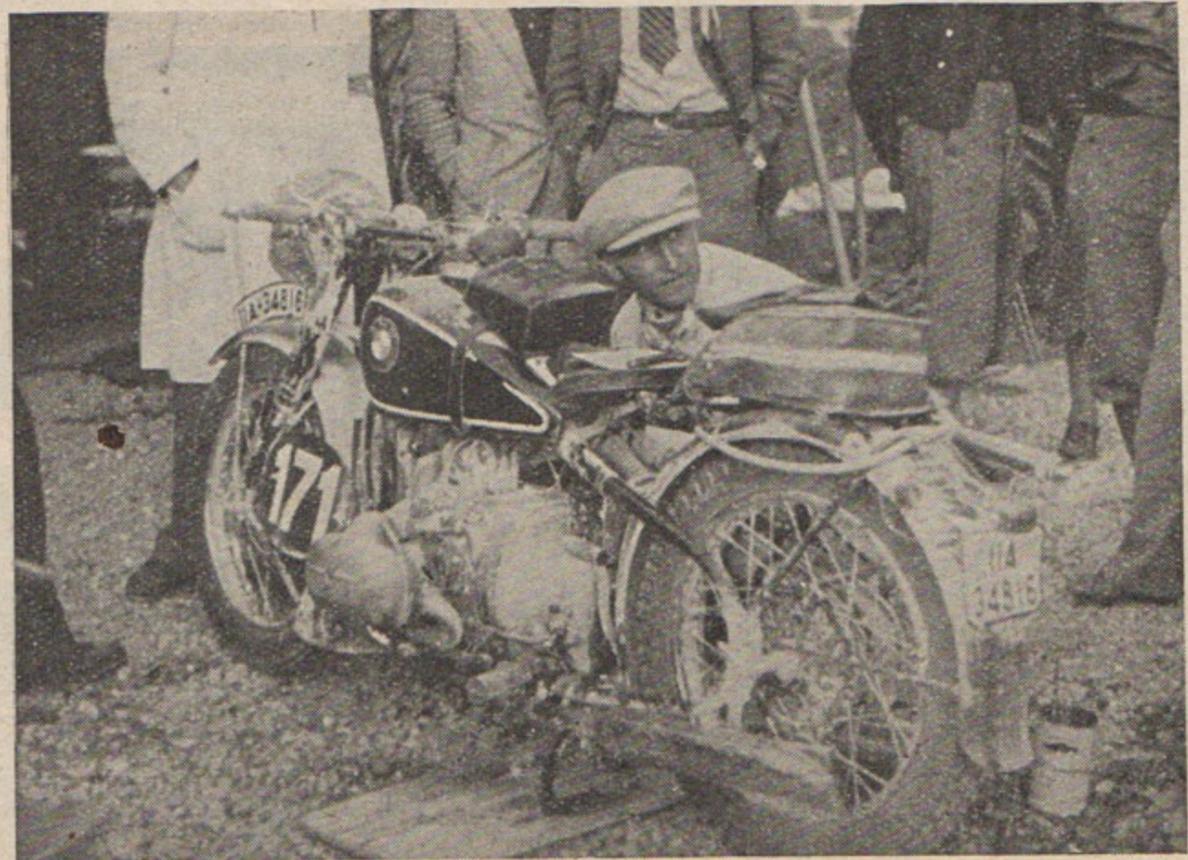
Un blindage inférieur du carter moteur; sans cela, tant pis pour les bouchons de... vidange trop près du sol...

Un petit pneu avant (à pavés!), un assez gros pneu arrière, mais sans ces sculptures anormales en monticules et pyramides, spéciaux pour épreuves coloniales.

Un gonfleur à air comprimé. Les meilleurs viennent paraît-il, de Prague, et contiennent assez d'air pour 40 « gonflements ». Du moins on me l'affirme...

Un amortisseur du type à ressorts de compensations genre « Norton » et « Guzzi » semble bien nécessaire pour les pauvres fourches qui seront soumises à une rude épreuve dans les caniveaux et « saignées » des chemins de montagne.

Comme les crevaisons seront à redouter les produits boucheurs de trous sont très demandés.



Le recordman du monde de vitesse Ernst Henne inspecte sa B.M.W. à compresseur.

Les concurrents britanniques et français montant de célèbres pneus reçoivent les doses convenables d'une préparation, encore expérimentale, et fort coûteuse, paraît-il, étudiée spécialement pour les avions coloniaux, qui crevent trop souvent, non pas en l'air ! bien entendu, mais en roulant au sol, dans ces régions où il y a des épines.

Ce produit se montra à l'essai d'une efficacité absolue (Demandez à Pahin !). Si l'on ajoute qu'un écart du sol de 12 à 13 cm. est indispensable, que des tubulures d'échappement retroussées sont recommandables, on aura déjà une idée de l'équipement minimum ! à adopter... l'an prochain ! ! !.

Premier jour

Il est cinq heures du matin, et il fait froid. Dans l'obscurité brumeuse, la voiture radio, après l'exécution d'une marche qui veut être entraînante, appelle, de sa voix de géante, les premiers, j'allais dire, condamnés ! Soudain, une flamme, de la fumée, une détonation nous fait sursauter. Une bombarde a donné le signal, le starter abat son drapeau. Le premier concurrent s'enfonce à toute vitesse dans la nuit. Les six jours sont commencés.

Ce départ, de quelques 246 concurrents ! ça va prendre plus de deux bonnes heures. Le gel de cette nuit, figeant des huiles trop épaisses, va causer bien des tragédies. Que de départs laborieux, que de pilotes épuisés par dix minutes d'effort, que de coups de kicks inutiles. Les « Zündapp » expérimentales se montrent particulièrement récalcitrantes, et la courageuse Miss Foley qui en monte une pousse la sienne bien longuement avant de pouvoir démarrer. Dans la nuit, la brume, la poussière, la course a commencé, sur ce labyrinthe de routes étroites, caillouteuses, dérapantes qu'ont si soigneusement fléchées les voitures de la Reichswehr.

Et avec quelles belles flèches métalliques, émaillées de couleurs différentes pour chaque jour !

Et aussi avec des disques barrant les routes à ne pas suivre. Vient la première épreuve de vitesse en côte : à 30 kilomètres du départ, il y a déjà 78 pénalisés. Ça va !

Nous ne suivrons pas, nous ne pouvons pas suivre cette meute de motos qui se poursuivent au long des montagnes russes, dérapant dans le cailloutis, grimpaient des pourcentages impressionnants, gazant à fond pour se « refaire » sur les quelques kilomètres de routes nationales.

Aux contrôles, nous guetons l'équipe nationale française, aux brassards tricolores et notre équipe du vase international au brassard de vieil argent.

Les montagnards aux genoux nus, aux pantalons de cuir flottants, courts comme des shorts, aux belles bretelles brodées, sortent de leurs vastes poches les plus modernes « Leicas » pour photographier les coureurs.

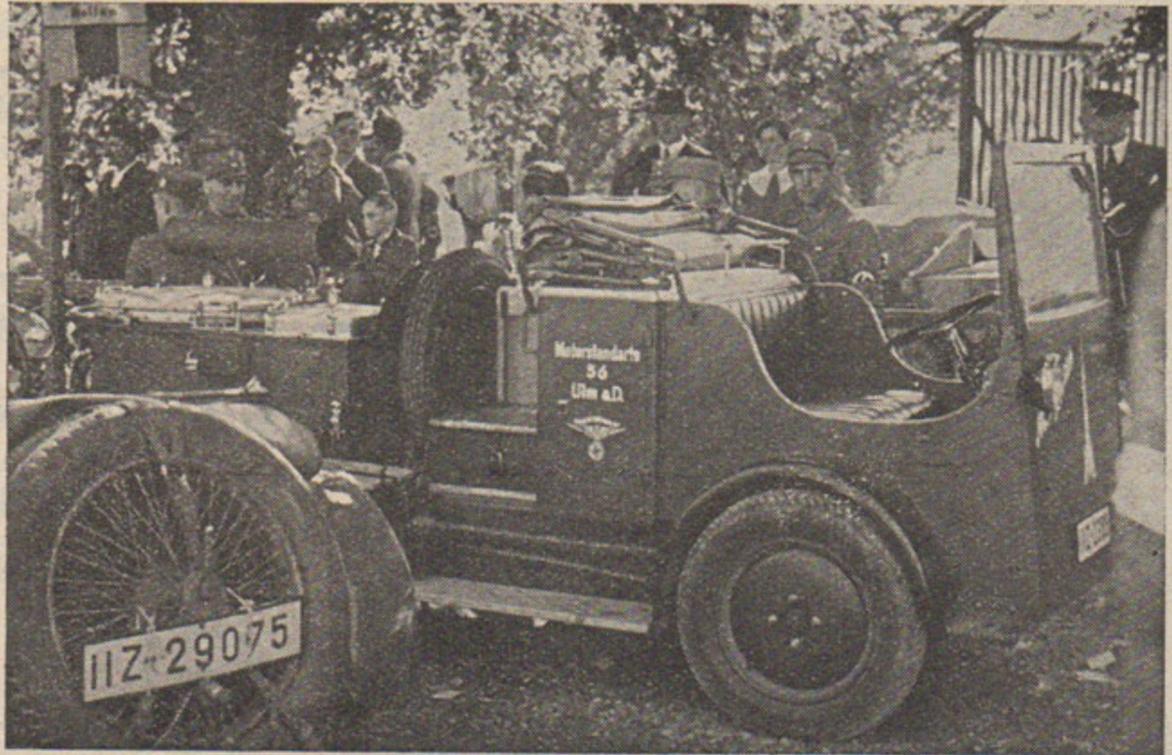
La poursuite acharnée de la haute moyenne, près de 50 à l'heure, en somme ! les chasse à travers les mamelons verts si paisibles, au long des beaux châteaux pour vies heureuses.

Au-dessus d'eux, Dieu merci, un ciel bleu et ce soleil des six jours qui leur restera fidèle.

Que deviendrait l'épreuve, avec toutes ces moyennes calculées si près de l'extrême limite, s'il venait à pleuvoir ?

Pauvres concurrents des six jours ; déjà il en est qui boitent aux contrôles. Il y a déjà du sang sur bien des visages poussiéreux.

Sous les auvents de bois, des Christ les bénissent au passage.....



La cuisine roulante des S.A. qui ravitaillait les concurrents dans les contrôles.

Je suis allé m'asseoir sous le portail d'une chapelle isolée, couverte de planchettes de bois, comme des écailles.

Une lampe brûle devant une plaque noire, avec des noms, les uns inconnus, d'autres trop familiers. Un Berkold d'ici est mort à Douaumont, un Pfister à Stenay, et je vois ailleurs : Le Fay, les Bœufs, Garde Dieu.....

Premier jour des Six jours ! qui voit des abandons retentissants. Celui de Baylon, dès le départ, avec un pouce cassé, de Rüttchen, l'as anglais de concours d'endurance, comme Perrigo et Perrey !

Après une bûche, heureusement sans aucune gravité, Jeannin abandonne lui aussi.

Ce soir, 33 concurrents déjà manquent à l'appel, et il y a 85 pénalisés.

Deuxième jour

Ce parcours des six jours, il donne les mêmes impressions qu'un « scenic railway », avec ses éternelles sinuosités, ses montées et ses descentes imprévues. L'herbe des bas côtés, les talus même portent les traces de plus d'une machine qui a raté son virage...

Pauvres passagers des sidecars, sautant sans cesse du garde-boue sur le portebagage, s'ils se penchent trop, ils se rasent la figure contre les planches des clôtures. Clément, le courageux passager de notre Boura national, en sait quelque chose, croyez-moi !

Deuxième jour, bien sombre pour les couleurs françaises. Contournant Munich, les concurrents se sont engagés sur l'autostade à double voie, flambant neuve, si lisse, dont le vide même est un encouragement à la vitesse. Gauthier ne résiste pas à la tentation. Et il grippe... L'équipe nationale a perdu un homme. Sorti de l'Autobahn, filant à haute allure sur un parcours difficile et compliqué, Narcy, qui a crevé et « rétamé » comme un voleur, casse la moitié des rayons de sa roue arrière en dégringolant un talus. Passet, qui s'est trompé de route, ce qui, du reste arriva aux cours de ces six jours à plusieurs concurrents, même allemands, comprend mal les indications de villageois ! et perd un temps précieux à retrouver l'itinéraire.

Anxieusement nous les attendons au contrôle de l'Oberjoch, à deux pas de la frontière autrichienne. Les uns après les autres, nous voyons les concurrents quitter la route normale, glisser dans la vallée par le raidillon à 25% de l'ancien chemin muletier. Un rude essai pour les freins qui doivent serrer sans bloquer.

En tout et pour tout, il y a encore eu 26 abandons aujourd'hui.

(A suivre.)

Coupe Moto Revue

Une coupe à la première machine de circuit française qui atteindra 175 à l'heure

DÉSIREUSE d'encourager par tous les moyens la motocyclette de course française, « Moto Revue » a décidé d'offrir une Coupe à la première machine de circuit française, pilotée par un coureur français, qui atteindra 175 à l'heure à l'essence-benzol 50 % sur un tour de la piste de vitesse de l'Autodrome de Montlhéry, ou une distance équivalente, sans casser.

Conditions. — Pour pouvoir prétendre à la « Coupe Moto Revue » les machines devront satisfaire aux conditions suivantes :

1° Etre de construction française, exception faite pour : les pneus, le carburateur, la boîte de vitesses et les divers leviers et commandes.

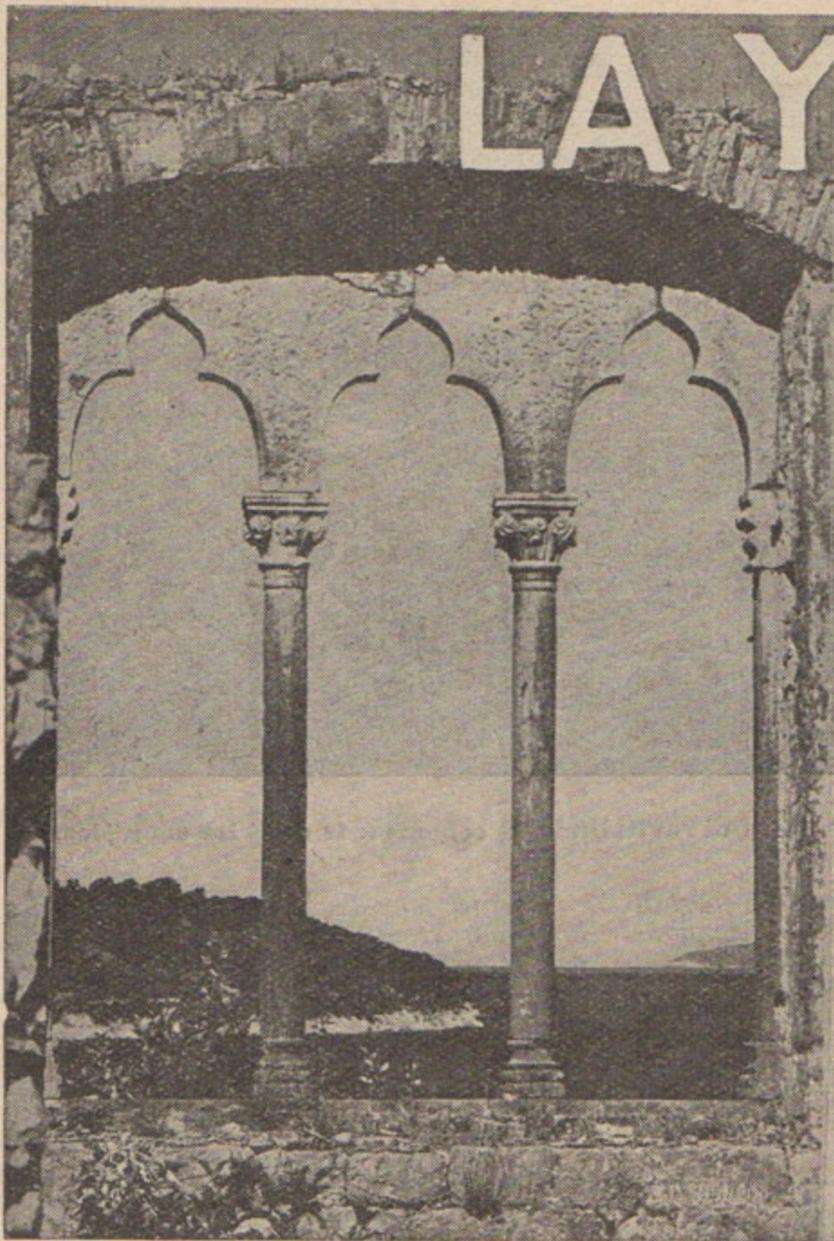
2° Etre grées en machines de circuit, c'est-à-dire, avoir des garde-boue réglementaires, un frein efficace sur chaque roue, une boîte de vitesses à quatre rapports, un réservoir d'essence d'une capacité minimum de 12 litres, n'être munies d'aucun profilage, hormis pour les haubans de fourche.

3° Fonctionner avec un mélange d'essence ordinaire et de benzol en deux parties égales en volume, à l'exclusion de tout autre produit antidétonant quel qu'il soit.

4° Une fois la performance faite, la machine devra pouvoir être remise en marche sans aucune autre intervention qu'un changement de bougie si besoin est, et effectuer un nouveau tour de la piste de vitesse de l'Autodrome de Montlhéry ou une distance équivalente, départ arrêté à 160 à l'heure.

5° Avoir une cylindrée maximum de 500 cmc.

6° Etre montée par un pilote français ou naturalisé français.



LA YOUGO-SLAVIE PITTORESQUE

par Georges DETAILLE

Ruines d'un vieux palais à Lopud

veste brodée, les jambes serrées dans des jambières de laine et coiffés de la petite toque noire, composent le personnage traditionnel.

A ce spectacle fortement imprégné de couleur locale, s'ajoute, de la porte Pile à la porte Ploce, celui des magasins pittoresques où se trouvent exposés des costumes originaux rehaussés de broderies voyantes, des tapis aux couleurs vives, des bijoux musulmans. Les immenses étalages de cartes postales témoignent à quel point Raguse connaît la faveur des touristes.

De chaque côté de la Stradone, des ruelles sombres se prolongent par des escaliers abrupts jusqu'aux sommets des remparts. La surprise est grande d'errer dans ce vivant tableau du moyen âge, parmi les vieilles portes, les arcades, les perspectives imprévues. Partout, des sculptures tracent leurs lignes rayonnantes illuminées de la Renaissance vénitienne. On y trouve de l'ombre et de la fraîcheur.

Admirons la belle tour de l'Horloge, les arcades légères de la Divona, l'église Saint-Blaise, érigée en l'honneur du patron de la ville, que l'on voit partout tenant l'image de la ville fortifiée. Derrière Saint-Blaise, sur un petit marché de fruits, des paysans jouent de la guzla, en attendant la clientèle.

L'adorable palais des Recteurs rappelle, en petit, le palais des Doges. Il possède un splendide escalier... et d'épouvantables cachots.

De larges degrés conduisent à la Gospa Vela, cathédrale de la ville, établie sur les fondations d'une église construite par Richard Cœur de Lion. Au salut, les fidèles y psalmodient en commun sur un rythme étrange.

Un chemin de ronde conduit à un charmant musée local. On y découvre une jolie vue sur le vieux port, point de départ de toutes les excursions.

Le port moderne de Gravosa est le meilleur de la côte Dalmate, qui en compte pourtant beaucoup. Il est séparé de la ville par une presqu'île charmante, véritable paradis pour les baigneurs, où de bons hôtels se blottissent dans une opulente végétation méditerranéenne. Un fleuve mystérieux : l'Ombra, sort des roches quelques kilomètres plus haut et se termine en bras de mer dans les eaux de Gravosa.

Mais ici le soleil est roi. C'est le coin des dos rôtis et des peaux boucanées. A l'heure glorieuse de midi, tout le monde rentre chez soi et la sieste est longue après le déjeuner. Le soir, lorsque la vague de chaleur est passée, chacun se porte vers la Stradone qui devient subitement le siège d'une animation extraordinaire.

**

En face du vieux port, l'île enchanteresse de Lokrum, est célèbre par le séjour qui fit l'infortuné empereur Maximilien d'Autriche, qui périt au Mexique, et la princesse Charlotte de Belgique. Ils y avaient fait construire un château attenant à un monastère du XII^e

DUBROVNIK (RAGUSE)

C'EST une fête inoubliable pour les yeux que de découvrir, à pic des flots indigos, Dubrovnik, l'antique rivale de Venise, ceinturée de ses vieilles murailles, de ses tours et de ses hauts bastions. On ne peut imaginer un chromo plus parfait que celui de ce coin de côte Dalmate, s'épanouissant sous la transparence d'un ciel de l'Orient.

La vieille cité des Recteurs fut, au moyen âge, le second port de l'Adriatique. « Il n'existe pas de cité maritime plus complète » dit Napoléon. Elle résista aux attaques des Doges et ses murs magnifiques s'enorgueillissent de ne pas porter l'empreinte du lion ailé de Saint-Marc. La Venise Slave se pare de la végétation merveilleuse du bassin méditerranéen. Elle n'est pas d'une abondance extrême, mais de superbes lauriers roses croissent parmi les fleurs toujours épanouies qui embaument la rive enchanteresse.

Dubrovnik, c'est la Stradone, large et caractéristique artère qui est ici ce que la Promenade des Anglais est à Nice ou la place Saint-Marc à Venise ; c'est-à-dire, le cœur vibrant de la cité. Chaque pas révèle sa splendeur du moyen âge ; églises et chapelles aux portails fleuris, fontaines délicatement ornementées, portes et balcons sculptés, frises, colonnades, statues d'une grâce et d'une légèreté italienne. Si Raguse ne céda jamais à Venise, ses artistes s'en inspirèrent pour la décoration de l'admirable palais des Recteurs, comme pour celle de la Divona, qui sont ses deux meilleurs édifices. La Stradone suffit à nous accaparer entièrement. Glissons sur ses larges dalles cimentées, sans crainte d'être dérangé par aucun véhicule et flânons parmi une population vive, exhubérante, où se mêlent des paysannes en costumes locaux : brennaise au foulard rouge, canalaïse toute blanche, tandis que les hommes vêtus d'une petite

siècle. On ne peut rêver un eden plus parfait. Un climat d'une incomparable douceur, des jardins superbes, une végétation luxuriante, les caresses de l'air embaumé, font apprécier toute la joie de vivre ou plutôt de se laisser vivre.

Mais, il faut s'extasier ici devant les splendides couchers de soleil et les prodigieux clairs de lune, qui font scintiller les flots argentés et apparaître les murailles de la vieille cité comme un tableau de la légende.

L'ILE DE LOPUD

La côte Dalmate est sillonnée par un invraisemblable chapelet d'îles. Celles qui s'éparpillent devant Raguse se signalent par une végétation tropicale et le charme inégalable de leur climat. Elles constituent des buts d'excursions, d'autant plus délicieuses qu'elles s'effectuent dans le courant de l'après-midi, alors que la vieille ville, livrée aux ardeurs d'un soleil implacable, s'est abandonnée à la sieste.

L'île de Lopud ne se trouve guère éloignée de plus d'une heure de l'antique Raguse.

C'est un réel enchantement, que d'effectuer ce court et charmant déplacement sur une mer d'huile, toute bleue, le long des pittoresques côtes karstiques, parmi les îles semées en si grand nombre qu'on croirait souvent naviguer sur un fleuve ou dans un grand lac.

Nous avons fui la chaleur de la ville, et, rafraîchi par la brise du large, nous glissons vers Lopud, l'île de l'Amour.

Grâce à sa superficie et à sa position favorisée en face de Raguse, cette île bénéficia, au moyen âge, du commerce florissant de la cité des Recteurs. Elle comptait 14.000 habitants au XVI^e siècle. Un tremblement de terre la détruisit en 1667, en même temps que sa splendeur. Ses habitants la désertèrent et, aujourd'hui il n'y vit guère plus de quatre cents âmes.

Blottie au fond d'une petite baie, admirablement abritée, Lopud est actuellement un endroit simple et privilégié pour les baigneurs. Les eaux de turquoise, battent d'un rythme lent — ici rien n'est heurté — la côte rocheuse où s'intercalent d'étroits bancs de sable. Le décor est tranquille et reposant.

Dès qu'on prend pied sur le môle étroit du petit port, des enfants offrent des branches d'orangers lourdement chargées.

Les superbes jardins du baron Mayneri, sont une sorte de terre promise. De père vénitien et de mère appartenant à l'aristocratie de Raguse, le dernier descendant de cette vieille et illustre famille, offre l'image des cités des Doges et des Recteurs réconciliées.

La propriété de ces nobles est un véritable eden. On vient y trouver l'ombre, la plus délicieuse parmi une végétation ordonnée et étonnamment luxuriante, faite



Dubrovnik et ses vieux remparts

de plantes exotiques rares : multiples espèces de palmiers et de pins, vieux cèdres, yeuses centenaires, caroubiers portant des fruits, tels de gros pois, magnolias géants tout en fleurs parmi les orangers, les citronniers et cent autres variétés de la flore méditerranéenne. Les somptueuses essences et les fleurs chatoyantes embaument l'air de leurs senteurs pénétrants. Des terrasses, abritées par une charmille épaisse, offrent leur fraîcheur et leurs bons fauteuils. On y fera une halte agréable, avant de visiter la vieille église dominicaine, dont les murs épais, assis sur le roc, se mirent dans les eaux, idéalement bleues.

Cette église contient d'excellentes stalles en noyer, et surtout une splendide balustrade, en marbre blanc, que Georges le Dalmatien a façonnée comme un bijou. D'excellents autels latéraux possèdent de bonnes peintures dans un cadre de colonnes rehaussées de dorures. Sur le tabernacle, une vierge antique repose devant un grand polyptique, représentant des portraits du Christ, de saints, de saintes et d'apôtres. Un Jugement Dernier, en demi-ellipse, surmonte ce parfait ensemble.

Mais l'île est surtout un endroit privilégié pour les baigneurs qui passent toute la journée en maillot et sont brunis comme des cabosses de cacao.

Quelle cure de repos, quel tonifiant pour les nerfs et le corps qu'un séjour à Lopud, dont le soleil éclatant, la douceur de son climat, la somptuosité et les senteurs de sa végétation ont fait appeler du nom suggestif « l'île de l'Amour ».

Georges DETAILLE.

AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE

APRÈS le beau succès obtenu par la sortie sur Etampes, au cours de laquelle fut formé le groupe de l'Amicale de cette localité, l'Association a été sollicitée par des camarades de Conflans-Sainte-Honorine d'aller également dans cette ville afin d'y former un groupe.

Notre sortie de dimanche prochain s'effectuera sur Conflans. Départ porte de la Chapelle, sous le pont de chemin de fer à 8 h. 30, pour les petites cylindrées, et 9 heures pour les grosses.

Déjeuner au restaurant, 10 francs tout compris.

Tous les motocyclistes qui connaissent les efforts de l'Amicale pour faire rapporter les récentes décisions préfectorales, voudront assister à cette sortie où ils pourront juger, par eux-mêmes, du caractère amical de l'Association.

Tous les clubs sont convoqués spécialement par le Comité des Clubs de la région parisienne à la réunion des clubs motocyclistes de la région parisienne, afin de désigner une délé-

DERNIERE-HEURE

gation au Préfet de police et mettre au point une grande démonstration pour appuyer les revendications de tous les motocyclistes.

Cette réunion se tiendra le samedi 5 octobre à 21 heures, salle du Tambour, place de la Bastille. Pas un club ne manquera à l'appel.

FÉDÉRATION MOTOCYCLISTE ET AUTOMOBILISTE DE FRANCE
Pour nos membres se rendant au Salon à Paris

Nous avons le plaisir d'annoncer à nos membres et amis qui visiteront le Salon de l'Auto et de la Moto, du 3 au 13 octobre prochain, qu'ils pourront en cas de besoin, soit pour écrire, soit pour y donner des rendez-vous d'affaires ou sportifs, utiliser le Stand que *Moto Revue* met à notre disposition. Le Stand de *Moto Revue* est : Balcon du rez-de-chaussée, N° 10 (au pied du grand escalier de droite qui monte au buffet).

SPORTING MOTO CLUB PARISIEN

LA sortie du 22 septembre à Pierrefonds avait réuni un nombre considérable de participants et s'est déroulée à la satisfaction de tous. Le pique-nique, probablement un des derniers de l'année fut gai et favorisé par un soleil encore chaud. Retour groupé en bon ordre.

De son côté, l'équipe sportive s'est rendue à Montlhéry pour participer aux 3 heures de la Coupe d'Argent, pour défendre le mieux possible les couleurs du Club, fondé, rappelons-le il y a huit mois. Malgré leur manque d'expérience, puisque c'était la première fois qu'ils couraient à Montlhéry, nos camarades Thévent et Bouchoux, purent se placer 4^e en catégorie 350 et 500 cmc.

Dimanche 29 septembre, sortie sur Boisemont. Rendez-vous Porte Maillot, à 8 h. 30. La Défense, Saint-Germain (regroupement) la N.13, après Poissy à droite la G.C. 22 jusqu'à Boisemont.

Pique-nique par beau temps.
Isolé amicalement invités.

nos petites annonces

service permanent
des occasions

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 cm sur 13 cm ; 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.

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.

**SALON DE L'AUTOMOBILE
DU 3 AU 13 OCTOBRE 1935**

LATSCHA EXPOSE
Galerie C - Stand 4
les nouvelles motocyclettes

Zündapp

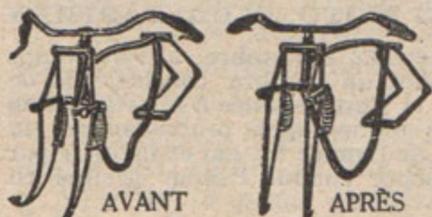
et

B. M. W.

*gagnant des
Six jours
Internationaux
1935*

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

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



CLINIQUE DES CADRES
Réservoirs et Roues
Téléphone : Pèreire 20-68
MARCHANT Frères - 16, rue Danton, Levallois
Ne pas confondre, bien noter n° 16

SOUDURE D'ALUMINIUM
LASSAL
ATELIER DE PARIS
25 bis, RUE GARNIER
NEUILLY-sur-SEINE

MOTOS A VENDRE

Cause prévision, Salon liquidation stock de nos reprises à : 50 % réduction.
2 Rovin 1933, 4 CV équip. 1.300 fr.
1 Aleyon 34, 4 CV équip. 1.500 fr.
1 F.N. 34, 4 CV équip. 1.750 fr.
2 Terrot et Gillet Herstal, 300 fr. de 1^{er} vers solde 12 mois. 5, rue Emile-Allez-17^e.
Gnome-Rhône 2 CV, parf. ét., ess. à vol 3.500 fr. net. Caffé, 48, rue de la Santé-14^e.
Motobécane 250, bl.-mot. 1932, com. nve. 850 fr. Roland, 33, rue Gergovie-14^e.
9 CV Harley Davidson police luxe 34, 145 km.-h., 6 lit. 6.000 fr. Arostéguy, 2, Hussard, Tarbes.
Cause départ, 4 CV René Gillet, bon ét., t-sad., écl. compt. acc. 1.200 fr. Cléris-Coetquidam, Morbihan.
Magnat-Debon 350 lat., parf. ét., équip. élect. compt. montre Cicca, t-sad. 1.500 fr. Legendre, Wag. 22-48 (9 à 10).
Monet-Goyon 175 34 roul. 5.000, écl. exc. ét. 1.200 fr. Ruault, 4, rue des Volontaires, Clamart. Mic. 04-38.
B.M.W. 750 R. 17, 4 vit. 35, nve, plomb., px intér. B.M.W. 750 lat. R 11, équip. com. nve. 5.000. Peugeot 350 type P. 105 et 115 équip. 35, px 1.850 fr. René Gillet 500, nve 35, 4 vit., ét. susp. arr., équip. 4.000 fr., ect. 500 Motoconfort Blackburne culb. 2500 fr Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris (10^e). Agence Fiat, Peugeot, etc...
Monet-Goyon 175 1934, éc!. com. nve. 1.200 km.-h. 1.500 fr. De Vaugreute, av. de Nice, Villefranche-sur-Mer (A.-M.).
Motobécane S3.4.C. 4 CV culb. ténor, t-sad. en équip. compt. sélec., nt. nf., nomb. p. rech. 2.600. Hugron, 34, r. Croix-Nivert. P. 105 culb. 1934, 3.500 km., cse dlbe empl. 2.700 fr. Olympic Garage, porte Saint-Ouen.
Peugeot 2 CV com. nve, et. B.M.A. Monet nve. 30 % sous tarif. Doridant, 92, rue Paris, Romainville.
Royal Enfield 350 culb. équip. 2.400 fr. Suzy, 19, rue Verdun, Suresnes (ap. 18 h.).

OTOM 215, Boul. St-Denis COURBEVOIE
présente sa
TUBULURE SOUPLE STANDARD
TUBOTOM
15 fr. en 25% et 33%
avec tous ses raccords
ET SON MONTE-CHAÎNE
5 fr. Franco 5.95
AU SALON
Stand 10 Salle K



TOURIST-TROPHY 1935

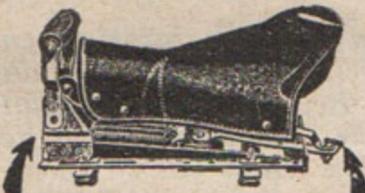
" Les pistons **BORGIO** ont gagné 2 catégories, ils se sont démontrés les meilleurs du monde "

S. A. F. PISTON BORGIO - 34, Av. du Roule - NEUILLY-s'-S.

VOULEZ-VOUS AVOIR LA PAIX

dans votre ménage et faire plaisir à votre femme ?
Faites monter de suite un

RECREO



réglable immédiatement de 25 à 135 kilos
IL EST SUPÉRIEUR AU MEILLEUR
Frs : 290
demandez-le à votre fournisseur habituel ou à **BASTIDE, 56, bd de Clichy, PARIS**

LIPTON Souvenez-vous que **LIPTON à DIJON**
est le spécialiste des pièces moteurs, réparations soupapes, axes, etc...

DRESCH

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

Peugeot 3 CVP. 108 en excel. ét. A vend cse départ serv. mil. Press., s'adr. Georges Monin, 33, rue Daru (8^e). Px 1.200 fr.
A profiter occas. intér., bas prix. Moto-Agency, 24, boulevard de Charonne.
Royal Enfield 500 cmc., dble tub., eq. compl., sélect., sac., tr. b. ét. garanti 120 à l'h. 3.000 fr. Geneste, 1, r. du Simplon-18^e.
Royal Enfield 500 culb. 33, tte beauté. 3.500 fr. Rep. moto pl. faib. Caillot, 31, rue du Pressoir (20^e).
Soyer 4 CV, Jap ecl. 1.000 fr., vélom. dame, homme 500. Cerurier, 3, rue des Plantes, Kremlin-Bicêtre (Seine). Métro Porte Italie.
Urgent Soyer 500 lat. av. side sport 33 delco. 2.200. Rest. Vitre, 241, r. St-Martin.
Köhler 500 comes en tête, mag. dynamo. 3.300 fr. 2, rue du Pont, à Suresnes.
Saroléa 500 « Grégoire » A.J.S. 500, a.c.t. très vite, 175 Terrot compétition. Rudge dirt-track, toutes avec tous pistons et pignons. Ford 19 CV, très bon état. Richardson, 3, rue Alain-Chartier (15^e).

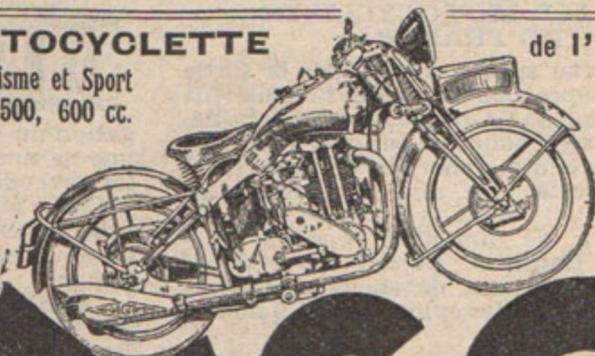
SIDECARS

650 fr. châssis sides neufs. V.W., 5, rue Franklin, Le Pré Saint-Gervais (Seine).
B.S.A. 2 cyl. culb., 4 vit. au pied, av. side Bufflier, ensemb. magnif., ayant coûté 13.000 fr., roul. seul. 13.000 km., à vend cse ach. voit. Reprend. moto. Chaussures Cendrillon, Toul.
Saroléa 500 cmc. gd sport, av. side Bernardet, gar. en b. ét., à vend. bas px. Urgent Voir s. à 7 h. 30. Kutka, 30, pas. Ch.-Dallery (11^e).

VOITURES

A vendre cse dép. torpédo 5 CV Peugeot 500 fr. Fougère, rue Buffon, Sucy-en-Brie.

La **MOTOCYCLETTE** de l'ÉLITE
Grand Tourisme et Sport
250, 350, 500, 600 cc.



MGCC

MARCEL GUIGUET et C^{ie}, CORBELIN (Isère)
AU SALON : STAND 10 - GALERIE H

La Société DRESCHMOTOR présente



les **Motos DRESCH**

116, Boulevard de Grenelle (La Motte-Piquet) SUFFREN 47-91

Seule firme officielle des Pièces détachées DRESCH d'origine

La 500 supersport culbuteurs 1934 **4.200 fr.** 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.

MOTOCYCLISTES..
Par tous temps. En toute sécurité

L'AÉROPROFIL V8
Augmente confort et moyenne.

380^{fr} à la C^{de} 7 Verse de 150^{fr}



1380^{fr}

56K^{gs}
L.VANNOD
PUTEAUX (SEINE)

LES DOCKS DU PNEU

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

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

Pneus moto 25x3,00. 47 rs.
Pneus moto 26x3,50. 59 frs.
Pneus vélo 27x4,00. 65 frs.
Pneus vélo..... 10 frs.
Boyau..... 19.50
Bottes g^{re} pompiers, la paire 35 frs.

DEMANDEZ N.S TARIF

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^e).

Sandford 35 lat-twin occas. Sandford 34, 4 cyl. Ruby occas. moit. px. catal. repr., belle moto. 5, r. Emile-Allez-17^e.

Commerçant cse ach. voit. pl. forte vend. de conf., 5 CV Citroen, 3 pl., parf. ét. 2.800 fr. Triperie, 4, r. Souchal, Clichy. Aut. R bis, desc. pl. République, à Clichy

ON DESIRE ACHETER

Partic. achèterait voit. Rally ou grd sport 6 ou 7 CV. Huguet, 110, r. de Montreuil 11^e

Recherche moto 750 R. Gillet mod. ass. récent, av. ou s. side en parf. ét., faire offre av. prx et envoy. photo si possible, à Du-Dufrene, Saint-Mars-la-Brière (Sarthe).

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

ECHANGES

Besoin voiture, échang. ctre ma M.2. Gnome-Rhône neuve équi. compl. soulté. Picart, 139 bis, Champs-Élysées, LePerreux.

Peugeot 3 CV, 2 cyl. 400 fr. ou éch. ctre vélo parf. ét. Fradet, 28, r. d. Rosiers, St-Ouen

Amilcar 6 CV sport de tte beauté, éch. ctre moto ou side. Gros, 1, r. Decrès (14^e)

DIVERS

Vingt moteurs 175 à 500 cmc. Jap Mag Villiers, etc., 20 boît. 2, 3, 4 vit. ; 10 châssis et caisses sid. Doridant, 92, r. Paris, Romainville

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

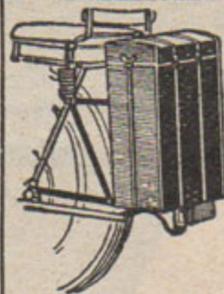
Motos C. L. UTILIA
Ttes cylindrées de 100 à 500 cc
Moteur L.M.P

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

fabriquent ou réparent tous cadres et fourches motos - Réalésage de cylindres - Réparation 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



Avec la malle **G. Frémont** plus d'ennuis pour les bagages légère, stable, résistante, imperméable.

Demandez notice et renseignements aux Établissements **Frémont**

86, Faubg. Saint-Denis - PARIS (10^e)
Tél. Provence 32-72

ACCU
- 26 -
rue St Gravière
NEUILLY-sur-SEINE

Huitric

RÉPARATIONS
MISE AU POINT - TOUTES MARQUES

Pour tous vos travaux consultez le spécialiste **DARSIN**

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

DEMANDE D'EMPLO

Photo dess. retouche, p. catalogue, spécialiste de mécanique, libre, 2 j. par sem. Dessinateur, 47 rue Chemin-Vert, Paris.

MOTOCYCLISTES
L'ANTHÈNE



DONNE DES AILES AUX MOTOS

Par addition d'"ANTHÈNE" Avoine des chevaux-vapeur, transformez vous-même le CARBURANT NATIONAL à 30 % d'Alcool en SUPERCARBURANT-IDEAL. Superlubrifiant, Antidétonant, Décalaminant. 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)
Salon de l'Automobile
Salle X - Stand 1

TERROT

Concessionnaire Exclusif
J. LÉGER

TOUTS MODÈLES EN MAGASIN
Toutes Pièces détachées
- Atelier Spécialisé -
Ouvert les dimanches matin

4, G^{de}-rue St-Maurice, Pont-Charenton
Téléphone: Ent. 20-39

ROUES

Construction pour motos, autos, avions canoës, etc...

Atelier spécial de réparations
Fournitures générales 20 ans d'expérience

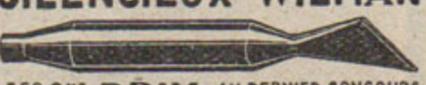
NAVILLE Frères
25, Rue Bezout - Paris (14^e)
Métro Alésis - Tél.: GOBelins 72-98
EXPEDITIONS EN PROVINCE

D. K. W.

présente 12, Rue de Cléry, son modèle du Salon bloc-moteur 3 vitesse, éclairage électrique, consommation réelle max. 2 lit., vitesse 60 km. etc. machine livrée complète prix except. 2... 59 fr.

Agents en France: LECOUEY Frères - CAEN

SILENCIEUX WILMAN



1^{er}, 2^{ème} et 3^{ème} PRIX AU DERNIER CONCOURS DE SILENCIEUX DU T.C.F.

6 et 8 RUE DE DIEPPE A COURBEVOIE
TEL. DEF. 19 65

Abonnements

	UN AN 52 numéros	6 mois 26 numéros	3 mois 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.

SAINT-PAUL MOTOS
TERROT

Reprise et réparations toutes Marques
Tous accessoires - Mise au point par spécialistes

A. HALHOUTE
19, Rue Charles-V - PARIS
Métro St-Paul - Tél. Archives 87-51
Permanence du M. C. de Paris

DERNIÈRE HEURE

Rudge 500 TT Réplica mod. 33, et. nf., 4 vit., sel. très rap. 3.500 fr. A débattre. Leblond, 44, rue Fessart (20°).
 Urgent sid. Motoconfort 500 culb., tt. éq., nomb. acc. 3.500 fr., tr. b. ét. méc., cse santé. Grosse, 20, boul. Saint-Marcel (5°).
 Bonnes occasions Dollard 500 cmc. 1.400 fr. Peugeot P. 110. 900 fr., rep. bicycl. à mot. 115, rue République, Creil (Oise).
 Cond int. Chenard 7 CV, 6 pl., parf. ét. méc. 3.500 fr. Bery, 3, av. Jules-Ferry Malakoff. A partir de 19 heures.
 Sidecar Bernardet, gd sport, nf. 1.200 fr. Ledain, 234, rue des Pyrénées, sam. apr.-midi, tous les jours après 7 heures.
 Gillet Herstal 350 cmc. supersp. culb., t. sad E.N. ou reprend. moto 500 cmc. Guillon, 84, rue Bobillot (13°).
 Collection Moto Revue de 1933 à 1935 faire offres. Guillon, 84, rue Bobillot (13°).
 Motards pour tous vos tricots sports ou fantaisies, pull-over, gilet, chaussettes, etc., sachez que chez Pierre Bonjour, 10, boulevard Saint-Antoine, à Versailles, vous aurez toujours satisfaction et qualité pour un prix défiant toute concurrence.
 Affaire à enlever. 350 cmc. LMP culb. dble échap. excel. ét. méc., entier. éq. écl., avertis., dépres. Altona, compt. tan sad, chang. de vit. au pied, etc., présent. parf., vit. 105 km., consom. garant. 3 l. de poids lourd aux 100 km. 1.800 fr. Raban, 5, qua Montebello (5°).
 M.G. 5 CV. 120 à l'heure, peu roulé, car. mec. imp. Katz. Provence 14-52.
 Darmont. Etoile de France, écl. élect. c. départ régiment 1700 fr. Viau, 13 r. Henri Taricl, Issy.

LISEZ

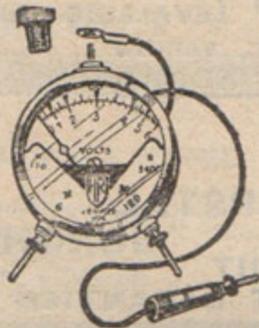
L'actualité Automobile

NOS PRIMES HEBDOMADAIRES



L'ECLAIR
 désulfate, régénère, conserve et prolonge les batteries d'accumulateurs
 Le 1/2 litre.
 Valeur : 10 fr.
 Abonnés : 7 fr.
 Lecteurs : 8 fr. 50
 Pris à nos bureaux

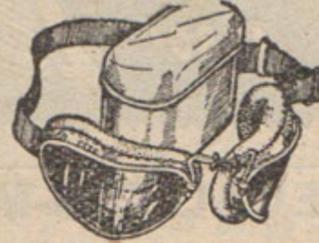
Les frais d'envoi en province s'élèvent à 7 fr. 75 pour un flacon et à 9 fr pour 2 flacons.



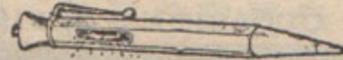
Voltmètre de poche permettant de vérifier la tension des accus. Valeur 18 francs; Abonnés 9 francs; Lecteurs 12 francs; Frais d'envoi : 2 francs



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



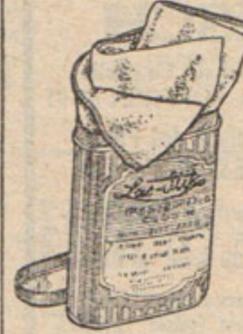
La lunette type pour le motocycliste réglable, adhérence parfaite, ne laissant pas passer la poussière, verres bombés, laissant une visibilité intégrale.
 La lunette Dictator dans son étui :
 Valeur : 35 fr. Abonnés : 25 fr. Lecteurs 30 fr. Frais d'expédition : 2 fr.



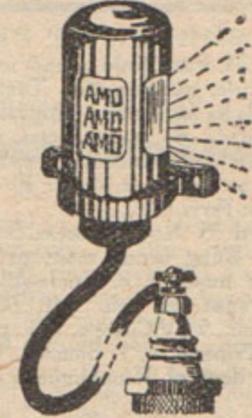
Le Stylauto porte-mine combiné avec un vérificateur instantané d'allumage
 Valeur : 10 fr. Abonnés : 7 fr.
 Lecteurs : 9 fr. Port : 1 fr. 50.

CHIFFON LAS-STIK

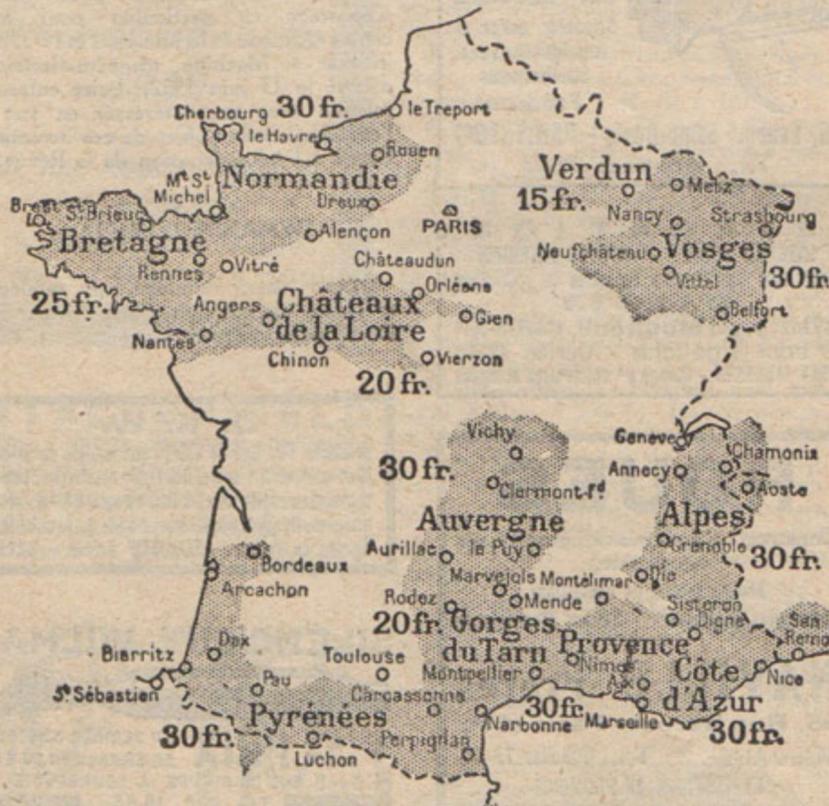
Sans usure, nettoie et polit : émail, peinture, nickels, chrome, etc..., sans effort ni produits.



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



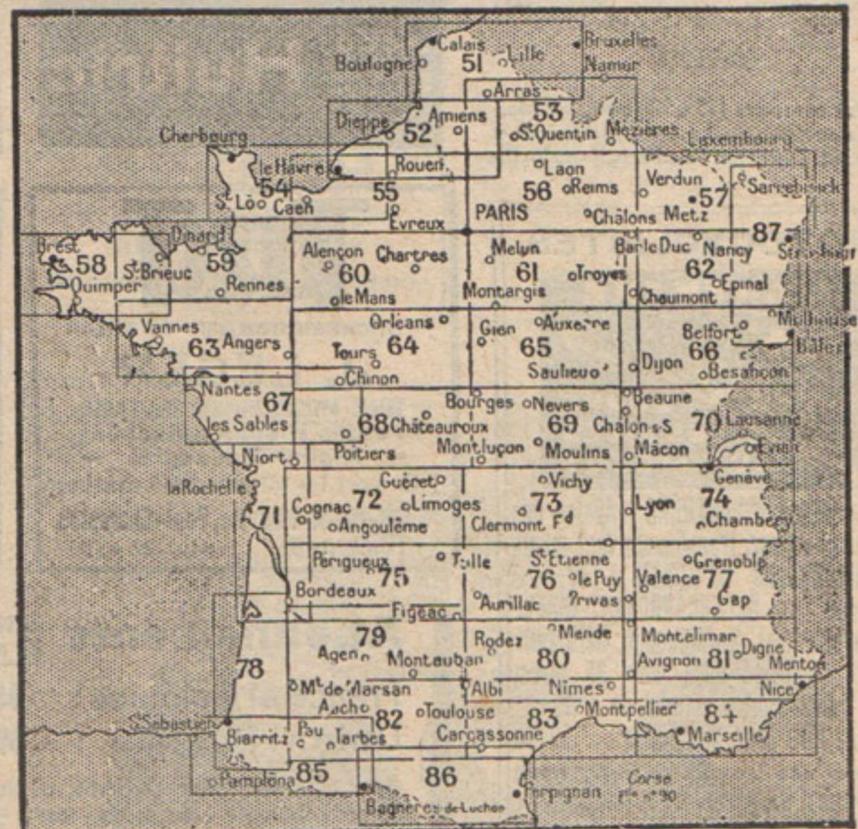
LANTERNE AMO
 Valeur : 25 fr.
 Abonnés : 13 fr. 50
 Lecteurs : 18 fr.
 Port : 1 fr. 75



Toutes les Cartes et tous les Guides **MICHELIN**

Envoi par poste, sans frais (aucun envoi contre remboursement)

Vous trouverez à la **"MAISON DE LA MOTO"** (et à des conditions fort intéressantes)



PUB. "L'ILLUSTRATION"



VOUS TROUVEREZ DÈS MAINTENANT
DANS TOUTE LA FRANCE, L'HUILE

Castrol
MARQUE DÉPOSÉE
BREVETÉE (S.G.D.G.)

SOCIÉTÉ ANONYME DES HUILES CASTROL - 20, RUE DU MOULIN-DES-BRUYÈRES - COURBEVOIE (Seine)

Si vous aimez la voiture,
le Tourisme automobile,
la compétition,
la mise au point,
le bricolage...

... lisez



... qui doit son
énorme succès

à sa présentation personnelle,
à ses compte-rendus fidèles,
à ses articles techniques,
à ses essais de machines,
à ses tuyaux de réglage,
à ses idées nouvelles,
à ses dessins inédits,

parce que
sa rédaction documentée
est vivante et sincère
sa direction indépendante.