

26^e ANNÉE N° 823

15 DECEMBRE 1938

14.000 kilomètres à vélomoteur

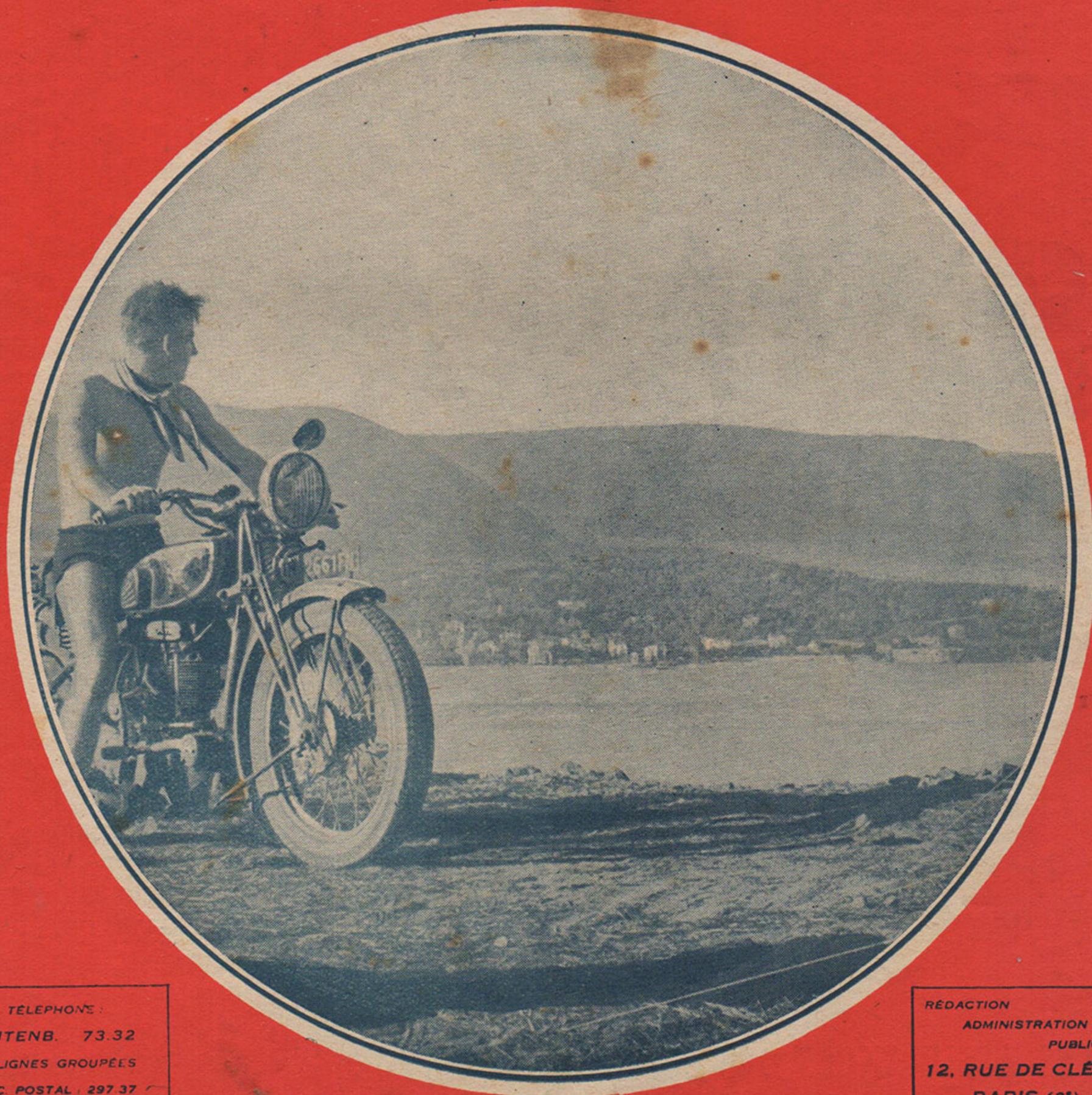
MOTO REVUE

TOUS LES
VENDREDIS

LE NUMERO

1^{er} 50

VÉLOMOTEURS
MOTOS SIDECARS
CYCLECARS



TÉLÉPHONE :

GUTENB. 73.32

4 LIGNES GROUPÉES

C./C. POSTAL : 297.37

RÉDACTION

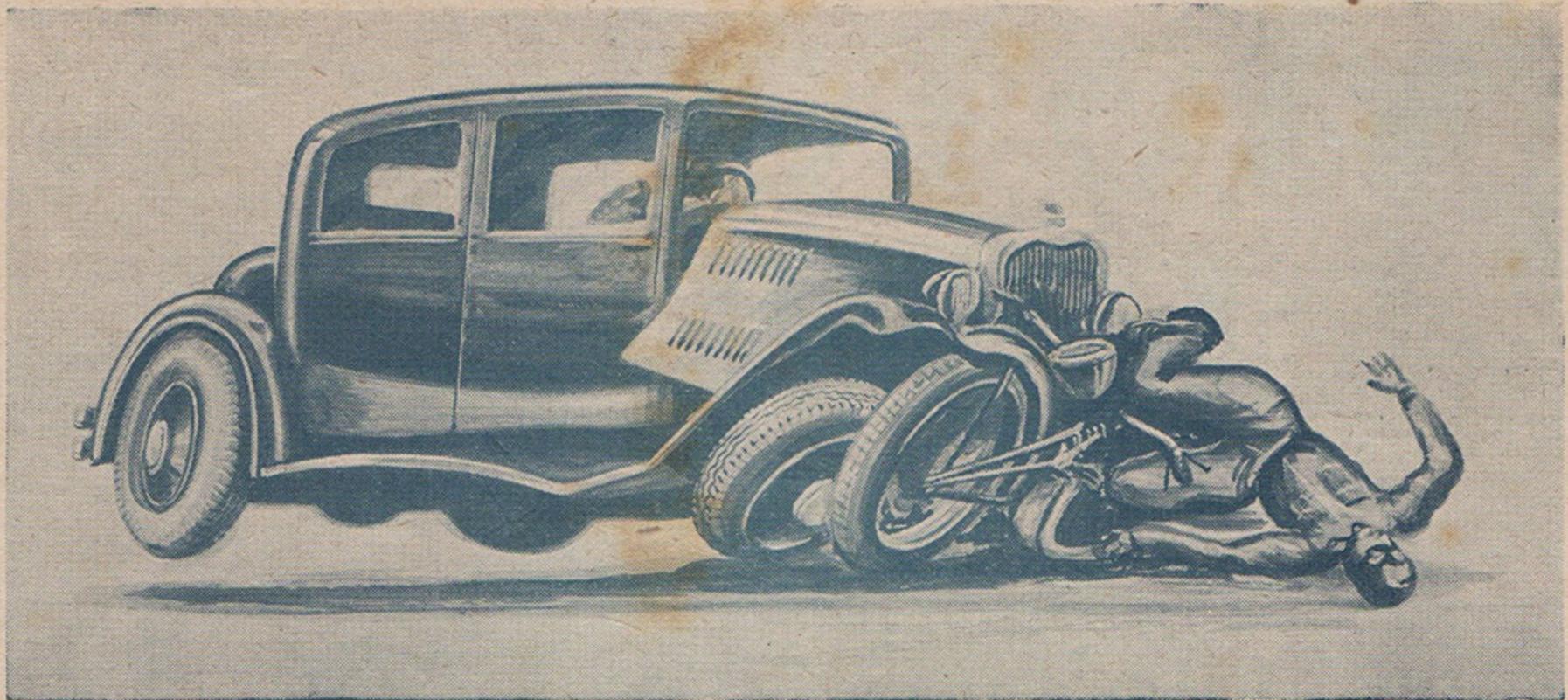
ADMINISTRATION

PUBLICITÉ

12, RUE DE CLÉRY

PARIS (2^e)

L'HEURE DU BAIN AU CAMP DE LA FAVIERE, SUR LA COTE D'AZUR



Ce qui importe

**c'est d'être
a s s u r é
à une bonne
compagnie**

NOUS INFORMONS NOS ABONNES QU'ILS PEUVENT
BENEFICIER, PAR L'INTERMEDIAIRE DE NOTRE SER-
VICE D'ASSURANCE, DE TARIFS INTERESSANTS, AUX
GRANDES COMPAGNIES DE PREMIER ORDRE,
TELLES QUE :

L'UNION, L'URBAINE, LE SECOURS, LES LLOYDS DE
LONDRES, etc...

EN OUTRE, NOTRE SERVICE D'ASSURANCE ETEND
SES OPERATIONS D'ASSURANCES A TOUTES LES
BRANCHES: INCENDIE, ACCIDENTS DU TRAVAIL,
MALADIE, VOL, BRIS DE GLACE, DEGATS DES
EAUX, etc...

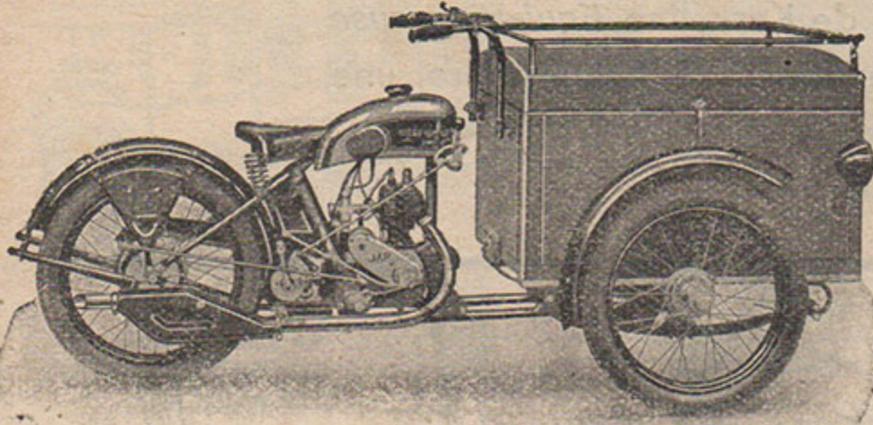
LES ASSURANCES DES EDITIONS DE REVUES

12, rue de Cléry, 12 - PARIS

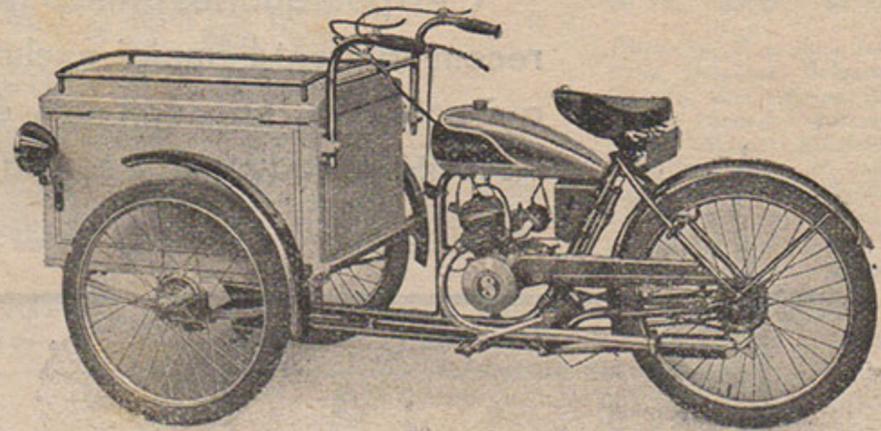
COMMERÇANTS

— Vous augmenterez votre chiffre d'affaires —
— et diminuerez vos frais généraux en utilisant —
pour vos Transports ou Livraisons les **TRIPORTEURS...**

NEW-MAP



Type TM2 à moteur « JAP 3 CV »
Charge utile 200 kgs



Type TM1 à moteur SACHS 2 vitesses
Charge utile 100 kgs

VENTE A CRÉDIT, un tiers au comptant, SOLDE en 10 MOIS

CATALOGUES ET RENSEIGNEMENTS

LYON - 124, Avenue Lacassagne ...
MARSEILLE - 17, Rue du Village..
TOURCOING - 13, Rue du Printemps.
LILLE - 95, Rue Nationale
NICE - 17, Rue Honoré-Sauvan

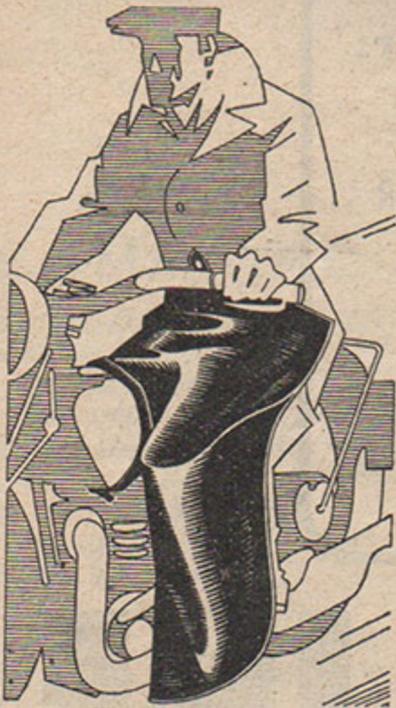
USINES
SORACI
DEGRYSE
MERLIN
MURAIRE

PARIS - 12, Rue Jean-Nicot
34, Rue de Charonne
TOULON - 6, Place d'Armes
CANNES - 11, Rue Achard
NANCY - 48, Rue de la Commanderie

FROTEY
VOIVENEL
AUDEMAR
GIOANNI
LEFEVRE

MOTORIST-SPORTS

41, Avenue des Terres
PARIS, XVII^e ÉTOILE 22.37



TABLIERS de MOTO
TOILE CUIR FEUTRE ARMÉ
IMPERMEABLE

STORMGARD
DOUBLE POITRINE, 3 ÉPAISSEURS FOURRÉS
UNE EXCLUSIVITÉ "Motorist"

CANADIENNES FOURRÉES **225 ₣**
DEPUIS

CUISSARDS et SEATLESS

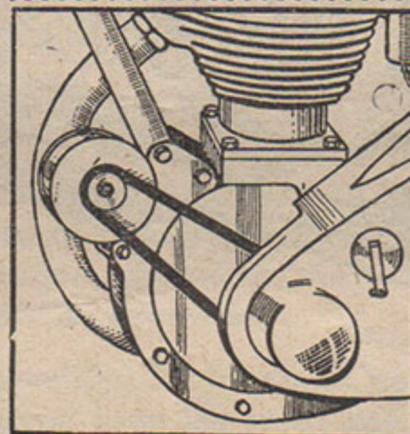
SPECIALISTE DES VÊTEMENTS DE CUIR

Rafale

SACOCHE DE CUIR BLOUSONS DEPUIS 175 ₣
La Paire 39 et 75 ₣ CASQUES PROTECTEURS 75 ₣

Tous les accessoires de moto V. et W.

CADEAU UN STYLO GRATUIT expédié FRANCO
AVEC LES CATALOGUES
CONTRE 2 ₣ EN TIMBRES
REMBOURSÉS PAR BON
BONS DE LA SEMEUSE ACCEPTÉS



LA COURROIE ROLÉO

augmente le rendement
des dynamos

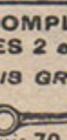
Les Courroies trapézoïdales
ROLEO de fabrication fran-
çaise, sont étudiées spécia-
lement pour l'entraînement des
dynamos de motos.

Composées de cordes et de
toiles enrobées dans une gomme
de très haute résistance,
elles sont garanties inexten-
sibles.

Réclamez là à votre fournisseur habituel ou à défaut aux

Etablissements ROLLET
64, Rue de la Folie-Méricourt, PARIS

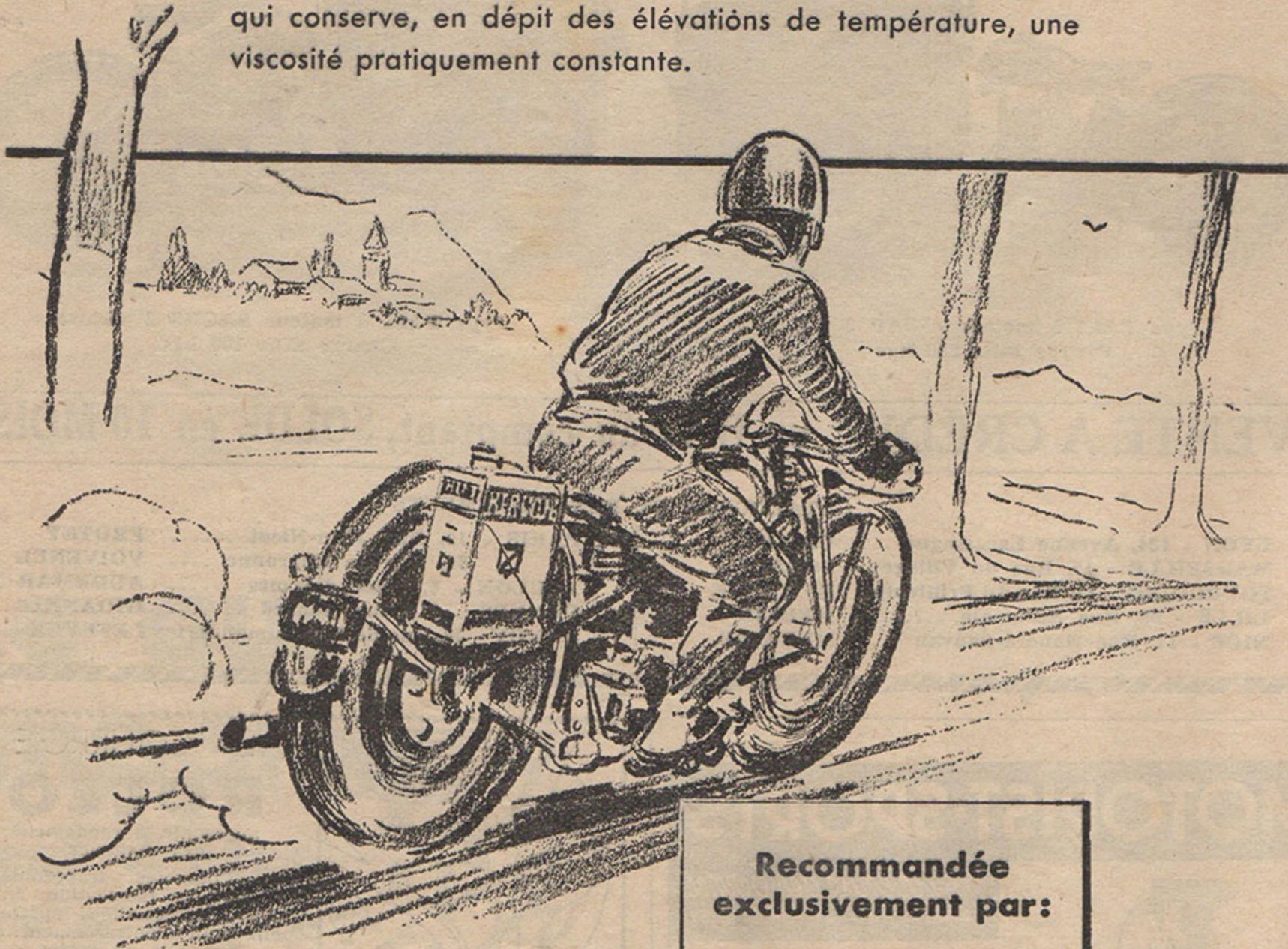
Catalogue accessoires sur demande

 depuis 52 fr.	 depuis 40 fr.	 depuis 25 fr.	
TOUT POUR LA MOTO			
STOCK de 100 TONNES de PIÈCES de TOUTES MARQUES			
 680 fr.	PIÈCES DRESCH		 380 fr.
USINES DRESCHMOTOR			
à CHAMARANDE (S.-et-O.)			
19, rue Violet PARIS (XV ^e)			
CARBURATEURS MAGNÉTOS, PISTONS REVISION DE MOTEURS et BOITES			
 300 fr.	100 MOTEURS COMPLETS 2 et 4 TEMPS	 40 fr.	 40 fr. le mètre
1.000 BOITES 2 et 3 VITESSES			
DEVIS GRATUITS			
depuis 70 fr.			
65 fr.			

Echange de nos moteurs 4 temps 3 et 4 CV
contre JAP et ZURCHER usagés.

LES MOTEURS à refroidissement par air exigent une huile d'une extraordinaire constance de viscosité.

C'est pourquoi les principaux Constructeurs de motocyclettes recommandent l'emploi exclusif de Kervoline *Equi-Visqueuse* qui conserve, en dépit des élévations de température, une viscosité pratiquement constante.



**Recommandée
exclusivement par:**

DAX - DOLLAR
KOEHLER - ESCOFFIER
MAGNAT - DEBON
M.R. - MARC
MONET - GOYON
PRESTER - RADIOR
RENÉ - GILLET etc...



F. 38-505

KERVOLINE

EQUI-VISQUEUSE



MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE VENDREDI, FONDE EN 1913
DIRECTEUR-FONDATEUR CAMILLE LACOME

ABONNEMENTS
UN AN 6 MOIS 3 MOIS
52 N^{os} 26 N^{os} 13 N^o
FRANCE & COLONIES
45 fr. 23 fr. 14 fr.
UNION POSTALE
66 fr. 34 fr. 20 fr.

Allemagne, Argentine, Au-
riche, Belgique, Bulgarie,
Canada, Congo Belge, Es-
pagne, Hongrie, Luxem-
bourg, Maroc, 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.

REDACTION
ADMINISTRATION
PUBLICITE

12, rue de Cléry, PARIS (2^e)
Tél. GUT. 73-32 (4 lig. gr.)
C.C. Postal 297-37

Toujours les folies



CONNAISSEZ-VOUS un obscur parlementaire du nom de Jonas, président de la Commission des travaux publics à la Chambre des Députés? Voici qu'il s'avise de faire sien le projet Damblanc que le gouvernement a très sagement refusé d'admettre dans les trains déjà comblés des décrets lois.

Il s'agit, bien entendu, de tirer encore de l'argent de notre poche. Et cet argent serait destiné à développer le tourisme en France. Or nous connaissons trop la signification parlementaire de ce mot : développer, c'est créer des organismes inertes où l'on case ses amis politiques, c'est s'offrir des voyages somptueux agrémentés de ces discours si profonds dont nos hommes de gouvernement ont le secret. Le tourisme n'aurait pas grand chose à voir là-dedans, ou du moins il serait accablé de charges nouvelles, de paperasses, de tracasseries de toute sorte, car cela s'appelle organiser!

Si l'on écoutait cet excellent M. Jonas, le permis de conduire devrait être renouvelé tous les ans avec tous les trois ans ou même tous les deux ans une visite médicale (il faut bien faire plaisir au corps médical ou du moins à ses représentants au parlement). Le prix de la carte grise annuelle serait de 50 francs.

Autre astuce : l'U.N.A.T. se verrait retirer le service des permis de conduire. Ainsi, de cette organisation qui pourrait servir d'exemple à celle de l'Etat, et qui permet à celui-ci de réaliser de gros bénéfices, elle serait en quelque sorte destituée. Et alors, l'Etat ferait passer les permis de conduire. Il n'y a pas besoin d'être prophète pour prévoir ce qui en résultera : un beau déficit.

Mais ce n'est pas tout. M. Jonas estime à 5.000.000 le nombre des véhicules automobiles qui circulent en France. Les statistiques officielles n'en n'indiquent même pas la moitié, 2.000.000 environ. M. Jonas voit double. Cela montre en tous cas l'incroyable inconscience de certains parlementaires et leur incompetence.

SOMMAIRE :

Informations	960
Quinze jours de vacances à moto, par Tschumperlé	961
Monopoles touristiques	962
A propos de roulements à billes ...	963
14.000 kms à vélomoteur, par Robert Sexé	964
Un pneu increvable.	966
Le motocycle industriel	967
La suspension AR, par A. Jucquelier	969
Protection du mécanisme, par Regainraz	971
Tribune libre	972
Clubs	973
Constructeurs - Fabricants	975

Moto Revue

Informations

◆ ENRICO FERMI PRIX NOBEL DE PHYSIQUE

Le professeur Enrico Fermi qui vient de remporter le prix Nobel de Physique est une personnalité de l'automobile italienne, puisqu'il est directeur central du laboratoire de l'importante firme d'équipement électrique Magneti-Marelli.

◆ RIGHETTI N'EST PAS UN MOTOCYCLISTE

La presse italienne nous a présenté Righetti, le nouvel équipier d'Alfa-Corse, comme un ex-champion motocycliste. Or, il paraît que non seulement Righetti n'a pas couru à motocyclette, mais qu'il ne sait même pas rouler en vélo. Cela ne l'empêche d'ailleurs pas de conduire avec brio les voitures de la firme milanaise.

◆ BLANCS D'ŒUFS

Savez-vous que des blancs d'œufs appliqués sur les joints d'une magnéto sont le plus sûr moyen d'éviter les infiltrations d'eau !

◆ AMELIORATION DU CARBURANT TOURISME

Nous rappelons à nos lecteurs que le carburant tourisme aura prochainement une spécification nouvelle. Son indice d'octane sera augmenté. Cela ne nuira pas au rendement des moteurs, bien au contraire.

◆ LES IMPORTATIONS HOLLANDAISES

Durant les huit premiers mois de l'année, la Hollande a importé 9.000 véhicules automobiles, dont une bonne partie d'origine germanique.

◆ DU PETROLE EN CORSE

On aurait identifié en septembre dernier les gisements de pétrole en Corse et il semblerait possible d'en envisager sous peu l'exploitation.

◆ SILENCE COMPLET EN ETHIOPIE

Il est possible que l'abolition des signaux acoustiques soit décrétée d'ici peu en Afrique Orientale Italienne. Il paraît que des essais dans la zone centrale d'Addis-Abeba auraient donné dernièrement les résultats satisfaisants.

Rassemblée devant le magasin de M. Ricard, voici l'équipe du Motoball Club de Vitry, qui, au cours des matches qu'elle dispute avec succès, pilote la nerveuse 250 cmc. Terrot, spécialement équipée.

◆ SERPENTINE !

Les tubes des fourches arrière de certaines bicyclettes anglaises et aussi les bras des fourches avant ondulent comme des serpents. C'est de la folie pure. Mais on dit que la raison est que les marques espèrent aussi se faire remarquer quand un amateur gagne une course. C'est une publicité déguisée !

◆ POUR PROTEGER LES CYCLISTES EN CAS D'ACCIDENT

Le grand nombre de cyclistes circulant en Allemagne est la cause de nombreux accidents, 30.000 par an sur un total de 90.000. C'est pourquoi l'Union Vélocipédique Allemande envisage l'institution d'un office spécial ayant pour objet de procurer à ses membres un contrat d'assurance à bon marché. Il serait également possible que d'ici quelques temps la Suisse se décide à rendre obligatoire l'assurance pour les cyclistes.

◆ PNEUMATIQUES REMPLIS D'AIR ET D'EAU

On aurait expérimenté avec succès en Amérique, un pneu muni d'une chambre à air remplie aux trois quarts d'eau. L'espace restant serait occupé par de l'air sous une pression très réduite. Ce procédé aurait pour résultat d'augmenter la souplesse du pneu et son pouvoir anti-dérapant, particulièrement sur glace ou verglas. Pour éviter la congélation

de l'eau, on y incorpore du chlorure de calcium, produit sans action sur le caoutchouc.

◆ LE COMMERCE DE LA MOTO EN ANGLETERRE

Durant les 11 premiers mois de cette année, les exportations anglaises de vélos, motos, pneus et accessoires représentent une valeur approximative de 900 millions de francs.

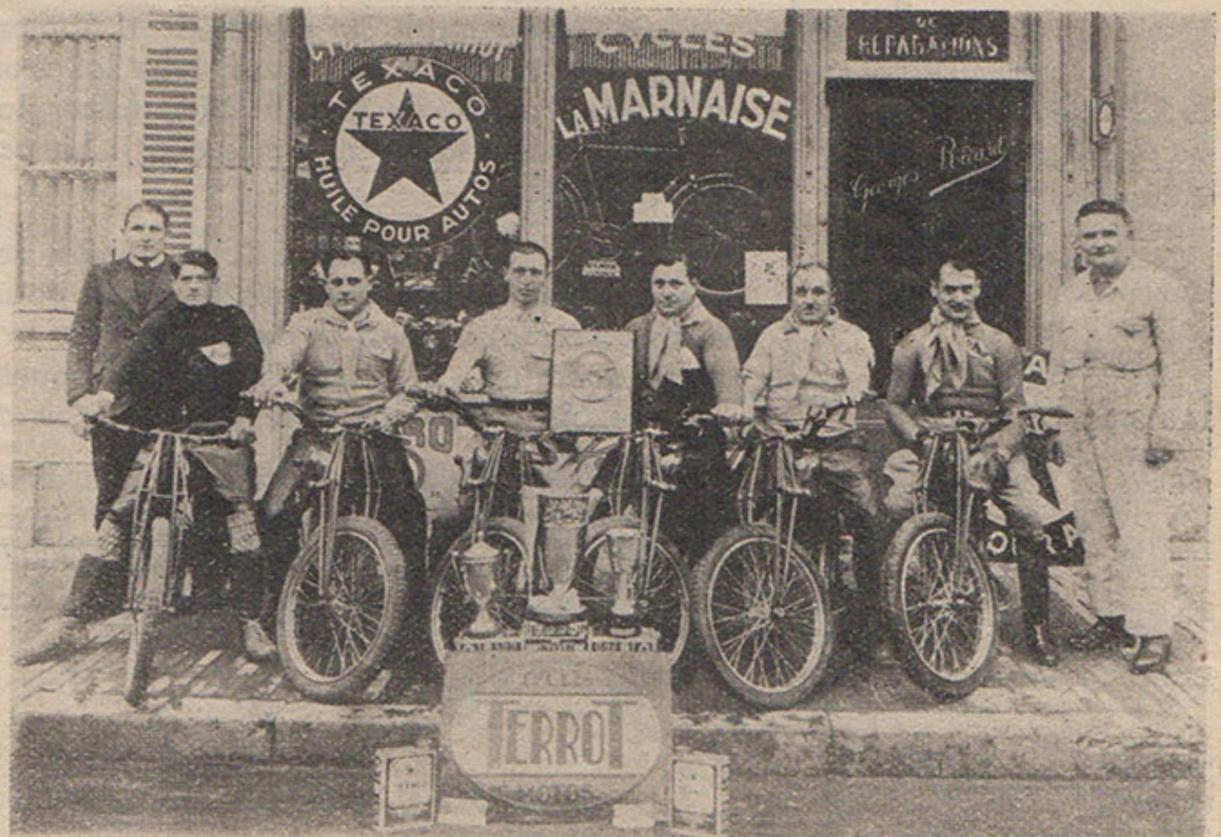
D'après les statistiques du Ministre des Transports d'Outre-Manche, 6.602 motos, tri-moteurs, tri-cars et cyclecars ont été enregistrés en mars 1938, ce qui représente, par rapport à mars 1937, une régression de 624 unités. On a vendu 232 machines au Pays de Galles, 277 en Ecosse.

Pendant le premier trimestre de l'année, les ventes de motos en Angleterre s'élevaient à 12.777 machines contre 14.525 pour la même période de 1937.

◆ MOTO VOLEE

La maison Peugeot nous signale le vol d'un vélomoteur de sa fabrication survenu à Nantes, Cours St-Pierre, le 27 novembre dernier. Voici son signalement :

Vélomoteur 52 CHL, n° 361 709, bleu bleuet, appartenant à M. S. Bonnet, 28, rue Léon-Jamin, à Nantes. Faire parvenir à cette adresse tous renseignements à son sujet.



LE GRIPPAGE EST TOUJOURS LE RESULTAT D'UNE ABSENCE D'HUILE

Près de la Source du
Rhône, en Suisse.

15 Jours de vacances

21 août. Réveil rendu triste par une forte pluie, qui nous accompagnera jusqu'à Perpignan par les magnifiques gorges de Quillan. Après Perpignan, ce sera un terrible mistral qui se mettra de la partie, nous empêchant de rouler à plus de 40 à l'heure jusqu'à Béziers. Nous aurions quand même préféré la pluie au mistral. Par Montpellier, Arles et ses monuments, nous gagnons Salon et sa belle fontaine où nous prendrons notre repos après 429 kms, la plus longue étape de notre randonnée.

22 août. En route pour Marseille, visite sommaire de la ville que nous connaissons déjà pour y être passés un an auparavant, revenant d'un voyage en Italie, en moto bien entendu. Par la Gineste, nous rallions Toulon, Ste-Maxime et toutes les autres plages Méditerranéennes pour finalement aboutir à Cannes, 336 kms.

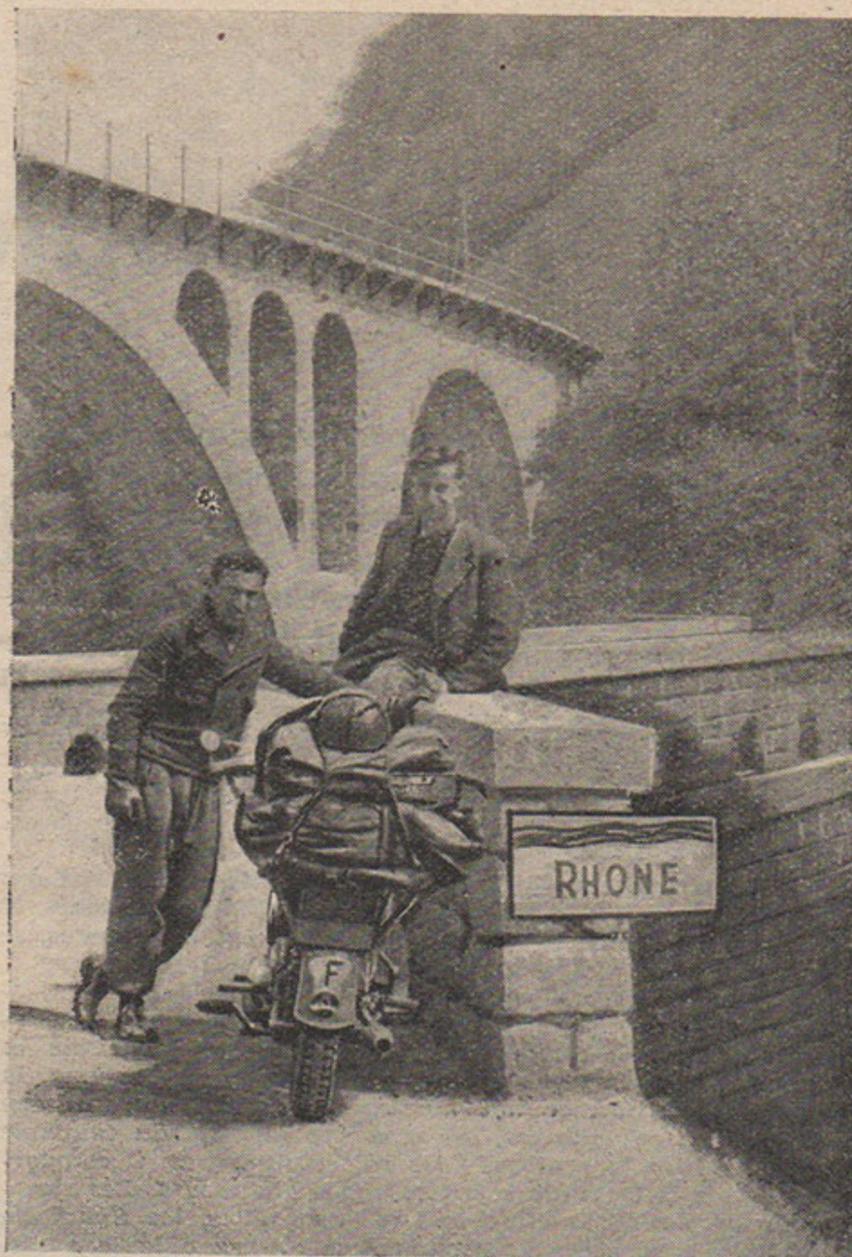
Le lendemain, 23 août, nous décidons de coucher encore une nuit à Cannes, qui décidément nous a bien plu. Nous profitons de cette tournée de demi-repos pour faire un tour à Nice, Monaco, l'aller par la Moyenne, le retour par la Grande Corniche. Nous faisons faire la vidange à Nice après 1.350 kms, avant d'aborder les Alpes. Retour à Cannes après 158 kms de promenade.

24 août, départ matinal pour la grande étape alpestre, par Grasse, nous filons vers le col d'Allos, descente sur Barcelonnette, escalade de Vars par une route défoncee et pcussièreuse, descente sur Guilestre, voilà que commence déjà le col d'Izoard, le plus sauvage des cols que nous ayons fait, passage à Briançon et nous voilà embarqués vers le Lautaret et le Galibier, descente sur Valloire, St-Jean de Maurienne et terme d'étape à la Paz après 359 kms. Nous sommes très enthousiasmés par notre premier contact avec les Alpes, d'autant plus que le temps était magnifique et les paysages magnifiques.

25 août, départ pour Modane, Lanslebourg et Iseran, le col géant, pas trop dur au moins en moto, les cyclo-touristes n'en diront peut-être pas autant. Descente magnifique, route très large et bien goudronnée sur Bourg-St-Maurice. Par Ugine, nous montons le col des Aravis, d'où nous avons une vue magnifique sur le Mont-Blanc pour arriver à Thonon, après 291 kms.

Le lendemain, nous décidons de rester à Thonon, parties de canotage et bains dans le lac Léman. Vers le soir, nous allons faire un tour à Evian.

27 août. Notre voyage touche bientôt à sa fin. Un peu à contre-cœur, nous nous rapprochons de notre ville. Cependant, nous profitons de ce que nous avons encore un jour devant nous pour faire un petit saut en Suisse, où malheureusement avec les cours monétaires actuels notre argent ne vaut pas grand'chose actuellement. Par Sion, Brig et Cletsch, nous montons à la Furka (glaciers du Rhône, visite de la grotte de glace). Les routes alpestres en Suisse ne sont pas en aussi bon état que les



à moto

(Suite, voir le précédent numéro)

nôtres. Les nombreux virages en épingle à cheveux rendent la montée assez dure. Malgré cela, nous n'avons jamais besoin de prendre la première vitesse, prenant tout en seconde, parfois même en troisième. Descente de la Furka sur Andermatt, à Hospenthal, nous débouchons sur la route du St-Gothard. Nous descendons à Fluelen au bord du lac des Quatre Cantons et couchons ce soir à Seewen au pied des Mythen, après une étape de 343 kilomètres.

28 août. En route pour la dernière étape, par Lucerne, Olten, Bâle et Mulhouse, 210 kms. Nous rentrons bien contents de notre voyage et souhaitons pouvoir recommencer l'année prochaine.

Pour couvrir ces 4.282 kms, il nous a fallu exactement 192 litres d'essence, ce qui fait exactement 4 l. 48 aux 100 kms, ce qui pour une 500 cmc. frisant le 140 à l'heure n'est pas trop. Pendant tout le trajet, nous n'avons pas touché une fois à un seul outil, les sacoches ne furent même jamais ouvertes. Le nouveau dispositif de graissage des soupapes dans bain d'huile avec couvercle est vraiment épatant. Pour les 15.000 kms que nous avons déjà sur notre machine, nous n'avons encore jamais réglé une soupape. Quiconque n'a jamais essayé une R.S.S.E. ne peut se rendre compte de ses qualités de souplesse, d'accélération et de vitesse.

A TSCHUMPERLE.

Les "Monopoles Touristiques"

La question des "Monopoles Touristiques" défraye actuellement la grande presse. Si l'état de choses actuel ne nous donne pas intégralement satisfaction, les modifications envisagées seraient peut être néfastes. L'article que nous publions ci-dessous est une mise au point de l'U.N.A.T.

Une attaque

VOUS connaissez l'histoire de ces enfants trouvés qui ont été recueillis et éduqués par de généreux tuteurs et qui, parvenus à l'âge d'homme et à certains mérites, se voient revendiqués par plusieurs pères ?

C'est exactement celle du tourisme en ce moment.

Qui donc, en France, il y a trente ou quarante ans, soupçonnait seulement l'importance économique du tourisme et se souciait de préparer son avenir ? Qui donc assumait la charge de transformer nos hôtels, d'aménager notre réseau routier et nos montagnes, de répandre le goût du tourisme et d'en faciliter la pratique ? Ce rôle était ingrat, il comportait plus d'efforts et de sacrifices que d'honneurs. Les Associations de Tourisme et, plus tard, avec elles, les Syndicats d'Initiative l'ont accepté. Personne ne songea à le leur disputer.

Mais voici qu'aujourd'hui le tourisme s'affirme comme une industrie nationale de premier plan. Chacun alors se fait gloire de pousser à son développement, et certains prétendent y parvenir en retirant d'abord aux Associations, dont l'action se révèle soudain gênante, l'enfant qu'elles ont nourri.

Pour justifier cette déchéance paternelle, que faire, sinon essayer de trouver aux parents adoptifs quelque culpabilité et jeter sur eux le discrédit ?

Ecrire par exemple que les Associations de tourisme, avides d'affirmer leur dictature, ont cherché à mettre en tutelle le tourisme réceptif et même le tourisme officiel ? Argument malheureux, car les Syndicats d'Initiatives, organes vitaux du tourisme réceptif, ont été précisément créés et sont toujours soutenus par les Associations qui fournissent également au Centre d'Expansion du Tourisme une subvention financière annuelle importante.

Les « Monopoles »

CE que l'on voudrait en effet nous prouver, c'est que, si les Associations sont aujourd'hui si prospères, c'est parce qu'elles ont accaparé à leur profit certains monopoles soi-disant très fructueux : que l'Etat en ait la jouissance, et il pourrait prendre en main les services d'utilité publique (aménagement du réseau routier, de la montagne, protection des sites et monuments, etc...), dans lesquels les Associations se sont injustement substituées à lui, organiser la propagande, bref, donner au tourisme une impulsion définitive.

Ces « monopoles de fait », ce sont la délivrance des permis de conduire et celle des titres douaniers. Ils ne rapporteraient pas moins de plusieurs dizaines de millions aux Associations, somme d'ailleurs que l'Etat, au dire de certains, se ferait fort de porter, par une judicieuse administration, à quelque 200 millions !

Deux cent millions ! Hélas ! nous craignons fort que ce pactole fabuleux ne fonde à la lumière de la vérité comme neige au soleil... Et pour commencer, voyons ce qu'il faut penser des millions qui entrent « par dizaines » dans les poches des Associations...

Le permis de conduire

ON sait que les services d'examen en vue de l'obtention des permis de conduire ont été confiés par le ministre des Travaux Publics à l'U.N.A.T. (Union Nationale des Associations de Tourisme).

Mais cette convention est si loin de constituer un monopole pour ce groupement que l'U.N.A.T. exerce sa mission sous le contrôle permanent des représentants de l'Etat dont certains siègent dans son comité Directeur ; d'autre part, aucun examinateur ne peut être nommé par elle sans l'agrément du ministre des Travaux Publics.

D'autre part, il est tout à fait inexact de prétendre que les revenus du permis de conduire restent acquis à l'U.N.A.T., étant donné qu'ils sont, au contraire, versés à peu près intégralement au trésor public. En effet, sur les 95 fr. que coûte actuellement un permis, l'Etat exige la presque totalité du montant, puisqu'il ne laisse à l'U.N.A.T. que 9 fr. par examen pour la rembourser de ses frais : paiement de ses inspecteurs, de ses employés, de son loyer, etc... Elle ne tire donc, quant à elle, aucun profit de sa mission, et depuis ces dernières années même, elle est à peine parvenue à équilibrer le budget du Service des Examens. En 1938, celui-ci sera en déficit de plusieurs centaines de milliers de francs. Comment peut-elle, dans ces conditions, réaliser le bénéfice annuel net de deux millions de francs qu'on lui attribue ?

Il fut un temps cependant où la quote part qui lui revint sur le produit des permis de conduire lui laissa, en fin d'année, quelques excédents. Ceux-ci furent immédiatement employés, d'accord avec le Ministère des Travaux Publics, à la constitution d'un Répertoire général des Permis de Conduire, et, exceptionnellement, à l'octroi de subventions à la Police de la Route, au Musée National de la Voiture et du Tourisme, et aux Postes de Secours sur Route.

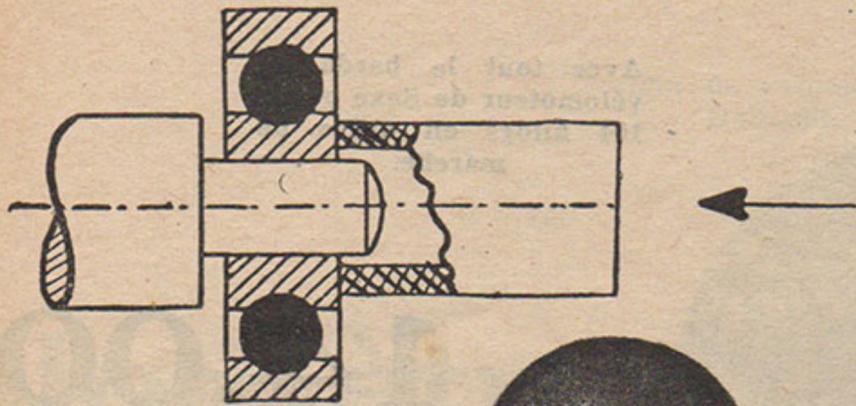
Les Postes de Secours sur routes font précisément partie de la liste des services d'utilité publique que certains voudraient voir prendre en main par l'Etat. Mais l'organisation des Postes de Secours telle qu'elle a été réalisée par l'U.N.A.T. ne peut se transformer du jour au lendemain en service public. En effet, cette organisation est faite d'un ensemble d'éléments privés qui apportent à l'U.N.A.T., chacun dans son domaine et suivant ses méthodes particulières, leur collaboration bénévole. Il est bien clair que du jour où le service deviendrait public, cette organisation ne pourrait subsister et que l'Etat devrait acheter coûteusement les résultats obtenus par l'U.N.A.T. au minimum de frais, grâce à son initiative, son désintéressement et son influence morale.

Il est vrai que certains prétendent pouvoir tirer une centaine de millions de ce service des permis de conduire, où l'U.N.A.T. se « contente » de recueillir cinq millions... Et comment ? C'est très simple, messieurs les automobilistes : le droit d'examen et le permis que vous payez déjà fort chers, vous les paierez le double, on vous imposera un droit de renouvellement annuel de ce permis et de la carte grise, le permis international sera lui aussi augmenté, etc... Ne savez-vous donc pas, chers amis, que l'auto est un luxe, qu'un automobiliste est toujours, aux yeux de certaines gens, un monsieur à l'escarcelle rebondie, un monsieur qui peut payer, et ne voyez-vous pas là la continuation de cette heureuse politique qui, en grevant l'essence de taxes énormes, a déjà si bien réussi à l'industrie automobile et au tourisme ?

Les titres douaniers

CETTE politique, nous la voyons réapparaître encore à propos de la question des titres douaniers. Savez-vous quel reproche on fait aux Associations de Tourisme ? Celui de ne pas faire payer les triptyques assez cher, et de donner ainsi « une prime à l'exportation des capitaux ! »

(Voir suite page 973)

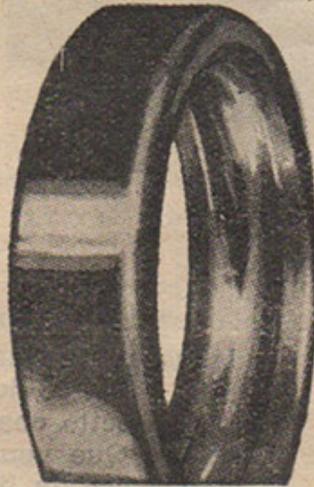
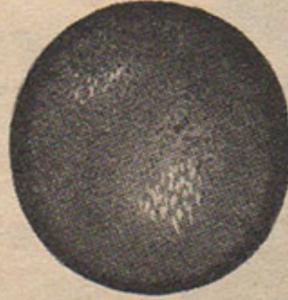


Ci-dessus : Pour monter un roulement, on doit l'introduire sur l'arbre à petits coups de marteau sur l'anneau central, au moyen d'un tube de même diamètre.

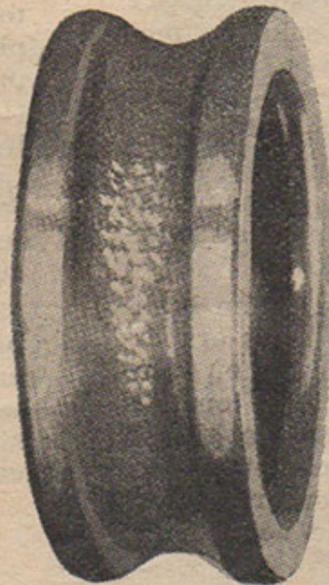
A droite : bille endommagée par l'eau.

Ces plateaux sont légèrement excentrés. Puis les billes sont calibrées à l'aide de deux surfaces d'acier poli formant un angle imperceptible. Un autre procédé de calibrage consiste en un plateau présentant des trous exactement calibrés. Chaque bille tombe sous le trou qu'elle a pu franchir. C'est une variété de calibre à maxima à minima. En fait, le rebut est extrêmement faible.

La trempe est l'opération suivante qui s'opère dans un four à sole tournante et à une température qu'un pyromètre permet de mesurer exactement. Comme liquide on utilise l'huile. On évite tout particulièrement que les billes ne collent les unes aux autres. Les billes sont recueillies dans des cribles. Et voici maintenant le rodage définitif, l'opération la plus délicate. Le principe de la machine est le même que celui de celle décrite plus haut, mais des appareils très précis permettent d'évaluer rigoureusement le diamètre des billes et d'arrêter le rodage exactement au point voulu. Et, enfin, dans un tambour, les billes sont soigneusement polies. Avant le montage, les billes sont soumises à diverses épreuves. On prélève quelques billes sur le lot et on fait des essais de rupture, d'élasticité, de résistance à la corrosion, etc... L'épreuve d'élasticité est particulièrement intéressante. On laisse la bille rebondir sur une plaque polie, elle doit rebondir à une hauteur déterminée. Le son lui-même donne une indication intéressante. Cette similitude intégrale de toute la série de billes comme dimensions et comme caractéristiques mécaniques, est absolument indispensable. Un roulement à billes ne peut travailler convenablement que dans ces conditions. Dans un roulement il ne faut pas se contenter de remplacer une ou deux billes mais toutes les billes. Sinon des billes travailleront



A gauche : Roulement entamé par suite d'un montage défectueux.



A droite : Détérioration d'un roulement par surcharge.

A droite : Le roulement s'est bloqué. Il est hors d'usage.

A PROPOS DE ROULEMENTS A BILLES

(SUITE DU PRECEDENT NUMERO)

plus que d'autres et lâcheront. Cela est vrai pour des roulements réglables comme ceux de la direction. Pour les roulements annulaires la question ne se pose même pas. Un tel roulement se remplace et ne se répare pas.

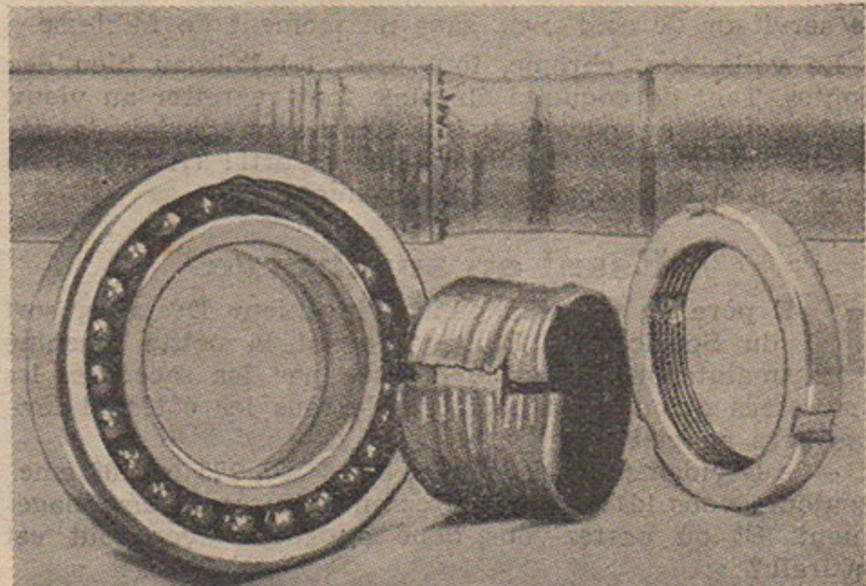
Les anneaux sont en acier au chrome et découpés dans un tube. Les anneaux de grands roulements sont livrés forgés, car pour ces grosses pièces on n'aime pas beaucoup employer la presse. Puis les anneaux sont usinés au tour pour former les gorges. On chauffe ensuite les anneaux au bain de sel à 800°. Puis les anneaux sont polis au tambour. Puis on passe au rodage à la meule.

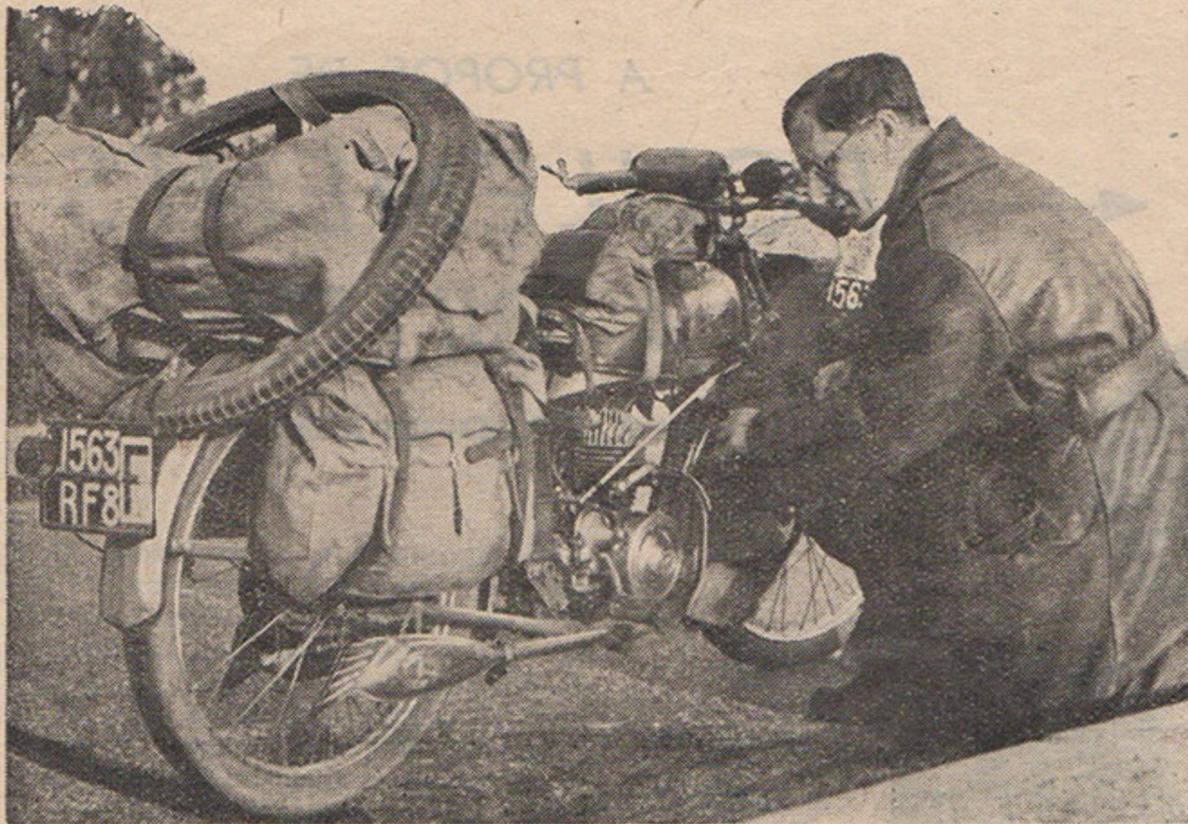
Autre chose encore: les cages qui empêchent le contact des billes les unes avec les autres. C'est un détail qui a beaucoup plus d'importance qu'on ne peut le croire. Au régime auquel tourne le roulement, le nombre de billes doivent être pris en considération. Un schéma montre comment on monte un roulement à cage. Les dernières billes sont rentrées de force. On prévoit une ouverture pour le passage des billes, mais sous l'influence de la pression, les billes restent au fond de la gorge.

On a également étudié les causes du bruit que font les roulements à billes et déterminé l'influence du jeu sur ce bruit et de l'usure du chemin de roulement.

MELLIER.

Clichés « Das Mottorad »





Avec tout le barda, le vélomoteur de Sexé pesait 104 kilogs en ordre de marche.

14.000 à vél

Miracle moderne

LE matin du 13 juillet, il y avait un homme heureux. Quelque part, dans l'usine Peugeot, à Valentigney, sa nouvelle monture l'attendait; et, trésor encore intact la grosse somme... des kilomètres à parcourir.

L'effort isolé semble toujours un peu égoïste, n'est-ce pas. Le bruissement du stylo sur le papier, celui du moteur et du vent au long des routes solitaires, tout cela prend, à la longue, un caractère d'irréalité.

On aime, alors, se « retremper dans le bain », l'atmosphère attiédie de vapeur, le ronflement frémissant d'une usine. Il monte, telle une symphonie jouée en sourdine, jusqu'aux fauteuils de la direction. Il s'y mêle au murmure des dictées, aux pianotages des dactylos.

Après l'ombre vibrante du banc d'essai, le calme lumineux du bureau où les dessinateurs tracent leurs arabesques. Tout à l'heure, on traversait le hall désert où sommeillent les barres de fer, les feuilles de tôle, tous ces tristes matériaux attendant forme et vie. On se glissait entre les tours ruisselants d'eau savonneuse et de copeaux métalliques. Le profane s'émeut d'observer tous ces efforts coordonnés; mais il est impatient de voir l'engin qui doit le porter à travers l'Europe.

Cette vaste randonnée, seule permettra de l'effectuer, avec des moyens strictement limités par la dévaluation du franc, l'extrême économie du vélomoteur, qui devra être le serviteur de confiance, sans un moment de faiblesse.

Le voilà, tout chrome, tout azur, tel l'oiseau bleu des contes. Tant de coquette élégance font regretter au vieux motocycliste de n'avoir point, comme un parfait tandemiste, commandé le complet sport assorti! (A défaut de jeunesse et d'« Appel » photogénique...).

Essai en surcharge

LE père de ce vélomoteur, l'ingénieur Dessarce, sort du Service des Etudes. Voyant la petite machine maintenant à moitié écrasée par les sacoches, les havresacs qu'on lui a accroché de tous les côtés, il lève les bras au ciel!

— « Décidément, rien à faire! Les 350, 175 ou 100 cmc., toujours vous les transformerez en voitures de déménagement. Et où partez-vous donc au juste, avec tout cet attirail? »

— « Mais, pour la Suède, la Norvège, la Finlande et des coins de l'Europe un peu moins fréquentés. Là, au moins, sur les chemins en rondins de la forêt esthonienne, comme sur les pistes rocailleuses des Balkans

bulgares, les automobiles ne me gêneront guère ».

— « Est-ce donc pour corser la difficulté que vous emportez cette charge? »

— « Que voulez-vous! Partant pour trois mois, ne me faut-il pas du linge, des vêtements, des chaussures de rechange? Les chandails, l'imperméable pour la pluie d'octobre... Sans parler de tout un fond de films photographiques, de cartes, de bouquins que je traîne partout avec moi. Et de l'outillage, un pneu de secours, etc.. ».

— « Allons, j'en aurai le cœur net! Passons votre vélomoteur à la bascule ».

Avec tous les bagages, le bidon d'huile, les protège-jambes, l'aiguille monte à 104 kilogs. Et pour le conducteur, également en ordre de marche, donc complet avec cuir et bottes, à 74 kilogs.

— « En somme, c'est tout comme si vous emmeniez un passager. Eh bien, ce sera un essai en charge. Et même en surcharge! Comme celui d'un pont par des camions lestés de ballast. Enfin! Rappelez-vous bien que tout est strictement de série. Et n'oubliez pas de m'envoyer des cartes postales ».

Au concours de Spa

ON quitte la France, du côté de Thionville, par un soir de 14 juillet zébré de feux d'artifice. Au matin, la netteté des villages luxembourgeois, le vernis, la peinture des maisons (et l'absence d'affiches!) te rappelle qu'une première frontière a été franchie.

Et tu commences à gazer dans les sombres futaies des Ardennes. Position en selle, contrôles, tenue de route, tout cela est comme sur une moto. Seule surprend toujours, quand on la manipule à l'arrêt, la légèreté de cette machine pourtant si lourdement chargée.

Et, plus agréablement encore, la lenteur... avec laquelle se vide le réservoir. Pour consommer les huit litres de mélange qu'il contenait, il a fallu ces 400 kilomètres de Montbéliard à Salm Château. Mis en joie par cette preuve de sobriété (de ma monture), je commande un deuxième demi. Mais, dame! c'est de la célèbre « Bière des Trapistes ».

Autour de Spa, pendant trois jours, nous suivons le premier concours International de Motocyclisme Militaire que l'armée belge a eu le mérite d'organiser. Au soir, parmi les estivans buveurs d'eau minérale, on voit des

Moulin de l'Ouest de la
Hollande.

kilomètres omoteur

uniformes français, ceux d'Allemands en grande tenue. Les chapeaux emplumés des Bersaglieri excitent l'intérêt des jolies spadoises.

La terrible épreuve en terrain varié, si elle révèle la supériorité des solutions nouvelles adoptées pour les sidcars, ne montre aucune moto solo spécialement adaptée à un tel travail.

Et même les équipes italiennes, si acrobatiques pourtant, éprouvent quelques difficultés avec leurs belles motos bien suspendues, mais encore trop lourdes, manquant d'adhérence en côte, et insuffisamment démultipliées.

Et l'on se prend à rêver au vélomoteur tous terrains, à gros pneus grip. à relai démultiplicateur, donnant la vitesse treuil (et à ventilateur, peut-être), et dont la soixantaine de kilos pourrait être soulevée par dessus n'importe quel obstacle, et si facilement poussée et retenue dans les « mauvais pas ».

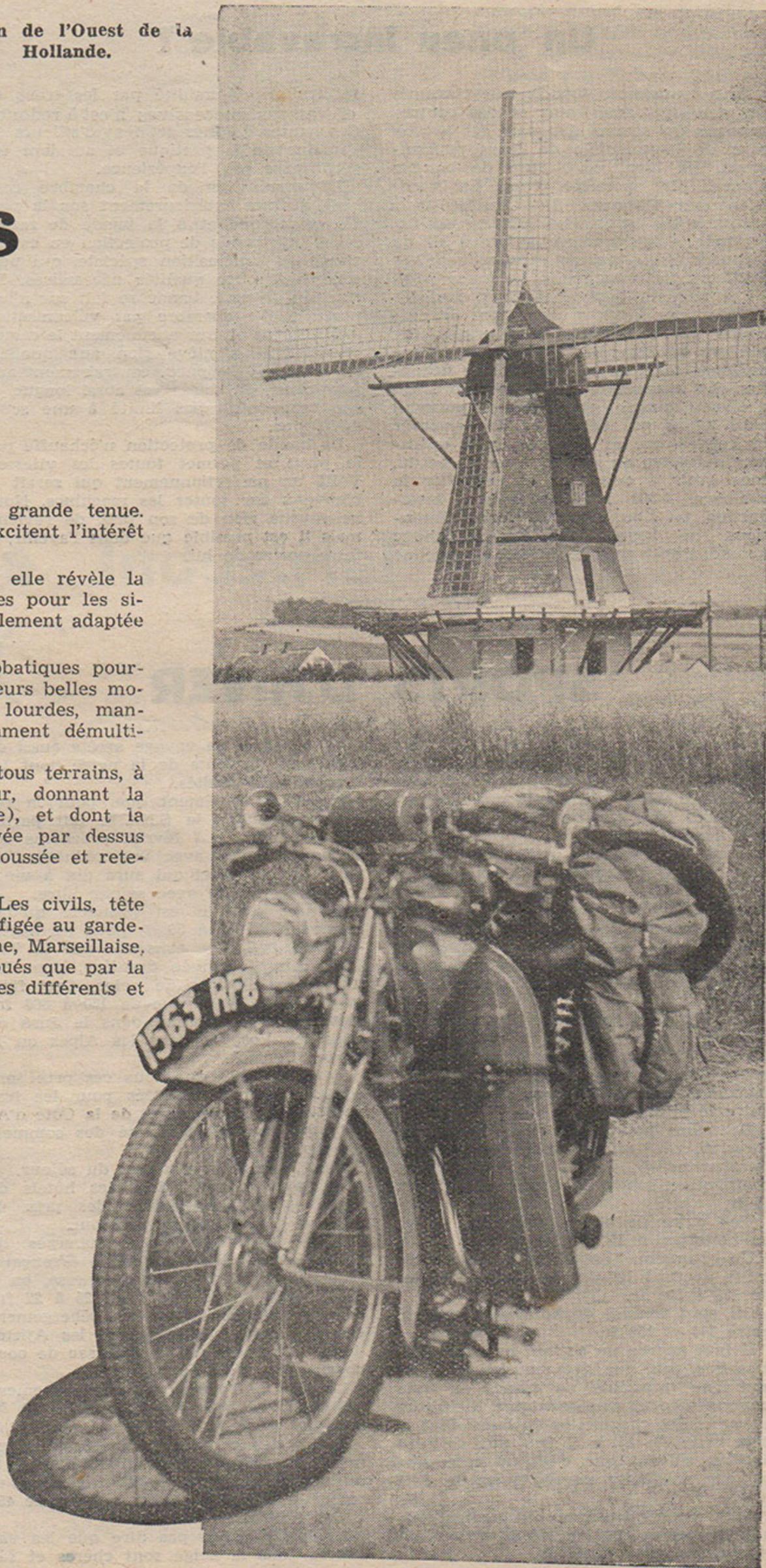
Départ de Spa, après la revue finale. Les civils, tête nue, la colonne internationale motocycliste figée au garde-à-vous, écoutent religieusement Brabanconne, Marseillaise, Deutschland Lied, Giovinezza. De n'être joués que par la grêle musique d'un gramophone, ces hymnes différents et rivaux semblent des cantiques au Dieu des Armées, et de la Paix.

Vers Rotterdam

Passé Hasselt, la grasse terre de Flandre devient bruyère sablonneuse et maigre forêt. Une colonisation de fermes neuves, à l'aspect mièvre de villas citadines, commence à mettre un peu de vie dans ces solitudes de Campine.

La Hollande vous offre, dès la frontière, une coulée de béton parfaitement lisse, et c'est bientôt, vers Eindhoven, des kilomètres de cottages au milieu des jardins fleuris d'une incroyable splendeur. Dans le crépuscule s'allume la haute façade, la tour dorée baignée de lumière au néon des usines Philips. L'industrie de la lampe électrique, qui fabrique ici même le quart de la production mondiale ! a seule rendue possible cette étonnante prospérité.

R. SEXE.
(à suivre)



Un pneu increvable ?

Nous connaissons tous le truc classique des gangsters américains et des contrebandiers qui sèment des clous sur le passage de l'automobile de leurs poursuivants. Eh bien, cette ruse de bandits n'aurait plus sa raison d'être. La Direction des Douanes de Charleville a entrepris les essais d'un pneu rendu increvable, grâce à une chambre à air de sécurité, essais qui se seraient montrés d'ailleurs fort concluants, qu'on en juge.

Les pneumatiques immunisés, perforés en plusieurs endroits permettent de parcourir sans réparation aucune plusieurs milliers de kilomètres, d'assumer encore de longs mois de service sans se dégonfler. La réparation de la chambre est d'ailleurs simple et pratique, puisqu'il n'est même pas nécessaire de démonter ni l'enveloppe, ni la roue. Cette opération s'effectue au garage, à temps perdu, sans avoir à dégonfler et regonfler la chambre. 5.000 kms après son introduction, un clou, même de fortes dimensions, ne laisse dans le caoutchouc qu'une trace presque invisible. Aucune

infiltration d'humidité par les trous de crevaisons successives n'est à redouter. Ces hautes qualités seraient d'ailleurs du domaine de la pratique et auraient été confirmées par l'expérience.

L'immunisation de la chambre consiste à fixer intérieurement sur la partie correspondant à la bande de roulement une bande de protection en caoutchouc de composition spéciale, qui possède toutes les qualités nécessaires. La fixation de cette bande se fait sur n'importe quelle chambre par vulcanisation à froid sans altérer aucunement le caoutchouc. Elle n'enlève rien aux qualités de souplesse du pneu, contrairement aux pare-clous. Sa durée est aussi longue et son usage n'est pas limité à une seule enveloppe.

La bande de protection n'échauffe pas le pneu et permet toutes les vitesses. Voilà un perfectionnement qui serait le bienvenu sur toutes les machines. Nous ne savons rien de son prix de revient, mais il est possible que dans l'avenir, il fasse parler de lui.

SPORTS D'HIVER

Beaucoup de personnes nous ont posé des questions concernant les sports d'hiver; mais la plupart d'entre elles sont effrayées par l'importance des frais que représente un séjour à la montagne.

Aussi croyons-nous utile de donner des indications concernant les équipements de ski, les voyages et les conditions de séjour.

L'équipement de ski comprend essentiellement des skis, des chaussures, des bâtons et un costume en drap imperméable, bien qu'on puisse se passer de ce dernier.

Le débutant préférera les skis en frêne à ceux en hickory: en effet, ce dernier bois, à moins d'être de très bonne qualité, est cassant. On peut actuellement acheter de bons skis en frêne entre 70 et 150 fr.

De même pour la fixation des chaussures, il vaut mieux utiliser une bonne fixation parallèle plutôt qu'un système compliqué; son prix varie entre 25 et 45 fr.

Une paire de bâtons coûte de 15 fr., en noisetier, à 25 fr. en riz.

Un pantalon en toile imperméable coûte de 90 à 120 fr., le costume entier de 150 à 200 fr.

On peut trouver de bonnes chaussures entre 115 et 150 fr.

Il faut encore un certain nombre d'accessoires, tels que des moufles, qui valent une quinzaine de francs en toile imperméable et une trentaine de francs en cuir; des chaussettes de laine dont le prix varie de 15 à 20 fr.; une coiffure vaudra, suivant que c'est un serre-tête ou une casquette norvégienne, de 8 à 20 fr.

Avec ces éléments, un équipement minimum atteint environ 350 fr et un bon équipement moyen 550 fr.

La question du voyage arrête aussi de nombreux fervents de la neige dont les moyens sont limités.

Signalons seulement que, pour la région parisienne, la S.N.C.F. fait partir, les 19 janvier et 7 février prochains des trains de neige avec une réduction de 60 % sur le billet qui aura dix à vingt jours de validité avec séjour libre.

D'autre part, il est probable qu'une réduction de 40 à 50 % pour les billets de week-end sera consentie par la S.N.C.F., comme l'année dernière, pour les différentes stations de neige. Ceci fixe, en pratique, le voyage de 150 à 300 fr., suivant qu'on se rend dans le Jura ou dans les Vosges; dans les Alpes ou le Massif Central.

Il est évident que tous ces prix sont considérablement abaissés pour les travailleurs du Lyonnais et de la Côte d'Azur, qui sont à proximité des sommets enneigés.

Reste, enfin, la question du séjour.

On peut trouver, dans les hôtels de certaines stations isolées, des prix de pension de 35 à 40 fr. par jour.

Mais en utilisant les Auberges de Sports d'Hiver de la Ligue Française pour les Auberges de la Jeunesse, on a des conditions de séjour de 25 à 27 fr comprenant les repas et l'hébergement (mentionnons, toutefois, que les Ajistes doivent toujours porter leur sac de couchage).

Le prix de l'adhésion à ce groupement est de 20 fr. pour les majeurs et 15 fr. pour les mineurs.

Enfin, des clubs et associations organisent des voyages à forfait de dix jours, au départ de Paris le 21 décembre et retour le 2 janvier, pour un prix de 450 à 500 francs.

Il ne faut donc pas dire que les vacances dans la neige sont chères et ré-

servées à une minorité; elles sont, en réalité, accessibles à toutes les bourses, surtout lorsqu'on s'est constitué un équipement qui peut facilement durer quatre ans.



M. Maurice Pire a été élu président de la F.M.B.

L'ordre du jour de la récente assemblée générale de la Fédération Motocycliste de Belgique comportait notamment la désignation d'un nouveau président.

M. Maurice Pire fut appelé à une forte majorité à ce poste de commande. Il eut été difficile de faire appel à un concours plus compétent et plus dévoué. Le nouveau président fut un excellent champion avant de devenir un brillant comitard. En 1911, on retrouve son nom au palmarès des grandes épreuves d'alors et, en 1913, il fournissait une performance intéressante dans la fameuse Côte de Mont Theux. Il remplissait à cette époque les fonctions de secrétaire du Royal Moto-Club Liégeois, le doyen des clubs motocyclistes du pays. En 1919, Pire fut élu au conseil d'administration de la F.M.B. et l'année suivante, il siégea à la Commission Sportive fédérale. Il fut secrétaire général de l'Union Motocycliste Liégeoise, puis se vit confier en 1923, l'organisation du Grand Prix de Belgique. Depuis lors, il n'a cessé et avec quelle maîtrise, le succès de la première épreuve du calendrier belge. En toute certitude, M. Pire est une des figures les plus marquantes du motocyclisme national.

Après cette désignation, généralement approuvée par tous les milieux sportifs belges, l'assemblée s'est ralliée au principe: « Que dorénavant le secrétaire général et le trésorier seront nommés par le Conseil d'administration ».

Les élections devaient pourvoir à la désignation de 12 administrateurs. Dix-sept candidatures avaient été déposées.

Le nombre des votes valables était de 8.142. Furent élus par priorité, par suite de la représentation proportionnelle des sections provinciales: MM. Lenfranc (Liège), 7.163 voix; Génisson (Namur), 6.751 voix; Lefèbvre (Luxembourg), 5.578 voix; Goris (Flandre occidentale), 5.298 voix; Edmond (Hainaut), 4.256 voix.

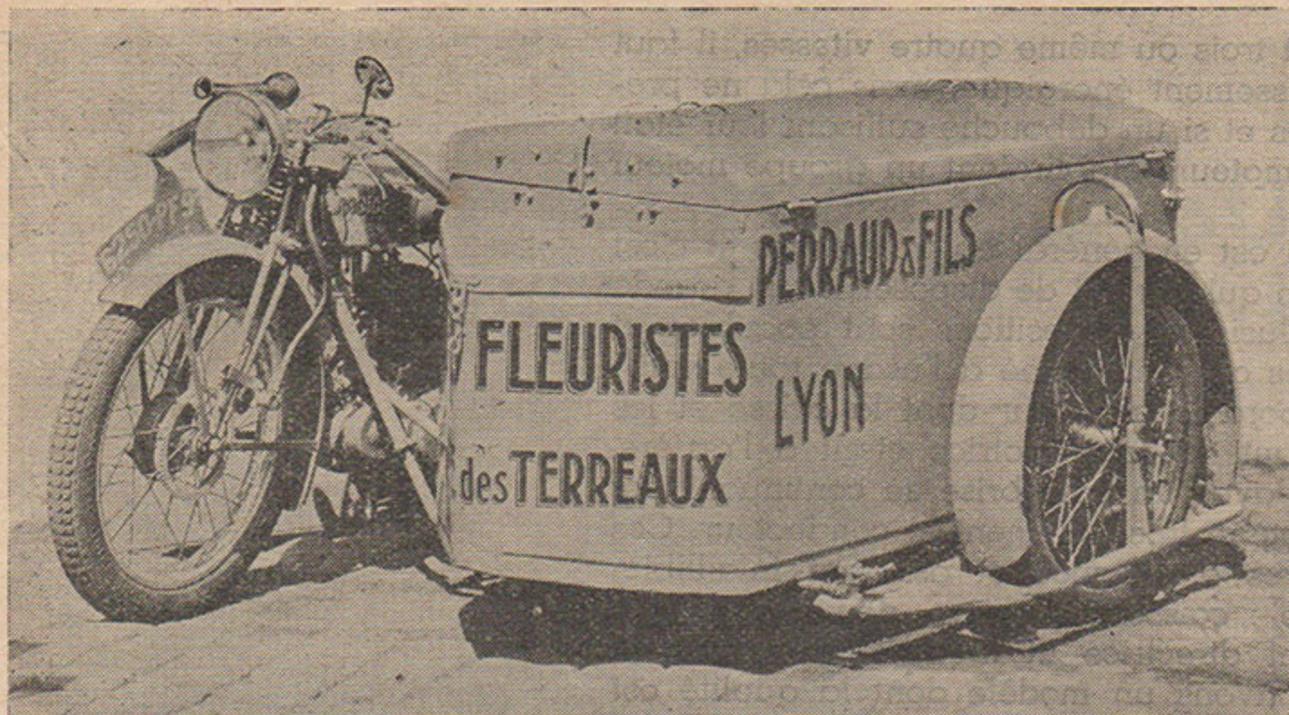
Furent ensuite désignés pour siéger à l'aéropage fédéral: MM. Davignon (Brabant), 6.729 voix; Lamot (Brabant), 6.335 voix; capitaine Lambert, 5.990 voix; Michaux (Namur), 5.813 voix; Gilles (Liège), 5.299 voix; Van Landeghem (Brabant), 5.042 voix; Jonckmans (Brabant), 4.910 voix.

M. Prosens et Davignon furent installés dans les fonctions de vice-présidents et l'assemblée reconnaissante applaudit longuement le baron Nothomb, président d'honneur, et éleva le Dr Lamborelle à la même distinction.

63 clubs étaient représentés sur les 125 fédérés.

Espérons que M. Maurice Pire et l'équipe dont il s'entourera sauront réveiller les enthousiasmes et rendre à l'organisme fédéral une vigoureuse impulsion

G. D.



Sidecar de livraison Bufflier exécuté pour un fleuriste Lyonnais. Malgré la capacité de la carrosserie, ce sidecar ne pèse que 70 kgs, grâce à l'économie de poids réalisée par la suspension par anneaux Sandow, ce qui a permis d'atteler la caisse à une moto de faible cylindrée (250 latérales Radior). Les anneaux Sandow sont placés sous la carrosserie, ce qui a évité d'élargir le châssis plus que la normale. L'avant est monté sur deux biellettes articulées munies de tendeurs permettant le réglage de la résistance des sandows selon la charge transportée (20 à 150 kilos).

Le Motocycle Industriel

COMME nous le disions ailleurs, il est regrettable que les commerçants et les industriels n'aient pas su comprendre tout l'intérêt que présente le motocycle pour le transport des petits chargements. Un véhicule de transport n'a un bon rendement que si son chargement est complet. Au point de vue du véhicule lui-même il faut que le poids mort représenté par le véhicule soit aussi réduit que possible par rapport à la charge utile. On sait combien ce problème est travaillé par les constructeurs de poids lourds et l'usage de plus en plus répandu qui est fait des alliages légers dont le prix plus élevé est récupéré par l'économie des véhicules en service.

Or, que voyons-nous : des camionnettes d'épicier qui transportent cinquante kilos de marchandises, de gros camions où quelques caisses sont éparpillées, une voiture commerciale où un peintre a quelques seaux de peinture et quelques pinceaux. On pourrait multiplier les exemples d'une mauvaise utilisation d'un matériel coûteux par son achat et par son entretien. Prenons par contre des motocycles industriels. Nous aurons là des véhicules capables de transporter une charge utile très supérieure à leur poids. De plus, ils pourront toujours transporter une pleine charge. Le rapport de poids à puissance sera également très avantageux. Voilà donc les véhicules qui doivent convenir aux transports commerciaux et particulièrement à la livraison de marchandises légères. Le problème a d'ailleurs été étudié de l'autre côté des Alpes, puisque la majorité, pour ne pas dire la totalité des grands constructeurs de motos, présentent un ou plusieurs tricars de livraisons.

Prenons le cas d'un petit commerçant ; le sidecar lui permettra d'effectuer ses livraisons dans la semaine. Le dimanche il substituera à la caisse de livraison une carrosserie de promenade. Le triporteur est encore largement utilisé. Il est lent, le pauvre gosse s'épuise à le pousser, il doit mettre pied à terre à la moindre montée. Les livraisons sont lentes. Pourquoi ne pas tirer parti des admirables moteurs des vélomoteurs et ne pas construire de petits

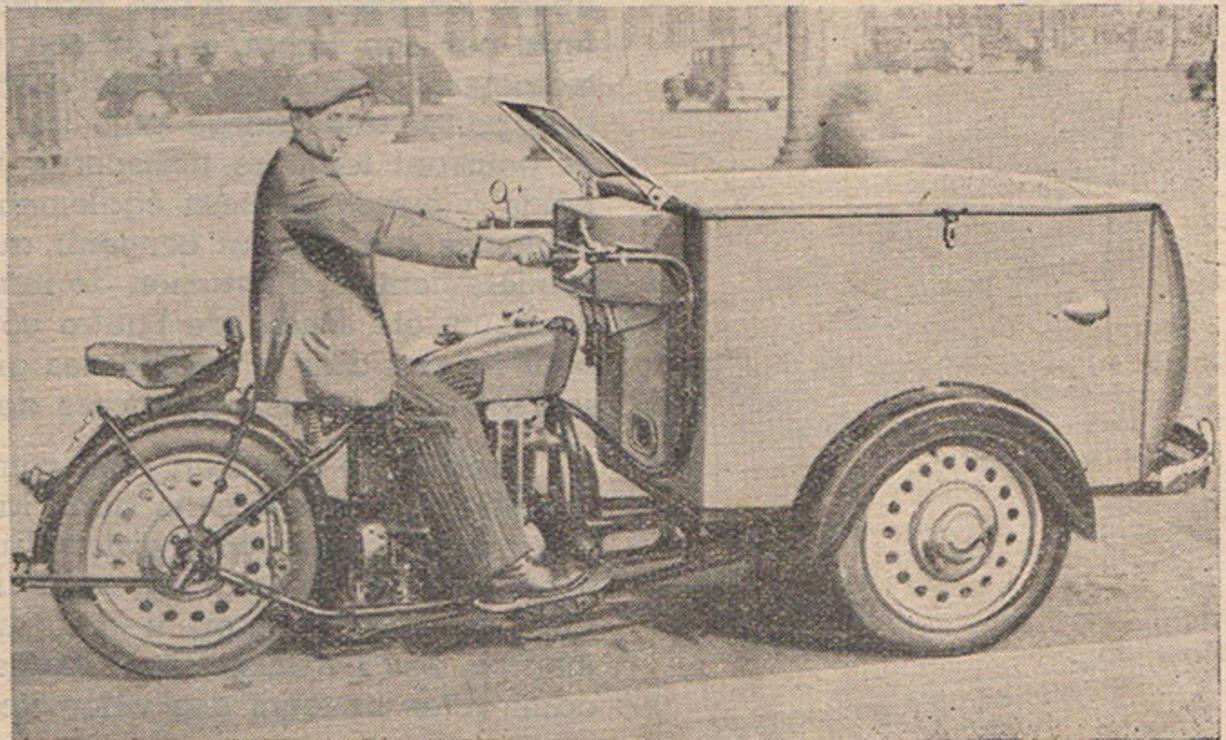
véhicules de livraisons? Il faut trois ou même quatre vitesses, il faut également assurer un refroidissement énergique, mais cela ne présente pas de grosses difficultés et si un débouché suffisant leur était assuré, nos constructeurs de moteurs établiraient un groupe moteur spécial pour cet emploi.

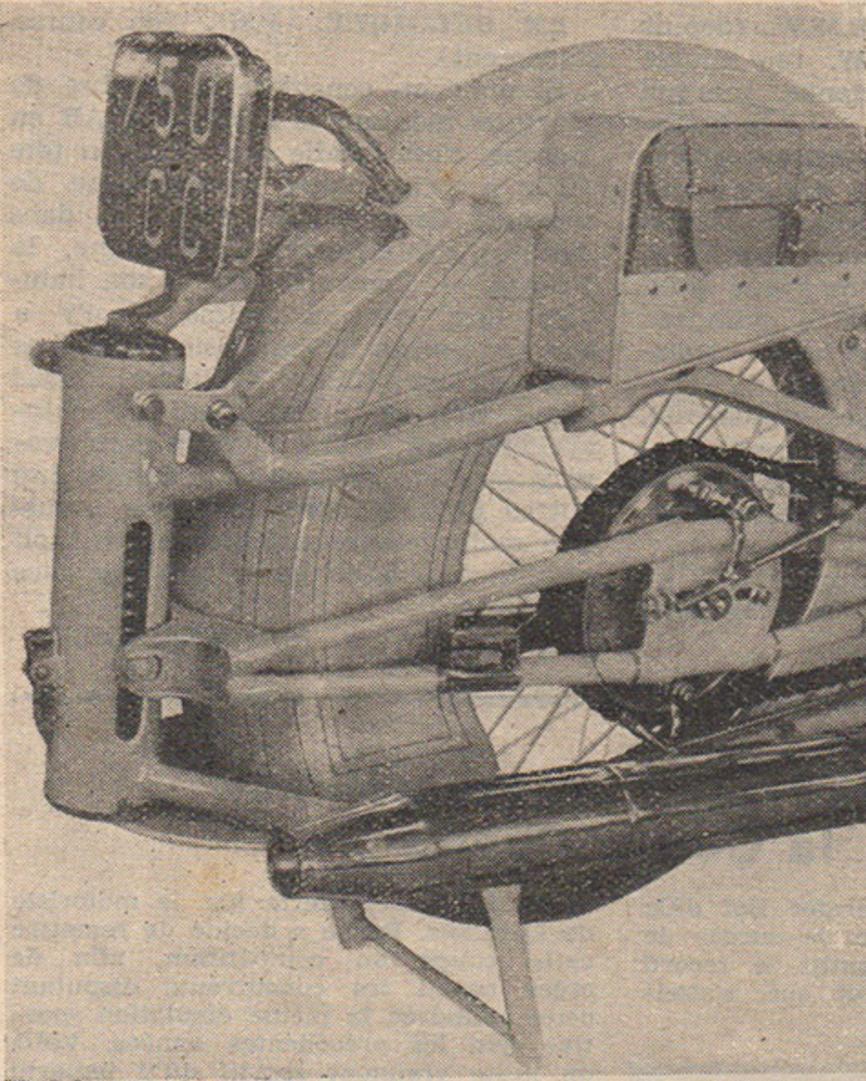
Le motocycle de livraison est en général un trois roues et c'est là une très bonne combinaison qui permet de disposer d'une grande place pour le chargement. Plusieurs dispositions sont possibles et nous avons plusieurs systèmes qui ont donné à l'usage toute satisfaction. Nous avons tout d'abord le trimoteur dont la caisse et les roues directrices sont à l'avant, la roue motrice étant à l'arrière. Nous en rencontrons souvent avec un pare-brise se continuant par une sorte de petit toit qui protège très utilement le conducteur. Ces machines ont plusieurs années d'existence et assurent infailliblement leur service. Autre type : caisse à l'arrière, deux roues porteuses à l'arrière, roue avant directrice et motrice (entraînement par chaîne). Là encore nous avons un modèle dont la qualité est prouvée par de longs services. Dans une grande ville de l'Ouest on rencontre un certain nombre de cycleman dont la roue avant est directrice et les roues arrière motrices. L'entraînement se fait par chaînes et relai. En Angleterre il existe sous forme commerciale un modèle analogue mais à transmission par cardan. Il y a donc des solutions multiples et aussi économiques les unes que les autres. Et pour nombre de commerçants et d'industriels ce serait une économie annuelle considérable. Il y aurait aussi pour notre industrie si injustement éprouvée, un débouché intéressant. Nous n'avons cessé de le signaler, mais nous sommes un organe technique et nous nous adressons à des lecteurs informés. Ce qu'il faudrait c'est toucher le public qui n'est pas au courant. Il y a un gros effort à faire en faveur du motocycle industriel et commercial, un effort de propagande, un effort de démonstration pratique. Nous avons une Chambre syndicale, nous avons une Union motocycliste de France. Elles disposent d'un titre officiel et de moyens puissants d'action. Il faut qu'elles fassent campagne en faveur du motocycle industriel.

Notons que les services des P.T.T. ont employé assez longtemps des tris-moteurs, et il est surprenant qu'on ait pris l'initiative de les remplacer par des voiturettes. Il est vrai que leur entretien laissait à désirer, et ils étaient de conception plutôt rustique. Pour en revenir à l'exemple italien, nous trouvons là bas des tricars équipés de moteurs à soupapes en tête et même A.C.T.

J. VERDIER.

Un transporteur, M. Tibaldi, a construit lui-même pour son usage personnel ce moto-tri qui lui rend d'excellents services. Le moteur est un 500 Jap. Son refroidissement est assuré d'une part par un ventilateur placé du côté gauche du moteur, d'autre part par le balayage de l'air calisé dans une sorte de tunnel dans le fond de la caisse (on en voit la sortie en face du moteur). Pour joindre l'agréable à l'utile, un poste de T.S.F. est placé entre les branches du guidon.





LA SUSPENSION ARRIERE

donne sécurité
dans les virages

(Suite, voir les numéros 820 et 821)

Cela se produit dans le cas d'un virage bosselé et, pratiquement, il n'y a aucune route qui soit parfaitement plate, surtout en virage. Au contraire, avec la suspension AR, la roue, par sa faible inertie, suit les dénivellations du sol, au lieu de déséquilibrer toute la machine dans son rebondissement.

Remarquons, en outre, que si la roue décolle, dans le cas du cadre rigide, non seulement il n'y a plus d'adhérence, mais f_2 tend à augmenter notre angle d'inclinaison par rapport à la verticale, alors que nous aurions avantage à le réduire, si cela était possible. Il y a encore une autre cause de dérapage, cause dont il faut se méfier comme de la peste. Je veux parler des routes bombées. Il y a encore pas mal de routes bombées. C'est justement dans les virages qu'on dirait que le service des ponts-et-chaussées s'est ingénié à les bomber davantage!

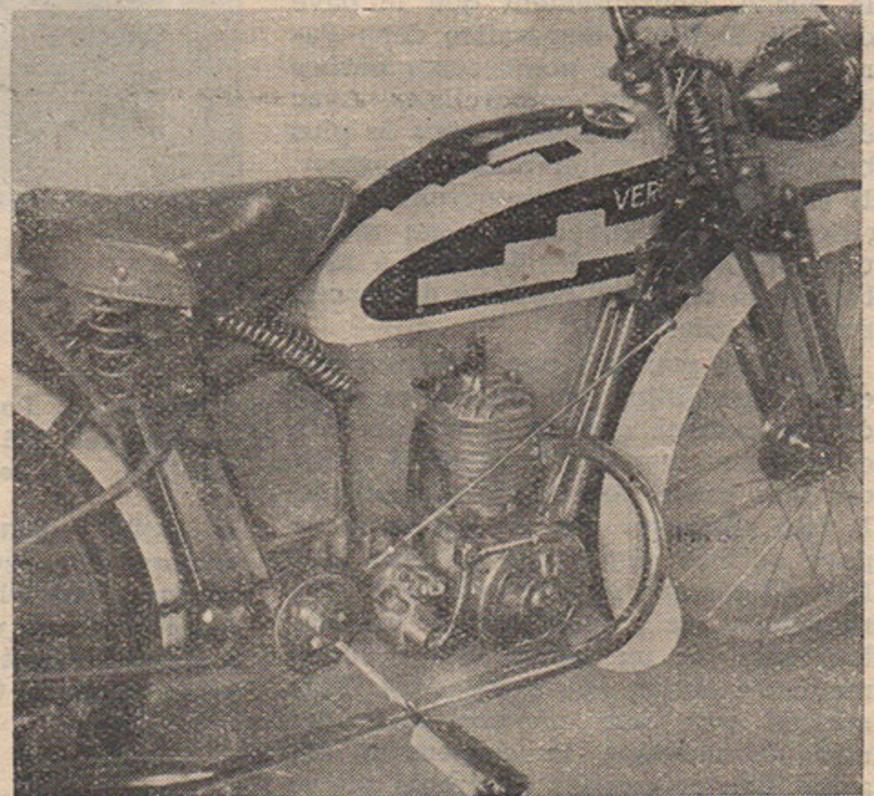
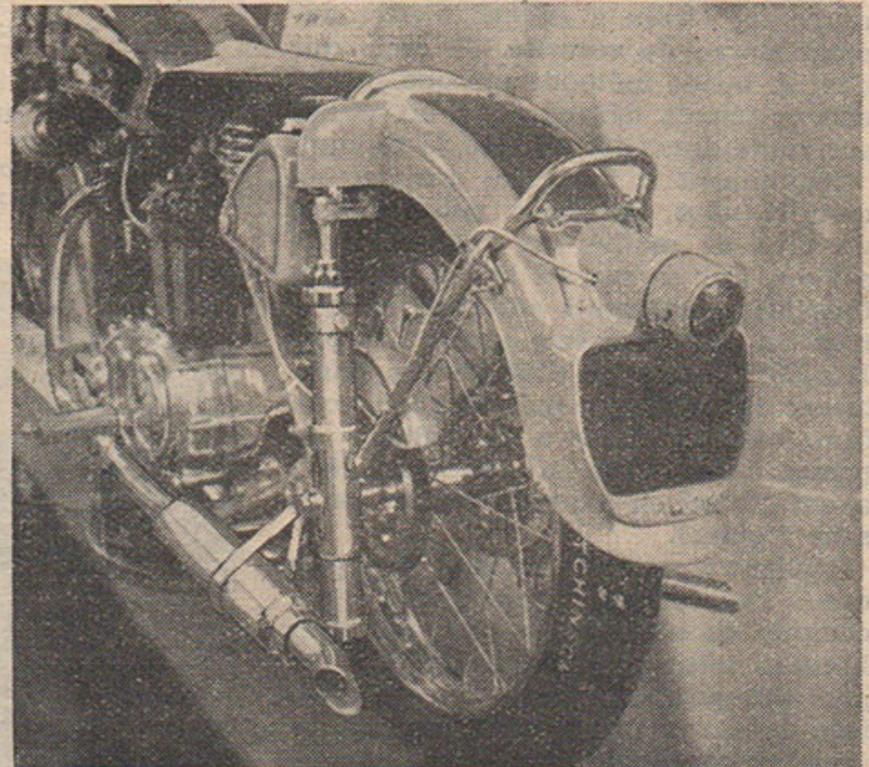
Dans les virages à droite ça va très bien. Ça équivaut à un petit Montlhéry! Mais dans les virages à gauche c'est désastreux, car c'est exactement comme si le virage avait été relevé à l'envers. Les fig. 3 et 4 montrent sans plus d'explications que pour une même inclinaison par rapport à la verticale (c'est-à-dire même vitesse), notre angle par rapport au sol est beaucoup plus réduit dans le cas du virage à gauche. Et cela est d'autant plus dangereux que dans un virage à gauche nous ne pouvons pas élargir notre virage au cas où nous nous sentons « embarqués ». Il n'y a d'autre

LES TROIS SEULES SUSPENSIONS ARRIERE FRANÇAISES

Ci-dessus : René Gillet, le constructeur français le plus traditionneliste, équipe cependant, depuis de longues années, ses motocyclettes d'une suspension arrière élastique.

Ci-dessus, à droite : Monet-Goyon livre, moyennant supplément, ses 350 cmc. et 500 cmc. avec la suspension AR couliissante qui fit merveille sur les machines de circuit.

Ci-contre : Les vélomoteurs eux-mêmes peuvent bénéficier, chez Radior et Verlor, des avantages du cadre élastique. Le principe de cette suspension est celui de la fourche à parallélogramme, tout simplement.



solution que d'aller dans le décor, alternative peut réjouissante. Le bombé de la route est certainement la cause que nos pneus s'usent davantage sur la partie gauche que sur la partie droite. Avec certaines marques de pneus cela est particulièrement visible. Pour palier à cet inconvénient nous retournons le pneu à chaque crevaison.

Les risques de dérapages en virage augmentent au fur et à mesure que l'angle, par rapport au sol, diminue. Et si le pneu décolle ou a tendance à décoller, la catastrophe est difficile à éviter quand on va trop vite.

C'est pourquoi nous avons adopté comme façon de conduire, de réduire considérablement dans les virages à gauche et de prendre assez vite les virages à droite. Nous ne prenons jamais un virage à gauche à la même vitesse qu'un virage à droite de même rayon, car en plus du bombé de la route, un virage à gauche n'offre aucune marge de sécurité. Je crois que c'est la bonne méthode puisque je n'ai encore jamais dérapé dans un virage sur route depuis 8 ans que je conduis.

Maintenant il faut dire que sur sol mouillé nous réduisons notre vitesse de plus de moitié par rapport à un sol sec. Car si, sur sol sec, à peu près tous les revêtements adhèrent bien, il n'en est plus de même quand il a plu. Il suffit d'une zone d'adhérence déficiente de quelques mètres pour vous faire dérapé si on a le malheur de passer dessus (j'en sais quelque chose ayant dérapé en ligne droite sur route, sans freiner).

Malheureusement, comme il n'y a que l'expérience personnelle qui compte, ça n'est qu'au prix de nombreuses bûches qu'on apprend à ne plus dérapé. Le novice, la première fois qu'il roulera sur sol mouillé ne prendra pas garde, il freinera comme il le ferait sur sol sec et il prendra la bûche. Heureusement que le pavé de bois finit par disparaître dans Paris, car il a vu de nombreuses bûches de cyclistes et de motocyclistes. Avec des rails qui dépassent, c'était le plus beau casse-cou qu'on puisse imaginer. Il y a bien peu de motocyclistes parisiens qui n'aient dérapé au moins une fois là-dessus. En freinant à 20 à l'heure la machine continue d'avancer, roue bloquée.

Nous ne pouvons que nous étonner qu'on ait maintenu dans Paris ce mode de revêtement qui, de l'avis de tous ceux qui roulent sur 2 ou sur 4 roues, est une cause redoutable d'accidents. Il faut souhaiter que ce qui reste de pavé de bois disparaisse au plus vite. Les piétons eux-mêmes pouvaient être renversés, car croyant freiner un motocycliste ou un automobiliste continuait d'avancer, roues bloquées. Terminons par une nomenclature des marques montant la suspension AR avant l'ouverture des différents salons européens.

EN ALLEMAGNE : B.M.W. (depuis l'année dernière), D.K.W. (en course seulement), Puch (ancienne marque autrichienne), Standard. — Les initiales B.M.W. signifient Bayerische Motoren Werke (fabrique de moteurs bavaroise) et D.K.W. : Deutsche Kabel Werke (fabrique allemande de câbles).

EN ANGLETERRE nous avons Ariel qui sort sa fameuse 1000 4 cylindres avec suspension AR par tubes coulissants depuis le dernier Salon de Londres, A.J.S. (en course seulement), Brough Supérieur, Francis Barnett, Coventry-Eagle, Grindlay, Peerless, New Impérial, Norton, O.E.C., Rowney, Vencent H.R.D.

locette (en course seulement), Vin-
EN ITALIE presque toutes les marques.

EN BELGIQUE, F.N. (en course seulement).

Si donc on considère le nombre de marques montant la suspension AR en Europe, c'est l'Italie qui vient en tête (il y a près d'une cinquantaine de marques de motos en Italie) et, dans l'ordre, l'Angleterre, l'Allemagne, la France. — Contrairement à son habitier lieu, car en Suisse il n'y a aucune marque à suspension AR (pas plus qu'aux U.S.A. d'ailleurs). Nous avons trop peu d'informations motocyclistes sur l'U.R.S.S., mais nous croyons qu'il n'y en a pas davantage. Les autres pays d'Europe ont une industrie motocycliste, soit inexistante, soit réduite à une ou deux marques sans suspension.

A. JUCQUELIER.

Pache, remet en compétition la Coupe Dubois

Nous savons que le dernier Bol d'Or vit en catégorie 175 cmc. le succès de Pache sur Terrot, qui battit le record de Dubois, vieux de sept ans, s'attri-

buant la coupe offerte par le motoriste de Levallois. Pache a décidé de remettre cette coupe en compétition, afin de créer parmi les concurrents disputant cette cylindrée la même émulation sportive que les précédentes années. Voilà un geste vraiment sportif qu'il importe de signaler.

Coureur et agent parisien de Terrot, Pache s'est affirmé en catégorie 175 cc. Il a remporté en 1938 de belles victoires au Grand Prix des Petites Motos, au Bol d'Or et à la course de côte Lapize.



Ci-dessus : Pache, premier des 175 au Bol d'Or, sur Terrot.

A droite : Bogacki prépare une équipe en vue d'exhibitions sur ciment. Le voici à Montlhéry avec le jeune amateur Chavanel.



Monneret et le fonds de course

Monneret est toujours le seul concurrent qualifié jusqu'ici pour le fonds de course de 150.000 francs. Il semble que notre champion ait de grandes chances de se voir attribuer la prime. En effet, depuis un mois, les tentatives d'un autre concurrent sont annoncées, mais nous voici à la mi-décembre, et le délai expire à la fin de l'année. Toute offensive à la performance de Monneret et de Prester-Jonghi est donc des plus problématiques.

LA PROTECTION DU MÉCANISME

(SUITE DU PRECEDENT NUMERO)

Nous croyons d'ailleurs que le moteur de l'avenir comportera moins de joints que le moteur actuel et qu'en particulier on reprendra certaines solutions de la construction automobile comme le cylindre venu de fonte avec la partie supérieure du carter. On sent d'ailleurs dès à présent cette tendance sur certaines machines où les tuyauteries extérieures sont remplacées par des canalisations internes, où les tiges des culbuteurs passent dans un puits ménagé dans la paroi du cylindre. Tout cela ne se fera pas tout seul, car la température plus grande des parois accentue la distorsion. La tâche est donc moins aisée que pour un moteur à refroidissement par eau. Mais nous en viendrons à des moteurs d'aspect encore plus net que celui des moteurs actuels, l'étanchéité sera parfaite et les organes étant complètement protégés, un capotage ne sera pas nécessaire. Si l'extérieur du moteur est sale, un coup de jet ou un seau d'eau le nettoieront en un instant.

Et la transmission ? Il est assez étrange que sur les quelques machines qui possèdent un semblant de capotage, la chaîne ne soit pas protégée. On semble n'avoir eu comme but que de protéger les pantalons du motocycliste contre les projections d'huile. Ne vaudrait-il pas mieux y parvenir par l'étanchéité des organes que par l'emploi de flasques plus ou moins compliqués. Il y a actuellement des systèmes de joints permettant de réaliser une étanchéité absolue. Ils utilisent pour la plupart des caoutchoucs complètement inattaquables à l'huile. Il serait bien préférable de protéger la chaîne secondaire. Il n'y a qu'une marque qui livre, et encore sur commande, sa machine avec un carter de chaîne. Faut-il jeter la pierre aux constructeurs ? Nous nous en garderons bien, car nous avons naguère connu les ennuis que pouvaient donner des carters de chaînes et en particulier le danger qui résultait d'une rupture de chaîne. Mais il est certain que celui qui réalisera un carter de chaîne à la fois

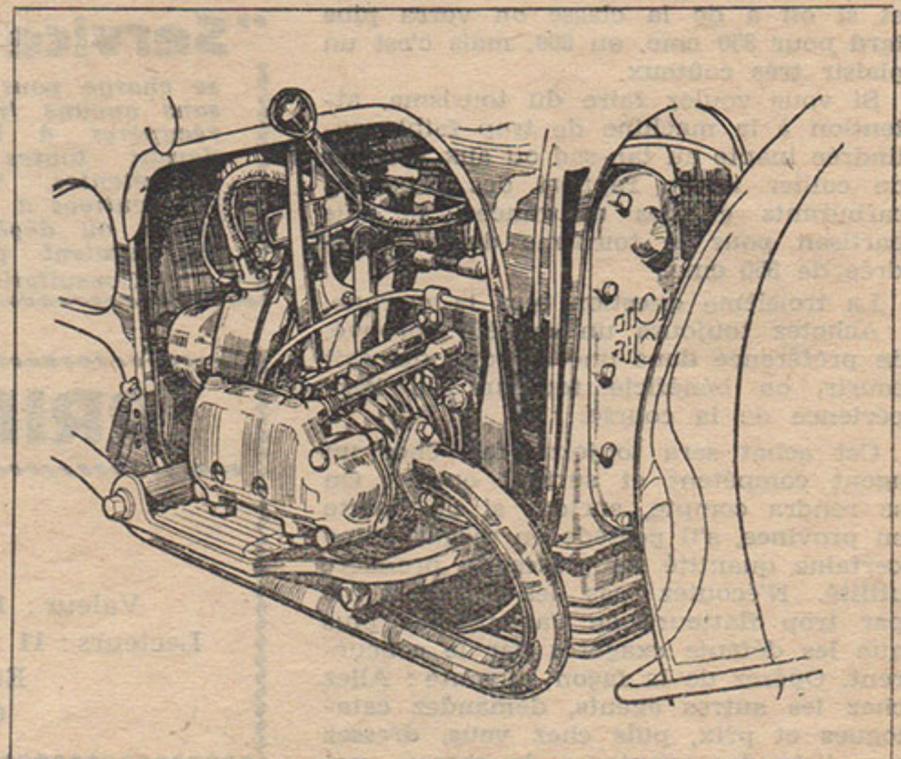
étanche, aisément amovible, laissant un accès facile à la chaîne, ne permettant pas à la chaîne de coincer les pignons en cas de rupture, ne ferrailant pas et ne coûtant pas cher, aura rendu un fier service au motocyclisme. Nous n'opposons pas la chaîne à la transmission acatène. Les deux systèmes se valent. Une chaîne protégée nous donnera la même propreté et la même facilité d'entretien qu'une transmission par engrenages. Quant à reprocher à cette dernière son manque de souplesse c'est tout bonnement ridicule. La chaîne ne s'allonge pas sous un effort (ou si peu) et elle ne glisse pas sur les pignons. L'impression de souplesse ne peut résulter que du déplacement des rouleaux sur les dents et cela ne donne pas une très grande souplesse. Beaucoup de constructeurs utilisent des amortisseurs de transmission. Quant à la transmission par engrenages nous pouvons utiliser un arbre qui puisse céder légèrement à la torsion ou incorporer des joints élastiques. Il existe en particulier, de-

puis peu, un dispositif destiné à remplacer ou à compléter les joints de cardan. Il est constitué par un anneau de caoutchouc spécial adhérent à une bague centrale solidaire de l'arbre entraîné et à une bague extérieure solidaire de l'arbre entraîneur. Transmission par chaîne et transmission par engrenages ne doivent donc pas être opposées l'une à l'autre.

Nous ne croyons donc pas, pour notre part, à la nécessité de caréner une moto pour un service courant. Quant à la conduite intérieure à deux roues, nous y croyons encore bien moins. Il serait pour ainsi dire impossible d'obtenir une stabilité suffisante, à moins d'empennages qui donneraient à la machine une longueur excessive qui l'alourdiraient et coûteraient cher. Ce n'est pas l'influence des machines de records qui doit s'exercer sur la construction des machines de série. La moto de course sur route nous donne des leçons beaucoup plus utiles.

RÉGAIRAZ.

Le moteur de la 500 cmc flat-twin Gnome et Rhône à soupapes en tête, type CV 2, comporte pour la majorité des pièces en mouvement une protection efficace. La distribution travaille sans carter étanche. L'ensemble est remarquablement compact.



Tribune Libre

Le but de cette rubrique étant de « *Rendre Service* », seuls les textes de nature à remplir ce programme seront insérés. Les textes qui figurent dans la Tribune libre sont insérés sous la propre responsabilité des lecteurs qui nous les adressent.

LE CHOIX D'UNE MOTO

● Si je demande l'hospitalité de vos colonnes, c'est qu'un grand nombre de jeunes gens emploient des motos mal adaptées à l'usage auxquelles il les destinaient primitivement. Voici quelques conseils à l'usage des futurs motards :

Qui de nous n'a pas entendu dire : Ma machine est trop faible ; ou bien, cette machine est trop rapide pour l'usage courant. Un autre se rend compte, mais trop tard, qu'il a acheté un loup notoire et les exemples de ce genre se chiffrent à l'infini.

Au prix où sont les machines à l'heure actuelle, il importe de se documenter sérieusement avant tout achat. Trois choses sont importantes dans l'achat d'une machine :

1° Que veut-on faire de cette machine : de la compétition, du sport, du tourisme ?

2° Quelle cylindrée.

3° Quelle marque.

La première question est très importante. Si on doit se servir de sa machine le dimanche pour se promener et la semaine pour son travail, il est inutile de faire l'achat d'une rapide compétition. Donc vous devez savoir d'une façon précise quel est l'usage général que vous comptez faire de votre machine.

La deuxième question sera la cylindrée.

Si vous voulez faire de la compétition et que évidemment vous n'avez jamais couru, attention, ici, il faut déjà avoir roulé en moto et surtout, un bon conseil, aux vitesses auxquelles on roule actuellement en course, il sera prudent de débiter en 175 cmc. ou 250 cmc. où un pilote normal peut encore se défendre et si on a de la classe on verra plus tard pour 350 cmc. ou 500, mais c'est un plaisir très coûteux.

Si vous voulez faire du tourisme, attention à la machine de trop faible cylindrée inapte au tan-sad ou aux « coups de collier ». En rapport des prix des carburants et des assurances, je suis partisan pour le tourisme d'une cylindrée de 350 cmc.

La troisième question sera la marque. Achetez toujours un modèle éprouvé, de préférence dans une marque qui fait courir, on bénéficie toujours de l'expérience de la course.

Cet achat sera toujours fait chez un agent compétent et surtout outillé. On se rendra compte, surtout si on habite en province, s'il possède en magasin une certaine quantité de pièces de première utilité. N'écoutez pas les compliments par trop flatteurs de l'agent, pas plus que les défauts exagérés par le concurrent. Opérez de la façon suivante : Allez chez les autres agents, demandez catalogues et prix, puis chez vous, dressez une liste des avantages de chaque ma-

chine avec accessoires. Certains accessoires doivent figurer à l'achat. Tels : 4 vitesses, sélecteur, carter sec, pneu AV rainuré, équipement électrique, compteur, poignée tournante pour les gaz. En opérant de cette façon, vous arriverez à trouver la machine qui vous convient et qui donne le maximum d'avantages.

Pour plus de documentation, trouvez si possible un motocycliste qui soit déjà propriétaire de la moto choisie. Demandez-lui des renseignements, mais encore une fois, méfiez-vous des compliments excessifs, beaucoup ont tendance à faire l'éloge de leur monture.

Si *Moto-Revue* a déjà fait un essai de ce type de machine, vous pouvez avoir confiance, car *Moto-Revue* a pour principe de ne publier que les essais de machines donnant satisfaction.

Si vous avez envie d'une machine britannique ou d'une silencieuse cardan d'outre-Rhin et que votre porte-monnaie soit assez gonflé pour cet achat, faites-le sans crainte, les agents de ces diverses marques ne représentent en France qu'une sélection des fabrications de ces pays, mais attention aux pièces. Il y a quelques marques qui livrent presque aussi vite que les marques de chez nous, mais d'autres pour lesquelles il faut attendre assez longtemps.

J'espère que ces quelques lignes seront utiles à quelques jeunes ou futurs motards.

Albert CESSAL, Toulouse.

BRIMADES CONTRE LES CAMPEURS

● Je m'empresse de répondre à M. Pecy que je n'ignore pas plus que lui le lamentable spectacle de certains sites le

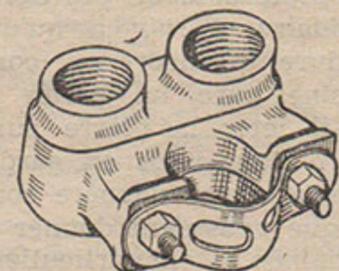
"Service Recours"

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

PRIME DE LA SEMAINE

le moto

Valeur : 15 fr. — Abonnés : 8 fr.
Lecteurs : 11 fr. — Port : France : 2 fr. 50.
Etranger : 4 fr. 75
Quantité limitée



lendemain de jours de repos, ni l'absence de tenue de certains... campeurs.

Quand à la lutte contre les papiers gras ne se recrutent pas parmi les haite un plein succès, ne serait-ce que pour prouver que les semeurs de papiers gras ne se recrutent pas parmi les cam-campeurs, clubmen ou non, mais plutôt parmi certains pique-niqueurs d'occasion. J'ai remarqué que les lieux les plus infestés de papiers, boîtes de conserves et autres objets sont en général des endroits ombragés, mais se trouvant sur le bord des routes à grande circulation et ne prêtant pas au camping par suite de la difficulté du ravitaillement et autres inconvénients, mais se prêtant par contre très bien à un repas (composé de nombreuses boîtes de conserve), de pique-niqueur ; à titre d'exemple, je citerais aux environs de Lyon, la plage de Collonge-sur-Saône infestée de ces objets divers et qui ne voit guère ou pas du tout de campeurs.

Quant à l'absence de tenue, M. Pecy croit-il que les campeurs ont le monopole de ce défaut?... et est-ce que le fait d'appartenir à un club changera quelque chose à la question ? D'ailleurs, l'arrêté incriminé du Préfet du Var ne soulève pas cette question.

Comme je l'ai dit déjà, je ne suis pas ennemi d'une réglementation nationale, mais imaginez-vous, M. Pecy, que chaque Préfet prenne un arrêté de son crû ; dans la Seine, il faudra que vous remplissiez telles conditions, ailleurs, telles autres et ainsi de suite ; quant à l'affiliation à un club, je renvoie M. Pecy au n° 641 du 22 juin 1935 de *Moto-Revue*, sous le titre « Camping à Quatre » ; sans nier qu'il existe de très bon clubs de campeurs, est-ce que pour chaque divertissement que nous voudrions prendre il faudra faire partie d'un club approprié ?

Je terminerai en demandant à M. Pecy comment il empêchera les mauvais campeurs qu'il baptise (justement d'ailleurs) de simili-campeurs et de saucissonnards de s'affilier à un club et de continuer à agir bêtement et malproprement comme par le passé. Je suis assez sceptique, car un club hésitera toujours à prendre des sanctions envers un de ses adhérents ; il est vrai qu'il pourrait les éduquer, mais cela est une autre question, car il faudrait au moins que tous les adhérents assistent aux réunions. Non, je ne suis pas ennemi d'une adhésion à un club, c'est une réglementation départementale plus ou moins logique (voir l'arrêté en question). Est-ce qu'il nous faut autant de permis de conduire que de départements ? Est-ce que pour rouler on vous oblige à vous affilier à un club ? Et pourtant, ce serait aussi logique.

C. GUILLOMOT, Lyon.

Les Monopoles Touristiques

(Suite de la page 962)

C'est ignorer que le régime des triptyques tel qu'il existe actuellement, s'appuie sur une convention internationale et sur des réciprocités : on sait que la plupart des pays — en effet — ont accrédité les Touring-Clubs et les Automobile-Clubs à délivrer à leurs membres des titres douaniers, sous leur responsabilité, les associations se portant mutuellement garantes de leurs sociétaires.

Faire payer le triptyque plus cher, décourager le français d'aller à l'étranger, ce serait s'exposer à voir les autres pays augmenter à leur tour le prix des titres douaniers et nous priver par conséquent d'un important contingent de touristes étrangers. Justes représailles, ait-on, contre les pays qui restreignent la sortie de leurs devises ! Mais ne voit-on pas que ces représailles frapperaient du même coup des pays à change libre comme l'Angleterre et l'Amérique, excellents clients touristiques de la France, et qu'il serait absurde de nous aliéner ? D'une façon plus générale, toute mesure susceptible de diminuer les échanges touristiques internationaux nous semble extrêmement préjudiciable à l'intérêt du tourisme français, car seule la formule du tourisme international réciproque, qui comporte, il est vrai, l'exportation de capitaux nationaux, mais comporte par ailleurs l'importation de capitaux étrangers, est féconde matériellement et spirituellement. Il est vraiment assez piquant que ce soient les gens qui se targuent d'idées nouvelles qui en soient restés à la conception stérile du tourisme en vase clos !

Appauvrir la France, ce n'est pas le seul reproche inexact qui soit fait aux associations. On leur fait encore celui de grossir leurs effectifs et leurs revenus en « forçant la carte » aux malheureux touristes qui, pour se procurer un triptyque, doivent obligatoirement appartenir à une association.

Là encore, on oublie que ce sont les administrations douanières elles-mêmes qui ont exigé, pour leur sécurité, la garantie des Associations. Liées par leur responsabilité financière et morale, et d'autre part, parfaitement organisées et disciplinées, elles sont apparues comme seules capables de permettre l'importation temporaire des véhicules avec le minimum de risques de fraudes.

Enfin, pas plus que le produit des permis de conduire ne reste acquis à l'U.N.A.T., celui des titres douaniers ne passe donc pas dans les caisses des associations. En effet, une partie des sommes recueillies par ces dernières est reversée à l'Etat sous forme de taxes, timbres, droits divers, les associations ne se réservant qu'un minime reliquat pour couvrir les frais et les risques qu'entraîne la délivrance des titres douaniers.

Les sommes que les associations sont accusées d'encaisser font d'ailleurs piètre figure devant les quelque 30 millions que l'Etat pourrait — paraît-il — retirer de l'exploitation des titres douaniers. On plaint d'un côté les automobilistes d'avoir à payer une cotisation, généralement minime et qui leur est remboursée sous forme d'avantages divers, mais on envisage très bien, par ailleurs, de leur faire payer les triptyques un prix infiniment supérieur au prix actuel le jour où l'Etat gênerait les services douaniers !

Rançonner le tourisme n'est pas une solution

POUR conclure, non seulement il est matériellement inexact qu'une fois défalquées les sommes importantes actuellement prélevées par l'Etat sur les revenus des « monopoles » des associations et les dépenses auxquelles l'Etat aurait à faire face pour les administrer lui-même, les bénéficiaires puissent devenir aussi considérables qu'on veut le prétendre, mais encore il nous paraît illusoire et choquant de vouloir accroître les revenus du tourisme en rançonnant le tourisme.

Augmentez le prix des titres de circulation, l'industrie automobile, le tourisme, et par contre-coup, le fisc en souffriront. Augmentez le prix des triptyques, et en vertu du principe des réciprocités, les étrangers viendront moins nombreux chez nous.

Exploitez le touriste, vous tuerez la poule aux œufs d'or. Allégez ses charges au contraire, vous intensifierez les échanges touristiques nationaux et internationaux, et indirectement, vous accroîtrez sensiblement les bénéfices du trésor public.

Le simple bon sens fait voir que seule cette politique est sage. Elle a toujours été celle des Associations de tourisme, et c'est leur désintéressement, les nombreux concours bénévoles dont elles bénéficient qui leur ont permis de la mettre en pratique.

C'est donc en pendant aux intérêts de l'usager, et à travers lui, à ceux du tourisme national, que celles-ci s'élèvent aujourd'hui contre les théories mal fondées et dangereuses, tout en trouvant regrettable qu'à un moment où le pays vient de vivre des heures angoissées et a besoin de compter sur l'union de tous les français, on s'attaque d'une façon injuste et tendancieuse à des groupements qui n'ont jamais eu d'autre ambition que de servir la France.

CLUBS

■ MOTO-CLUB TOURISTIQUE DE PARIS. — *Tourisme.* — Dimanche 18 décembre, sortie sur Jossigny. Itinéraire : Porte de Vincennes. Traversée du bois de Vincennes, Joinville-le-Pont, La Fourchette de Champigny. Prendre la route de Villiers-sur-Marne, Malnoue, Croissy (regroupement), Jossigny. Déjeuner au restaurant Julien. Départ à 9 heures précises au siège du M.C.T.P.

A 13 heures, deuxième départ porte de Vincennes. Rassemblement à 14 heures au restaurant Julien.

Promenade et jeux divers.

Pour le retour, prendre la G.C. 10, 17 bis jusqu'à Torcy, Champs, la G.C. 75, ensuite la G.C. 136 jusqu'à Neuilly-sur-Marne la N. 34. Porte de Vincennes. Rendez-vous au 77, bd Beaumarchais, permanence de notre club.

Nous rappelons à nos camarades motocyclistes, que, vu les fêtes de Noël et du Jour de l'An, il n'y aura pas de réunion générale de fin de mois, mais le secrétaire se tient tous les soirs de 19 heures à 20 heures, au siège, 22, impasse St-Sébastien pour tous renseignements complémentaires.

Permanence tous les vendredis à 21 heures.



SPORTING MOTO-CLUB PARISIEN. — *Sport-Tourisme-Camping.* — Samedi dernier, en l'honneur du mariage de Mlle P. Baudouin et de M. R. Poudrier, un grand nombre de camarades étaient venus présenter aux nouveaux époux, tous leurs meilleurs vœux, lesquels furent copieusement arrosés par le porto offert à discrétion, par notre sympathique ami et président M. Baudouin.

Le dimanche, notre sortie sur Bures fut très réussie. En effet, 26 véhicules, groupant 47 personnes, étaient présents à cette sortie, des parties de boules, balançoires et jeux divers occupèrent tous nos camarades jusqu'à la nuit, ensuite tout le monde se réunit dans la salle de bal et là c'est au son entraînant des fox, valse et one-steps que nos amis commencèrent leur entraînement en vue de notre bal qui aura lieu le 7 janvier à la mairie du 12^e. Nous rappelons à nouveau à tous les membres et sympathisants de bien vouloir dès maintenant retenir leurs cartes pour cette nuit qui promet d'être pleine de gaieté.

Dimanche 18 décembre, sortie sur Villevaudé. Rendez-vous au bar « Le Capétien », 96, avenue Philippe-Auguste, à 13 h. 30. Itinéraire : porte de Vincennes, Nogent, Chelles, ensuite prendre à gauche la G.C. 34 par le Pin et Villevaudé, jeux et bal.

Isolés cordialement invités à nos sorties, ainsi qu'à notre bal annuel. Venez nous rendre visite le mercredi à 21 heures à notre siège social, vous serez les bienvenus, en même temps, retenez vos cartes de bal, vous ne le regretterez pas. Téléphone Arc, 16-39.



MOTOR-CLUB. — Mardi 20 décembre, à 21 h., le Motor-Club invite tous ses sociétaires, amis et sympathisants à une projection cinématographique sur la moto. Films documentaires et de sports qui sans nul doute seront appréciés par tous les spectateurs.

Aucune carte ne sera exigée à l'entrée, la salle, dans un but de propagande, sera ouverte à tous ceux, membres ou non d'un club, qui voudront voir quelques beaux films motocyclistes. Le succès de la précédente soirée laisse bien augurer pour celle du 20 décembre.

Le Motor-Club achève la préparation de la saison 1939 et sera bientôt en mesure de présenter ses équipes motos et voitures : vitesse, piste et régularité. Une seule indiscretion : beaucoup de matériel neuf et moderne et... quelques as de plus !

Au cours de conversations antérieures, un certain nombre de coureurs avaient formulé le vœu de s'inscrire à l'Ecurie « Tango et Vert », à l'heure actuelle, la majorité de ceux-ci nous ont rendu visite ou nous ont écrit. Le Motor-Club sera en 1939 le plus grand Team amateurs de France.

Le Motor-Club reçoit tous les mardis à 21 heures, 15, place de la République, brasserie « Le Savoie », salle du premier étage (stationnement des véhicules, 4, rue Meslay).



MOTO-CLUB DE PARIS. — Au M.C. Paris, chaque dimanche une sortie. — Le 10^e banquet du M.C. Paris a obtenu un succès toujours accru. Une participation de choix. Un menu de choix. Un bal très animé et des prix nombreux, tant aux touristes qu'aux sportifs (le classement sera donné la semaine prochaine).

Ce banquet, comme ses prédécesseurs, se termina après un léger entr'acte vers les minuit, le dimanche sur la butte Montmartre. De la joie, de la gaieté, de bonne camaraderie.

Dimanche prochain : sortie sur le gué d'Osny. Départ porte de Clignancourt, 8 h. 30 et 13 heures. Regroupement à Pontoise. Sortir par la G.C. 92 vers Osny. Regroupement près de l'église. Passage du gué par les amateurs qui le désireront.

Touristes ! Sportifs ! Pensez à la saison 1939. Venez au M.C. Paris., le vieux club des bons amis. Tous les mercredis, à 21 h., au siège, 52, rue de Bondy et tous les jours à la permanence, chez Halhoute, 19, rue Charles-V. Archives 87-51.

MOTO-CLUB CHATILLONNAIS. — Gros succès pour le 6^{me} Banquet annuel de l'actif Moto-Club Châtillonnais. Une grande famille motocycliste, 70 convives ! surent apprécier le menu de haute gastronomie servi dans les élégants salons de « la Tourelle », à Vanves. Le président, M. Gabriel Cantalice, dirigea le déroulement d'un programme particulièrement dynamique, qui, débutant par le chant du club, chanté par tous, montra la richesse du groupement en talents musicaux.

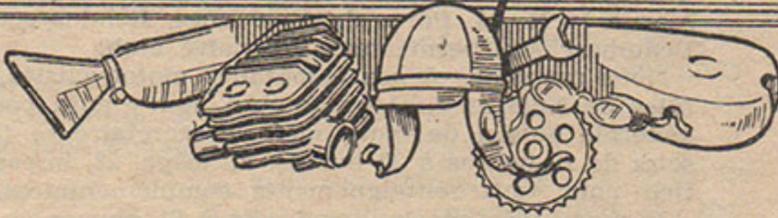
Il lut une lettre de M. de Saint-Etienne, conseil général, président d'honneur, disant tous ses regrets de ne pouvoir assister à la fête.

Le grand champion national Monneret, et Perrin, le coureur et motoriste bien connu, étaient présents. Gagné par l'entrain et la gaieté générale, Georges Monneret « poussa même », avec beaucoup de justesse et de brio, une chanson des faubourgs, applaudie avec fureur !

Entre autres notabilités, M. Dumas, représentant l'Union des Commerçants de Châtillon, M. Archambaud, père du célèbre coureur cycliste, assistaient à ce banquet qui couronnait les activités touristiques de l'année. Un bal brillant se poursuivit jusqu'à l'aube.

Moto-Revue était représentée par Robert Sexé, visiblement heureux de trouver dans la banlieue Sud un foyer si actif de vraie camaraderie motocycliste.

CONSTRUCTEURS FABRICANTS



B.S.A. nous présente pour 1939

Nous ne trouvons pas au programme 1939 de B.S.A. des modifications bien profondes. Cependant, les motos de cette marque justement réputée ont changé de parure. L'émail vert si caractéristique des réservoirs d'essence doit céder la place au fini chromé et argent mat que nous avons pu admirer l'année passée sur la 500 cmc. Gold Star. La forme des réservoirs a subi de légères modifications, et pour les 500 cmc. « M 23 » Silver Star et « M 24 » Gold Star, leur contenance a été portée à 16 litres.

Puisque nous parlons des 500 cmc., notons en passant que la « M 23 » possède une nouvelle distribution très silencieuse. Sa ligne a été améliorée par la modification du réservoir d'huile et l'adoption d'une boîte à outils de forme nouvelle et très heureuse. La protection du pilote a été étudiée avec minutie. Les garde-boue, par leur galbe et leur largeur, y contribuent en premier lieu.

La « M 24 » bénéficie des mêmes perfectionnements. Il n'est pas inutile de revenir sur cette « Etoile d'Or », certainement une des plus remarquables machines de sport par son fini et ses performances. Elle est munie d'un cylindre et d'une culasse aluminium. Le cylindre est chemisé de fonte austénitique. Les sièges de soupapes rapportés sont de même métal. La Gold Star dépasserait, en machine de sport, 150 kmh.

Les 250 cmc., 350 cmc., 500 et 600 cmc. latérales, les 250, 350 et 500 culbuteurs et culbuteurs Etoile d'Argent et la 9 CV latérales deux cylindres figurent égale-

ment à côté des deux racers dont nous venons de donner un bref aperçu. Leur prix mérite également votre attention. La qualité et le fini anglais pour un prix français, voilà qui n'est pas à dédaigner.

Un cyclecar New Map

Si nos renseignements sont bons, la maison New-Map bien connue pour ses excellentes motos sortirait prochainement un petit cyclecar 100 cmc. sans

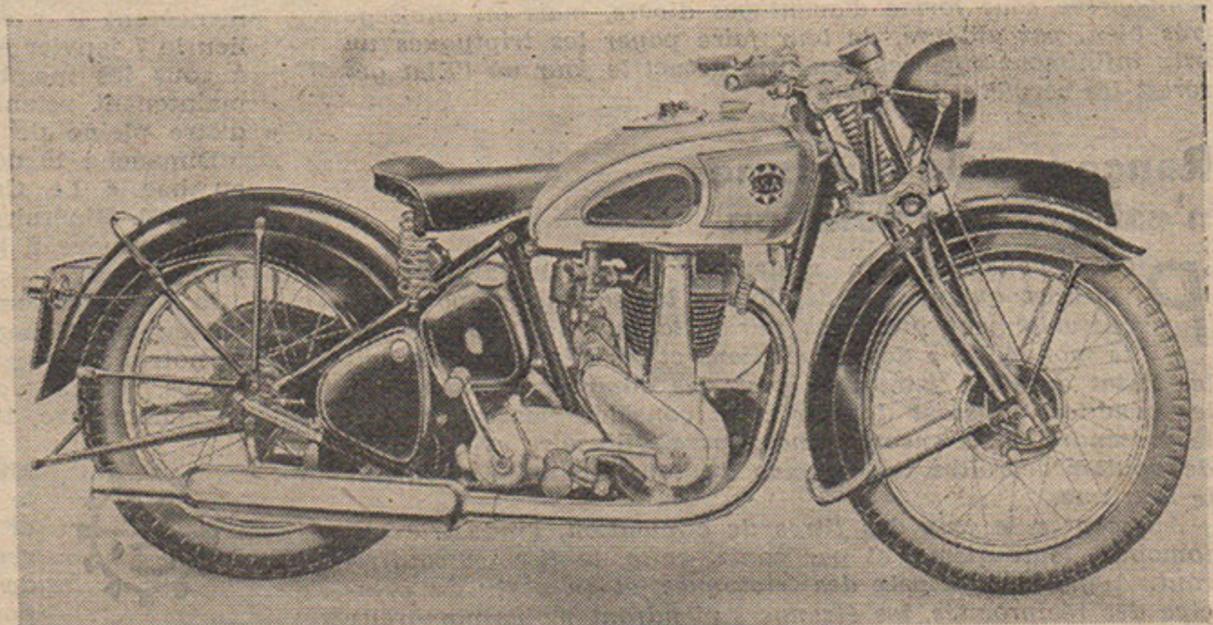
permis. Cette voiturette miniature serait équipée d'un petit bloc fort apprécié sur les vélomoteurs.

Inutile pour l'instant de nous demander de plus amples renseignements auxquels nous ne pourrions répondre.

Nous en reparlerons en temps opportun et lorsque Voivenel, l'agent parisien de New-Map, aura reçu la voiturette de démonstration qu'il a commandée.

Benzométane

Comment obtenir avec les carburants tourisme et poids lourds les mêmes avantages qu'avec les super carburants ? C'est très simple. Il suffit de leur incorporer un catalyseur qui augmente leur indice d'octane, c'est-à-dire leur degré de résistance à la détonation et au cliquetis. Néanmoins, il est indispensable que ce produit soit rigoureusement neutre, qu'il ne crée pas, par sa combustion, des agents chimiques nuisibles au moteur tels que les acides. Il doit



La nouvelle 500 cc. B.S.A. « Silver Star ». La capacité du réservoir, la netteté des organes moteurs, les garde-boue très étudiés sont les détails saillants de cette belle machine.

également éviter l'assèchement des parties hautes du moteur.

La composition du Benzométane lui permet de remplir ces conditions. Il ressort du procès-verbal d'essais du laboratoire des Arts et Métiers les points suivants :

1° Avec Benzométane, aucune attaque sur les métaux utilisés dans la fabrication des moteurs ne se produit, ni à froid (18° C), ni à chaud (80° C).

2° L'acidité des gaz d'échappement est pratiquement nulle.

3° La pression du mélange gazeux, dont la puissance du moteur est fonction directe est augmentée de 20 %.

En résumé, Benzométane vous procure une très sensible augmentation de puissance ou, à puissance égale, une appréciable économie de consommation, et cela sans aucun danger pour votre moteur. Benzométane est livré en ampoules scellées parfaitement dosées pour une quantité de carburant indiquée. L'essence est chère, sa qualité est douteuse et variable, mais Benzométane a été créé pour corriger ses défauts.

La radio, carrière d'avenir

La radio est une science d'avenir qui offre dans tous les domaines de son activité des débouchés intéressants. Les carrières d'opérateur radio dans la marine, l'aviation, les stations officielles des divers ministères, celles de l'industrie, monteur, dépanneur, agent technique, sous-ingénieur, ingénieur, permettent aux jeunes gens d'aborder le genre d'emploi convenant le mieux à leur caractère ou à leurs préférences. Qu'ils optent pour une carrière fertile en déplacements, croisières, ou un emploi sédentaire, il leur est très possible de trouver dans la radio une situation qui réponde à leurs goûts et permette de mettre en valeur leurs qualités. La radio prend une extension chaque jour plus considérable, rend des services aussi nombreux que variés.

La préparation aux différentes carrières de la radio sanctionnée par des Brevets Officiels se fait à l'Ecole Centrale de T.S.F. dont le siège est à Paris, 12, rue de la Lune. Depuis 1919, cette école

a préparé avec succès 18.000 candidats. Cette institution vous adressera gracieusement sur simple demande le « Guide des Carrières », qui constitue une documentation pleine d'intérêt pour les prétendants aux emplois radiophoniques.

Manufacture de vêtements de cuir de Besançon

Soucieux de leur bien-être et de leur protection, tous les motocyclistes exigent des vêtements de cuir sérieux, pratiques et élégants. Pour obtenir un équipement réunissant ces qualités, il ne faut pas choisir au petit bonheur.

La Manufacture de Vêtements de cuir de Besançon a créé deux modèles de blousons cuir Aviation. En cuir premier choix ou qualités deux fois extra, ils comportent quatre poches, fermeture éclair détachable, doublure chaude extra. Les blousons Chamoisette sont munis de deux poches et d'une fermeture éclair détachables et se font en trois couleurs (marron, bleu, gris).

N'hésitez pas à demander à l'adresse que vous verrez dans nos pages d'annonces le catalogue illustré. C'est une documentation qu'il faut consulter dans votre intérêt.

Sports Champerret

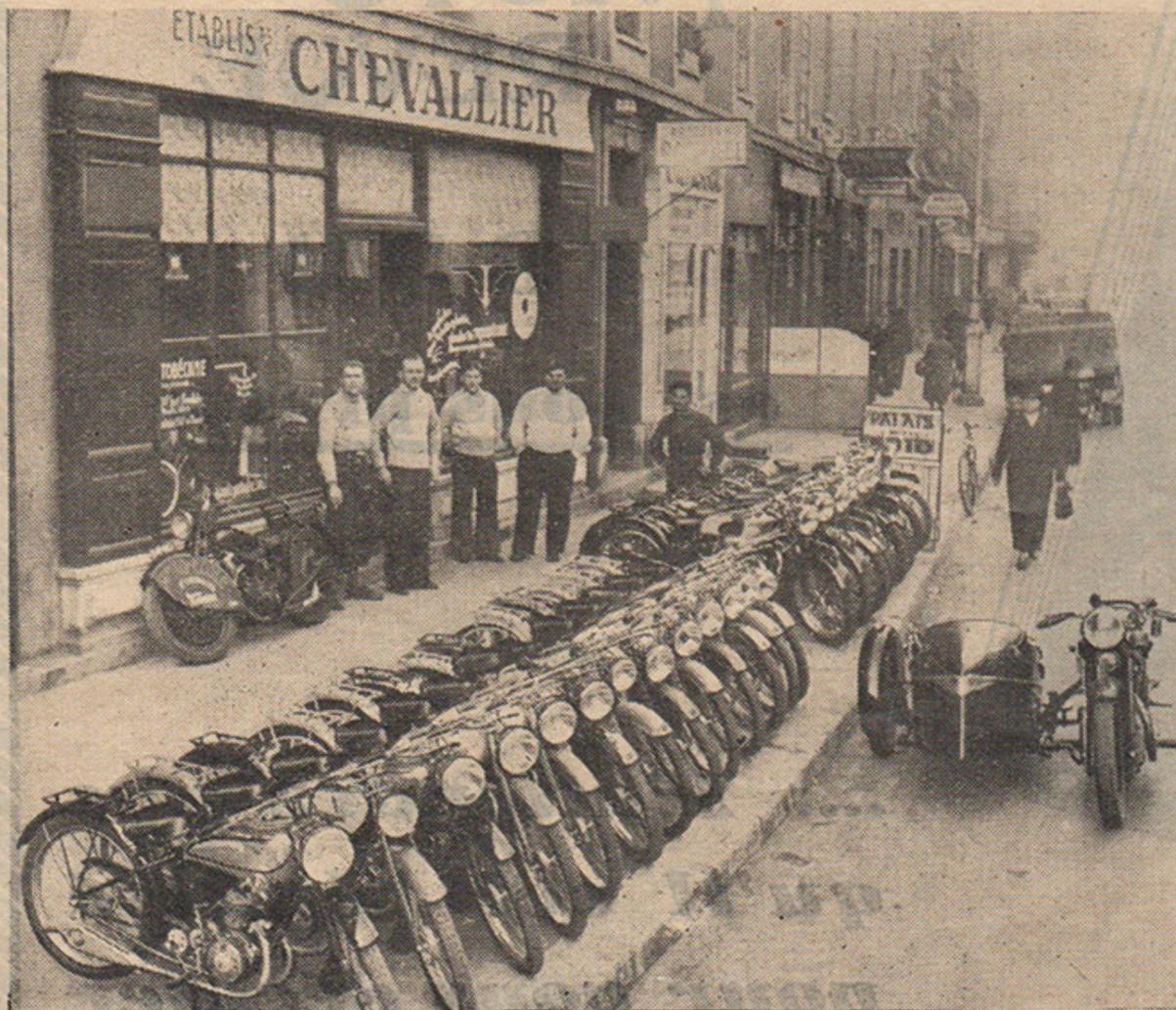
Les motocyclistes de la Porte Champerret trouveront à deux pas de chez eux un magasin particulièrement bien outillé et achalandé, « Sports Champerret ». Ces établissements tiennent l'agence Motobécane, exposent tous les modèles de cette marque qui sont livrables de suite. Pour achat au comptant, avec long crédit, reprises, échanges, Sports Champerret est à votre disposition.

L'activité de cette maison ne se borne pas là. Elle peut également se charger de réparations qui sont effectuées par des spécialistes. « Sports Champerret » est également qualifié pour l'émaillage, le nickelage, le chromage, ainsi que pour le garage et l'entretien des motos.

Un trésor pour les bricoleurs de cyclecars

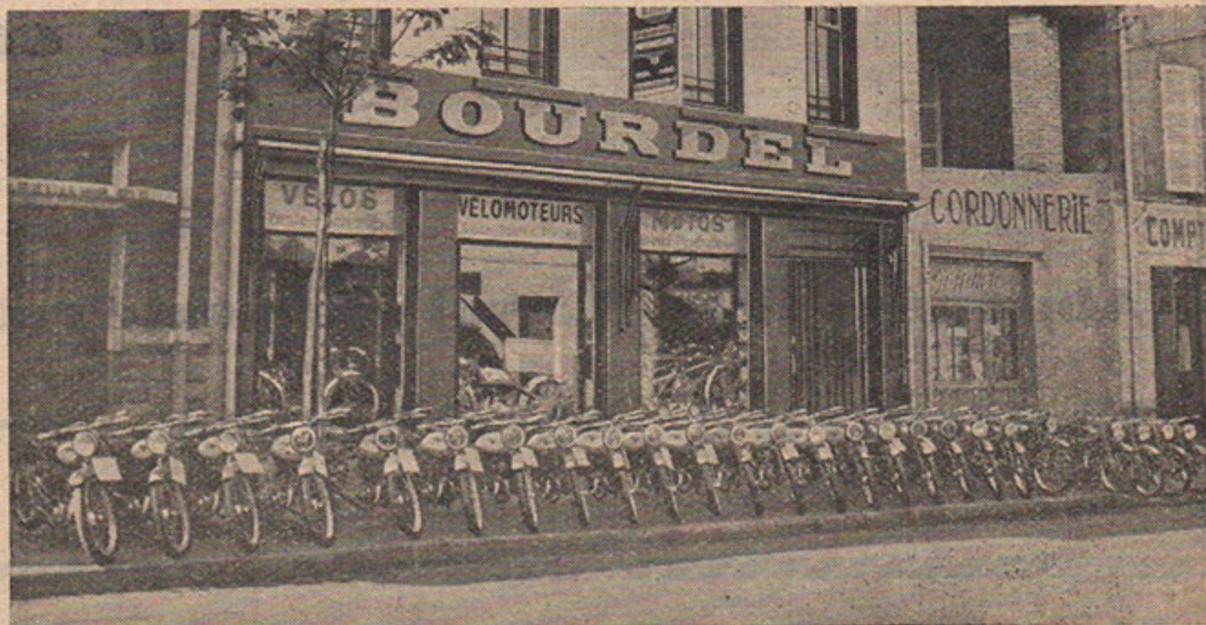
Nous signalons à nos lecteurs amateurs de cyclecars que Rossignol dispose actuellement de tout un lot d'ensembles et de pièces détachées de cyclecar 4 roues : châssis complets, châssis nus, moteurs 2 cylindres, boîtes, ponts, roues, etc. etc...

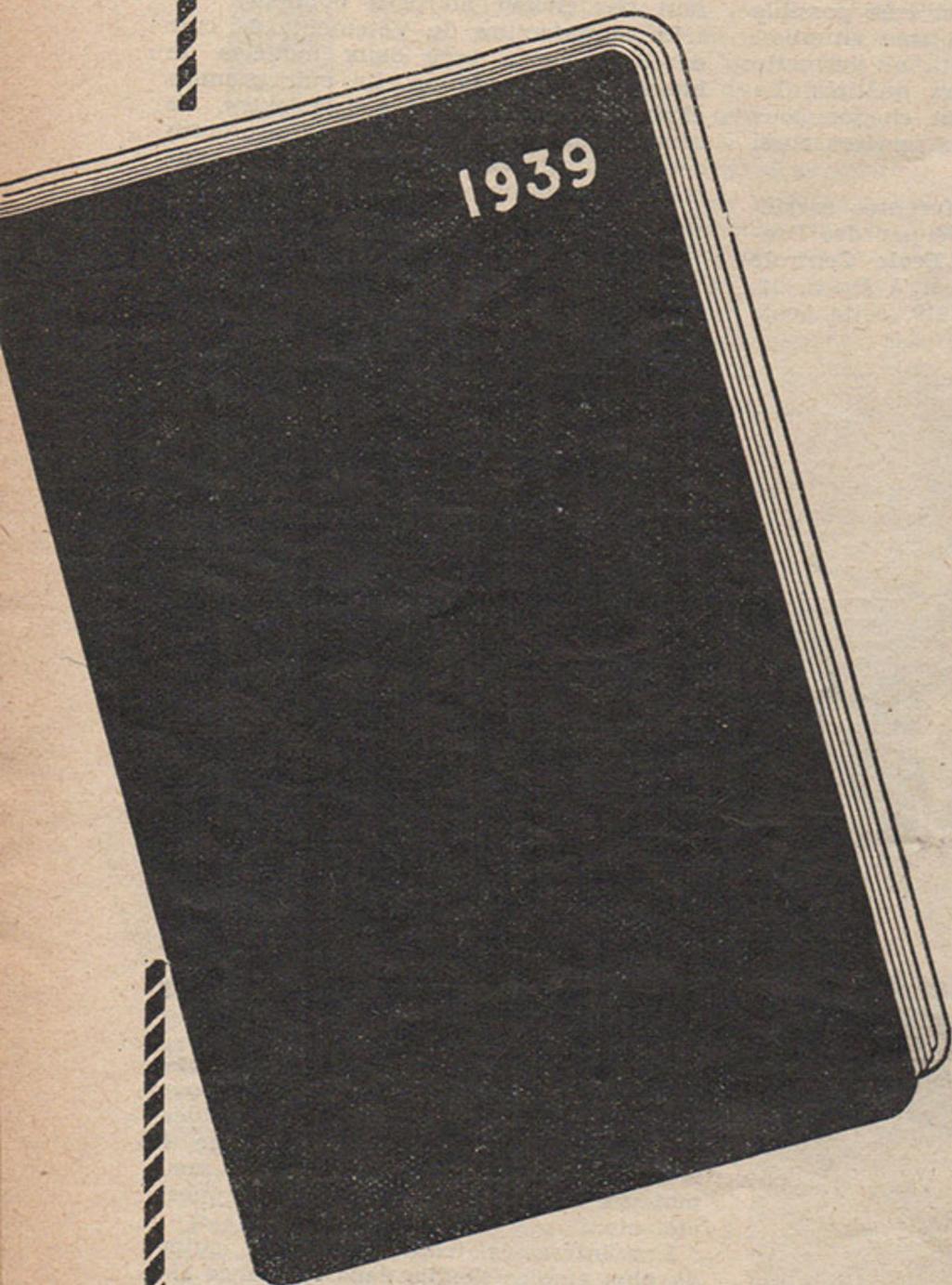
Les intéressés trouveront à ce sujet de plus amples détails dans l'annonce figurant dans ce même numéro.



Dans notre n° précédent, nous avons fait passer le magasin de M. Bourdel, agent Motobécane de Clermont-Ferrand (ci-contre) pour celui de M. Chevallier, agent de la même marque à Grenoble (ci-dessus).

Ceci dit, ajoutons en passant que M. Chevallier ne borne pas son activité à la vente des motos, cycles et accessoires. C'est également un réparateur et un metteur au point hors ligne, ainsi que l'ont prouvé ses nombreuses victoires en compétition. Les motocyclistes Dauphinois sont assurés de trouver chez lui le meilleur accueil.





L'AGENDA

DE

**MOTO
REVUE**

1939

est sous presse

*.... N'attendez pas
qu'il soit épuisé
pour vous décider
à le commander ...*

Abonnés : 6 fr. Envoi par poste recommandée 7.75

Lecteurs : 8 fr. Envoi par poste recommandée 9.75

nos petites annonces

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

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

service permanent des occasions

Nos abonnés, moyennant le versement de 10 francs, peuvent obtenir une fiche du Service Permanent des Occasions. 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.

MOTOS A VENDRE

CREDIT 12 MOIS

Je solde un beau stock de vélomoteurs, dernier modèle. Prix intéressants.

OCCASIONS

Motobécane 5 CV eq. 2.200 fr.
Motobécane 5 CV lat. équip. bloc 2.700 fr.
Monet-Goyon 350 cmc. culb. équip. 3.500 fr.
Terrot 4 CV lat. équip. mod. H. D. 4.000 fr.
Terrot 5 CV lat. eq. 4.700 fr.
Terrot 5 CV culb. eq. R.S.S. prix 5.500 fr.
Gnome-Rhône 5 CV culb. C. V. 2 6.500 fr.
Motobécane grd sp. équip. 4 vit. sélect. 6.500 fr.
B.S.A. 5 CV spéciale, ét. im-équip. 7.800 fr.

SIDECARS

Monet-Goyon 5 CV moteur Mag, boîte Sturmey . . 4.200 fr.
Motobécane 5 CV culb. 4 vit. sélect. eq. très propre, side sport 7.200 fr.

A. Dubois, 56, rue Aristide-Briand, Levallois.

UNE

B.S.A.

UNE

SIMCAFIAT

livrable de suite chez: Imbernotte, concessionnaire: 1, rue des Acacias,

Station officielle, 60 à 68, avenue de la Défense.

Facilités d'échange et de paiement.

B.M.W. R 16 750 cmc. bloc mot. card. parf. ét. cadre acci. fair. of. de Pertat, 17, pas. St-Yves, Nantes.

Gnome-Rhône V 2 5 CV état nf, vis. soir à 19 ph. et sam. apr. midi. Marcilliaud, 188, av. Clichy, 17^{me}.

Une moto neuve s'achète à Suresnes-Moto, 21, bd de Versailles, à Suresnes. Agence Terrot, Gnome-Rhône, Motobécane, Monet-Goyon. Reprise et achat de motos ttes cylindr.

BORGO LES PISTONS DES RECORDS

Rectification des cylindres

Tous modèles de Pistons

34, AVENUE DU ROULE
Porte des Ternes
NEUILLY - SUR - SEINE

Téléph. : MAILLOT 55-55
(2 lignes groupées)



ACCU
Huitric

26, Rue des Graviers NEUILLY-SEINE

AVIATION

la grande marque des manteaux de cuir vous offre des

PRIX DE GROS

Manteaux cuir 1^{er} choix 299. »

Blousons 85. »

et tous autres articles.

53, Rue Battant, 53

BESANÇON (Doubs)

Catalogue franco



Souvenez-vous que
LIPTON à DIJON

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

MOTOS B.S.A. CYCLES

LA PREMIÈRE MARQUE DU MONDE

VENTE

PIECES DETACHEES

RÉPARATIONS

BELLES OCCASIONS

25, rue Duret, 25 -- Paris (16^e) - Tél. Passy 82-20

Pour le
Vélocycleur
pour la Mo-
tocyette

LA SELLE
vraiment
SOUPLE

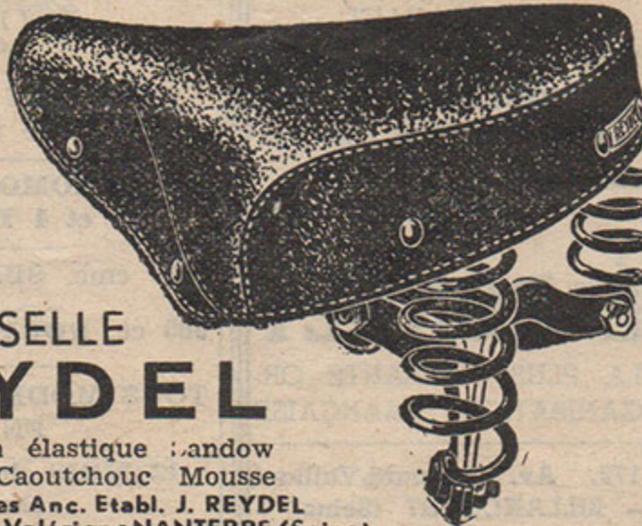
C'EST LA SELLE

REYDEL

A suspension élastique bandow
et matelas Caoutchouc Mousse

Société des Anc. Etabl. J. REYDEL

7, rue du Mont-Valérien - NANTERRE (Seine)



Pensez-vous aux étrennes ? Achetez votre moto, votre vélomoteur chez Doridant. Magasin exposition, 121, aven. d'Italie, Paris. Ts les modèles: Terrot, Motoconfort, Prester, Monet, Gnome, sont livrables de suite avec crédit 12-15-18 mois. Grand choix de motos et sides, moteurs, boîtes, toutes pièces d'occas. Achat. Echange. « Chez Doridant ».

Motobécane 500 cmc. super-culasse, side Impérial, 600 kms, toute la garantie
Jonghi 350 cmc. culb. dans son neuf 5.000 fr.
Gnome-Rhône 500 cmc. lat. side Bernardet 3.500 fr.
Motobécane 350 cmc. lat. 1938, gar. 4.500 fr.
Soyer Jap 350 cc. lat. 1.500 f.
Monet-Goyon 350 lat. 2.500 f.
Sidecar Bernardet grd rout. Montage Motobécane. 1.800 fr.
Crédit. Reprise.
Voivenel, 34, rue de Charonne, Paris. Roq. 17-13.

Avant d'acheter même une moto nve voyez nos occasions garanties 6 mois, sans aucun frais pour le client. Entretien gratuit les dimanches, de 9 à 12 h. Cadeau à tout acheteur. Crédit à volonté. La Moto Renovée, 58, rue Amelot, Paris.

Monet-Goyon 175 cmc. parf. ét. de marche, présent. imp. 1.100 fr. Brissonnet, 2, rue Charles-Renouvier, Paris.

Le plus grand choix de Paris, motos d'occasion garanties vendues à crédit. Facilités d'échange.

SIDECARS

Le plus beaux sides d'occasion. Echange. Crédit.

ECHANGES

Aux meilleures conditions toutes motos ou sides.

ACHAT TOUTES MOTOS

Révil, ex-Palais de la Moto, 82, av. des Ternes, angle bd Pereire, Paris.

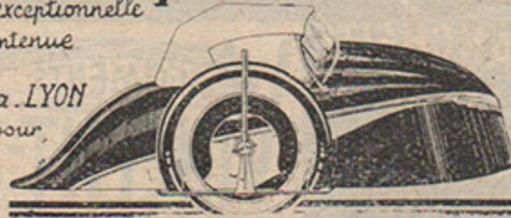
Propagande! Jusqu'à fin décembre

Bufflier livre son modèle **Capote Gratuite**
aérodynamique type 55 avec

Profitez d'une offre exceptionnelle qui ne sera pas maintenue après la date fixée

Bufflier 31 C^{rs} E. Zola LYON

Représentant général pour la Suisse: J. Egloff
36 rue de Monthour
GENÈVE



MOTOBÉCANÉ



Emallage - Nickelage - Chromage - Garage - Entretien

SPORTS - CHAMPERRET

66, BOULEVARD DE LA SOMME, 66 — PARIS

(Porte Champerret)

AGENCE EXCLUSIVE. — LIVRAISON RAPIDE DE TOUS MODELES. LONG CREDIT. Achat. — Echange. Réparations. — Mise au point.

300 frs
à la
commande

GNOME-RHONE

18 mois
de
crédit

EN TOUTES CYLINDRES, X 750, CV 2, D 5, SUPER-MAJOR, MAJOR, JUNIOR, LIVRABLE DE SUITE, soit en solo, ou avec sides : PRECISION BERNARDET, CARPIO, SANS MAJORATION DE CREDIT

172, Avenue Édouard-Vaillant, BILLANCOURT (Seine)

TELEPHONE : MOLITOR 15-46

(Ouvert dimanche matin) CATALOGUE FRANCO - LIVRAISON IMMEDIATE (Métro Billancourt)

Vélocycle Prestor et Motobécane 850 fr.

Terrot 3 CV équip. grand luxe 2.000 fr.

Terrot 4 CV ét. remarquable, prix 2.200 fr.

Terrot 5 CV side Bernardet neuf 4.500 fr.

Ensemble Terrot 750, roue interch. cme nf 8.500 fr.

B.S.A. 750 cmc. Y 13 et 500 cmc. Etoile Bleue 6.800 fr.

COMPETITION

Terrot 175 cmc. gagnant Bol d'Or. Record battu. bon prix.

Rudge 250 cmc. gagn. nomb. Grds Prix 4.500 fr.

VOITURES

Amilcar 7 CV cond. intér. 4 pl. tte tôle 4.500 fr.

Donnet 7 CV cte int. 4 pl. ét. remarq. 3.800 fr.

Grandes facilités de crédit et d'échanges. Gros, 33, rue de Gergovie. Ouvert le dimanche. Ség. 51-67.

LEROY, à VINCENNES

Recordman du Bol d'Or Coureur officiel Terrot, vend sa 350 cmc. compét. et a de belles occasions :

Terrot 175 cmc. éq. 1.500 fr.

Terrot 4 CV lat. équip. très propre 4.500 fr.

250 cmc. compétit. Terrot, prix 4.500 fr.

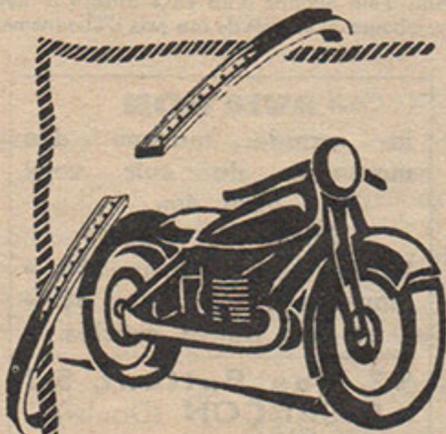
Side Terrot 5 CV R.S.S.E. ét. nf, side Bernardet .. 7.800 fr.

Crédit 12 mois, 1, rue de Lagny, Vincennes. Ouvert le dimanche matin. Tél. Dau. 32-22.

B.S.A. Y 13 av. side Précision. — Rudge 5 CV culb. side Précision. — B.S.A. 5 CV Etoile Bleue. Ttes ces machines sont en parf. ét. Imbernotte, 1, r. des Acacias, Paris.

G. R. CM2 350 culb. équipée dynamo, t.-sad, bon état, 1.800 fr. Brulin, 5, av. Ch. de Foucauld, 12^{me}.

Ravat 350 cmc. culb. écl. él. parf. état, 1.500 fr. Kubler Fils, Moulin-la-Croix, Saverne.



Pour votre moto

Les mêmes segments traités AMÉDÉE BOLLÉE qui sont utilisés sur tous les moteurs d'aviation : GNOME & RHONE, HISPANO SUIZA, LORRAINE, POTEZ, sur les avions d'AIR FRANCE et sur les avions de l'ARMÉE.

La même qualité.

les segments Amédée Bollée

SEGMENTS TRAITÉS DE PRÉCISION

PUYBELLE N° 350

Le Mans (France)

MOTOCYCLISTES !

Pour vos réparations

mise au point, rayonnage, redressages des cadres... équipement électrique réalésage

IL VOUS FAUT :

UNE MAISON SÉRIEUSE... UN OUTILLAGE MODERNE. des TECHNICIENS hors pair ADRESSEZ-VOUS

DE CONFIANCE AUX

ÉTS BONNET

LA PLUS PUISSANTE ORGANISATION FRANÇAISE

172, Av. Édouard-Vaillant - BILLANCOURT (Seine) -

Téléphone : MOLITOR 15-46

AVANCE D'ARGENT POUR ACHAT MOTOS

172, av. Ed. Vaillant BILLANCOURT (S^e)

Métro Billancourt

MOTOBÉCANE

COUPE DE FRANCE
Tourisme 500 cmc.

VELOMOTEURS
2 et 4 TEMPS

350 cmc. SUPER-CLUB

500 cc. NOUV. CULASSE

TOUS MODELES
EN MAGASIN

12 MOIS de CREDIT
chez

CHEVALLIER
11, COURS BERIAT, 11
GRENOBLE

Part. 500 culb. hors série, 4 vit. sélec. au pied, cme nve, 1937, fer. repr. B.M.A. ou 175 (récent), 28, r. du prof. Calmette, Meudon.

Belle Triumph 500 culb. 4 vit. sélect. au pied, av. side Bufflier, 9.000 comptant. Lenormand, 23, r. des Bateliers, Cligny.

Quelques bonnes affaires, à profiter de suite en Terrot, Peugeot, Jap, vélom. et side, mach. revis. de 500 à 2.500 fr. Wagner, 19, r. Lambert, 18^{me}.

F.N. 4 cyl. ent. rev. av. ou sans side Bern. sport, 4.200 fr. Rolland, 80, r. du Rocher, Ts les soirs, 19 h. à 21 h.

SIDECARS

Kœhler-Escoffier 5 CV mot. Mag. culb. 4 vit. sélec. side Bernardet, 1 pl. 1/2, px 5.500 fr. Vis. sam. matin. Fontaine, 1, r. C.-Dubois, Montrouge.

500 culb. New-Map (Mag), Bernardet tour. 3.800 fr. Repr. 250 cc. ou vélos H. et D. bon état. Gar. 6, r. Paul-Bert, Colombes.

Cause santé vend 500 R.-Gillet, susp. AR, side Bernardet, ét. nf. Fourcher, 15, rue d'Alsace, Cligny.

VOITURES

UNE GEORGES IRAT
s'achète
chez

FRANÇOIS 6, Rue Saint-Ferdinand Paris

20 Petites voitures d'occas, 5 à 8 CV, de 3.000 à 8.000 fr., revis. et garant. reprises ttes motos et sidecars en compte, long crédit. Concessionnaire Simca, 71, rue de Dunkerque, Paris, 9^{me}. Trud. 83-96.

Châssis cyclecar Sima Violet, remonter, 500 fr. Brissonnet, 4, Complet, en bon état, mais à rue Charles-Renouvier, Paris.



Longévité... Longévité de votre moteur?
SEGMENTS D'ÉTANCHEITÉ
ARDAX, RACLEURS :
ARDAX, R.L. ou R.T.
MAGASINS : 12, rue Carnot, LEVALLOIS-PERRET.

SEGMENTS
VINCENT-PIOTTI
ARDAX

MONNERET

Le plus qualifié pour guider votre choix

50 fr. à la commande — 18 MOIS DE CREDIT

SON VELOMOTEUR : UNE MERVEILLE

Expéditions en province, motos et pièces détachées
Envoi gratuit du catalogue concernant toutes les marques

MONNERET, 106, Avenue Aristide-Briand, 106 — MONTROUGE

Simca décap. trs bon ét. Im-bernotte, 1, rue des Acacias, Paris.

Grand choix petites voitures d'occasion ttes marques revis. et garanties. Reprises ttes motos et sidecars en compte. Crédit. Escure, 12, rue de Patay, Paris, 13^{me}.

ÉCHANGES

Si vous voulez échang. votre moto ctre une voiture neuve, adressez-vous au Concessionnaire Simca qui vous consentira les conditions de crédit les plus avantageuses, 71, rue de Dunkerque (près Gare du Nord).

ON DÉSIRE ACHETER

Recherche Morgan Reeves, 64, r. Castagnary, Paris.

Part. cherche moto F.N. 4 cyl. M 50 à chaîne av. ou sans side, même mauvais état. Ecf. Benoit, 24, r. Ménilmontant, Paris, ou tél. Mén. 63-27.

Seul Fourche-Autos-Motos, 8, av. de St-Ouen, Paris, 8^{me} (Métro La Fourche), vous paiera de suite votre moto ou auto aux plus hauts cours.

J'achète ttes pièces Aubier-Dunne et ts vélocycleurs, même accidentés. G. Allary, 142, avenue de Fontainebleau. Le Kremlin-Bicêtre (Seine). Tél. Italie 15-61.

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. G. de Paris

MOTO-HALL

MOTO-HALL

Tous les modèles
MOTOBECANE

Réparations - Pièces
ECHANGE - CREDIT
ACCESSOIRES
SIDES BERNARDET
HABERT

78, Avenue des Ternes
PARIS Galvani 78-95

MANUFACT. D'EQUIPEMENTS SPORTIFS



9 bd Magenta
PARIS
Téléph. :
Botzaris 44-79

Tablier
le moto. 99.»
Canadienne
fourrée. 195.»
Blouson
cuir..... 149.»

DEPREZ

187, Rue Armand Sylvestre
COURBEVOIE

Téléph. : DÉFENSE 07-01

- Métro: Pont-de-Levallois -

Grand Choix de Motos Neuves
Motoconfort, Motobécane, G. ma-
Rhône, Monet-Goyon, Peugeot, Sides
Bufflier etc. - Vélocycleurs, tandems
et Cycles. - Motos occasion révisées
garantie 6 mois. - Vente, Achat,
Echange, Reprises, Réparat'ons,
COMPTANT - CREDIT,
Catalogue Franco sur demande

ACHETEZ
VOTRE

TERROT

Chez
LEGER Concessionnaire
exclusif

4, Grande-Rue, St-Maurice
Ent. 20-59

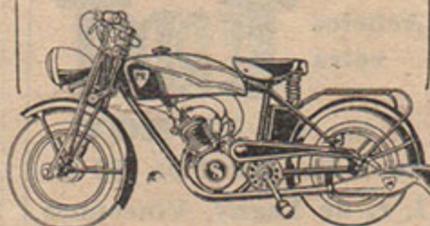
Toutes pièces détachées.
Réparations
Vélo. Moto. Sidecar. Crédit

Pour vous déplacer
ECONOMIQUEMENT
avec **SECURITE**
et **CONFORT**

employez un de nos trois
modèles de vélocycleurs

M -

ont la renommée est
mondiale.



Catalogue et Renseignements franc

Etablis. Pierre PSALTY
80, Avenue des Ternes, 80
PARIS

J'achète ttes motos, sides et
voitures, même accid. Me dé-
place en province. Pol. 50, r.
Pernety. Métro Pernety, Pa-
ris, 14^{me}. Ségur. 26-67.

Achat maximum motos réc.
sides, vélocycleurs. La Moto
Rénovée, 58, r. Amelot, Paris.

J'achète ttes motos, sides cy-
clecars, voitures même accid.
Delaire, 33, rue Gergovie, 14^e.
Ség. 51-67.

Cherche side Bernardet ou
Précision, Maucourant, 147, bd
Ney, Paris, 18^{me}.

Achat comptant ttes motos
et vélocycleurs. Monneret, 106,
av. Aristide - Briand, Mont-
rouge.

DIVERS

Belle machine à écrire Un-
derwood à vendre. Reeves, 64,
r. Castagnary, Paris.

A vendre collection 310 n^{os}
« Moto-Revue » 1933-38, 50 fr.
- 2 roues Indian av. 1 pneu
28 x 3, 50 fr. - 1 pneu 60 x 55
talons, cme nf, 20 fr. Dalmasso
Horloger, à Fontan (A.-M.).

OFFRES D'EMPLOI

Possédant beau garage bien
ouillé, 3 agences, ch. collabo-
rateur p. partie vente, Reynal,
19, av. de Bordeaux, Brive.

Si sans situation apprenez
sans frais profession lucrât. 10
10 h. 1/2 ; 14 à 17 heures. Cen-
tre d'Organisation, 14, bd Pois-
sonnière, Paris.

DERNIERE HEURE

Sides Précision, T. S. fami-
lial, Vannod V 8, nouv. susp.
Bernardet aérodyn. compl. ts
trois, pare-brise, capote, malle,
feu de position, à droite, de-
puis 1.800 fr. Leclai, 56, rue de
la Chapelle, Paris, 18^{me}.



100 frs
à la
commande

Vélocycleurs Prestero-Jonghi

18 mois
de
crédit

VAINQUEUR DES 2 PLUS FORMIDABLES EPREUVES D'ENDURANCE, DE DOUARD, DANS LA TRAVERSEE DU SAHARA, ET DE RENE BONNET, EN SE CLASSANT 1^{er} DANS PARIS-NICE, REALISANT AINSI 875 KMS, DONT 350 KMS DE MONTAGNES EN UNE SEULE ETAPE SANS LA MOINDRE DIFFICULTE

172, Av. Édouard-Vaillant, BILLANCOURT (Seine) - TELEPHONE : MOLITOR 15-46
(Ouv. dim. matin) - EXPEDITION EN TOUTE LA FRANCE. CATAL. FRANCO (Mét. Billancourt)

Même après 3 mois nous reprenons

toute moto ne donnant pas satisfaction, car les 100 vélomoteurs, motos et sides en stock ont été revus par Luc, ex-coureur professionnel et nous sommes sûrs de leur bon état.

Modèles à partir de 250 fr. — Expédition Province

REPRISES - ECHANGES
même contre voitures occasion
ou Rosengart neuves

59, Avenue Emile-Zola (Mét. Beaugrenelle)
LUC Ouvert le dimanche
AGENCE MOTOBECAVE

24 mois
de crédit

Banlieusards jusqu'à 50 kms, Marc Piaulet ira à domicile chercher votre machine si vs ne pouvez l'amener. Ne comparez pas, chez Marc Piaulet, te que ses frais d'essence. Faites réparer votre moto avec 89, av. de Choisy, Paris. Tél. Gob. 19-30.

Motobécane 4 CV culb. grd sport, chrom. eq. t-sad E.N., compt. montre, 4.600 fr. Leclai, 56, rue de la Chapelle, Paris, 18^{me}.

Kiene vend sa Rudge 250 TT rep. ecl. et acces. ét. nf et gar. — Peugeot 250 lat. tte eq. b. ét. 2.000 fr. — A.J.S. 250 culb. 4 vit, sélec. ecl. Lucas ét. parf. 3.800 fr. — Marc 350 culb. ecl. bon ét. 2.200 fr. — 9 CV Unic L2 cond. 6 pl. ét. de marche, 1.800 fr. Kiene, 33, rue Sadi-Carnot, Nanterre (Seine).

Magnat-Debon 3 CV 4 tps chrom. eq. Eclair. accus et poste Sonora 9 lampes, 2.500 f. Les deux ensemble. Leclai, 56, rue de la Chapelle, Paris, 18^{me}.

Part. ach. 750 Gnome-Rhone b. et. sélec. solo. Petit Epicier, 28, r. Sanson, Paris.

Sidecar Précision mod. T.S. luxe, parf. et. occas. rare, 39 bis, rue Martre, Clichy (S.).

Gnome-Rhône 4 CV 4 vit. 1937, éclair. t-sad, gar. cède moitié prix du cat. Crédit pos. Voir urgent. Lemoine, 62, rue de la Chapelle, Paris, 18^{me}.

Villard touriste 2 pl. parf. ét. visib. tous les après-midi, Couasnon, 48, r. Greneta, Paris.

PNEUS

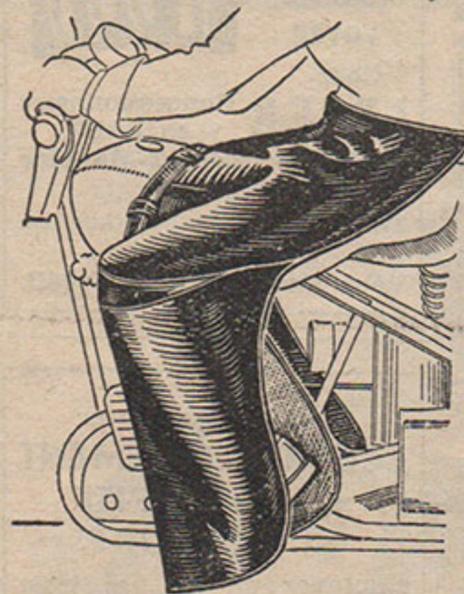
600x55 triangle
25x3,00 —
26x3,50 —
27x4,00 —

PNEUS SPECIAUX pour
DIRT-TRACK et MOTO-BALL
DEMANDEZ NOS TARIFS

Les Docks du Pneu
387, Rue de Vaugrard. 387
PARIS (XV^e)
Vaugrard 41-42

ABONNEZ-VOUS
A
Moto-Revue

CHROME-CUIR



Catalogue illustré sur dem.

38, r. du Château-d'Eau
PARIS (10^e)

Tél. : BOTzaris 73-37
Magasin et ateliers au 1^{er}
ét. ouverts tous les jours,
sauf dimanche.

Tout l'équipement moto-
cycliste pour hommes et
dames.

Fabrique de vêtements de
cuir.

Notre nouveau Tablier
conçu pour la garantie
intégrale du motocy-
cliste. Aucune compa-
raison avec les tabliers
actuellement en vente.

Prix 75 et 110 fr.

Réclamez le tablier
« Chrome-Cuir » chez
votre agent.

Achetez
votre **TERROT**

chez **M. LE ROY**

Recordm. Bol d'Or 250 cc.
1, r. de Lagny, Vincennes
Mét. Béraud. Did. 22-32
Ouvert dimanche matin
Vente à crédit



SOUPAPES

AXES DE PISTON

VARAY & MAGNENANT
INGÉNIEURS-CONSTRUCTEURS
B. R. ANTONIN - RAYNAUD LEVALLOIS PERRET

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

Saint-Denis Motos

TERROT

NEUF OCCASION

Echange et réparations toutes marques
Tous Accessoires et pièces détachées
Emile PINOY
26, rue Ernest-Renan, 26
SAINT-DENIS (Seine)
Tél. Plaine 16-76



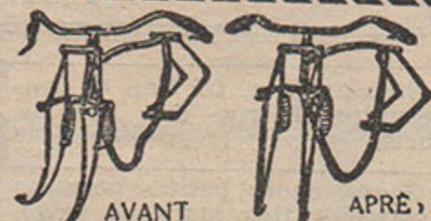
PLUS de PANNES
D'ESSENCE

La réserve ALGY
vous met à l'abri
de ce désagrè-
ment. S'adapte à
tous les robinets.

Prix : 20 fr.
avec robinet 30 fr.
Notice s. demande
ALGY - 12, rue
de Villeneuve
ALFORTVILLE

VÉLOMOTEURS PRESTER-JONGHI

172, avenue Edouard-Vaillant, BILLANCOURT (Seine)
Crédit de 18 mois. Catalogue franco.
Métro Billancourt Ouvert dimanche matin



CLINIQUE DES CADRES

Réservoirs et Roues

Téléphone Péreire 20-68

MARCHANT Frères - 16, rue Danton, Levallois

Ne pas confondre, bien noter n° 16

Superbe roadster surbais. 5
CV 4 vit. mot. culb. fr. AV,
ecl. démar. 2 pl. cap. malle,
rapide, 5.800 fr. Repr. side ou
mot. Crédit, Leclai, 56, rue de
la Chapelle, Paris, 18^{me}.

Vd ou éch. Harley-Davidson
son 100 cmc. av. side Bernar-
det, eq. grd luxe, ét. nf, 6.500
fr. — Pistolet Kremlin av. ma-
no. détenteur, réservoir air ét.
nf 250 fr. — Flexible P. Pon-
ceuse 1 m. 20 av. Mandrin et
plateau ét. nf, 150 fr. — 4 pis-
tons CP. Terailia nf pr Ci-
troën C4G 76/5, 75 fr. Bardes,
3, r. St-Charles, Morlaix Fi-
nistère).

Side Terrot 500 Jap culbut.
parf. ét. cme nf, 3.600 fr. Rep.
moto solo. Café, 62-64, r. Cou-
ronnes.

**POUR CYCLECARS
D'AMATEURS**

Un choix important
d'organes et de pièces

Châssis nus 4 roues, com-
plets ou à monter - Moteurs
2 cylindres, châssis, essieux,
ressorts, directions, résér-
voirs, radiateurs, pédales,
leviers, etc...

A solder à l'unité ou par lots
VISIBLES même le
DIMANCHE

ROSSIGNOL

17, Rue de Chateaudun
NANTERRE (Seine)

Assurez-vous
à la Maison
de la Moto

Notre Service de Librairie

Les commandes adressées à nos bureaux devront être accompagnées du montant, mandat ou chèque postal (Cpte 297.37, Paris, 2^e), car les frais contre remboursement sont beaucoup plus onéreux pour le client.

■ **POUR POSER SOI-MEME LES SONNERIES ET TABLEAUX INDICATEURS**, par Michel. — Un vol. broché, 72 schemas et 71 figures.

Contenant des indications utiles et l'emploi des appareils de contrôle de l'installation.

Prix : 7 fr. 50. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.

■ **LA MAGNETO**, par Percheron, ingénieur E.N.S.A., 15^e édition. — Un volume broché de 514 pages.

Donnant le fonctionnement des divers types de magnétos. Les pannes. Les réparations.

Prix : 18 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger : 4 fr. 50.

■ **A.B.C. DES MOTEURS ELECTRIQUES**, par Bardin.

Généralité. Montages de moteurs. Entretien. Pannes et remèdes.

Prix : 6 fr. — Franco : 7 fr. 75.

■ **LE MOTEUR DIESEL** expliqué par Percheron. — Un volume de 188 pages, 87 figures.

Fonctionnement du moteur et réponses.

Prix : 18 fr. — Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.

■ **LE CODE DE LA ROUTE.**

Texte officiel et complet mis à jour. La signalisation. Utile aux candidats au permis de conduire.

Prix : 6 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.

■ **LES DIVERSES APPLICATIONS DES ACCUMULATEURS ELECTRIQUES**, par H. Lanoy, ingénieur électricien I.P.G. — Un volume in-16, broché, de 96 pages, avec figures. Tous les accumulateurs.

Prix : 12 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.

■ **POUR POSER SOI-MEME LA LUMIERE ELECTRIQUE**, par Michel. — 68 schémas et figures.

Renseignements utiles pour les débutants. Quelques conseils. Le tableau du compteur et les règlements.

Prix : 7 fr. 50. — Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.

■ **LES VOYAGES DU COCHE A L'AVION**, par M. Ginat et A. Weller.

Broché : 12 fr.; Cartonné : 14 fr.

Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 4 fr. 50.

■ **A.B.C. DE L'AUTO**, par Razaud.

C'est le petit *Vade Mecum* du débutant pour la conduite, le fonctionnement et l'entretien du moteur.

Prix : 10 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50.

■ **LE PETIT CONSTRUCTEUR MECANICIEN.**

Outillage et apprentissage. Renseignements pour amateurs. Dessin mécanique. Dressage, limage, ajustage. Les jouets mécaniques.

Un volume in-16 de 245 pages, avec 243 figures, par H. de Graffigny, ingénieur civil.

Prix : 20 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger, 5 fr.

■ **L'AUTOMOBILE, MACHINE MERVEILLEUSE**, par H. Clayette. Pour se familiariser avec les organes essentiels de l'auto et savoir ce que désignent au juste des expressions entendues.

Broché : 12 fr., cartonné, 14 fr.

Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.

■ **A.B.C. DE L'ALLUMAGE DELCO**, par A. Touvy. — Explication de tout l'allumage en 48 pages. Broché.

Prix : 10 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50

■ **Traite Pratique** sur le Fonctionnement du Moteur à Explosion, par R. Bardin.

Le moteur à quatre temps et à deux temps. Principe. Fonctionnement. Réglage. Entretien. Pannes.

Un volume in-8 de 153 pages. Broché. 94 figures.

Prix : 33 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger, 5 fr. 50

■ **L'AUTO SANS CHAUFFEUR**, petit manuel de 188 pages, par L. Picard.

Contenant des tuyaux suivis de conseils pour faire soi-même les réparations, la mise au point et l'entretien. Comment réduire les dépenses.

Prix : 15 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 2 fr. 50

■ **COURS PRATIQUE D'ELECTRICITE**

Manuel à l'usage des ouvriers et conducteurs électriciens, ainsi qu'à toute personne désirant obtenir des connaissances pratiques en électricité.

par A. Podevyn, ingénieur. — Un volume in-16 broché de 336 pages, avec 365 figures.

Prix : 25 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger, 5 fr. 50

■ **LE PETIT CONSTRUCTEUR ELECTRICIEN**

Manuel pratique pour construire soi-même piles, accus, électro-aimants, rhéostats, magnétos dynamos, téléphones, condensateurs, etc...

Un volume in-16 broché de 232 pages et 118 figures, 1933, par H. de Graffigny, ingénieur civil.

Prix : 20 fr. — Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.

■ **A.B.C. DU CARBURATEUR**, par APOLIT.

Bien connaître son carburateur. Eviter les pannes, voilà le vrai livre du bricoleur. Le minimum de ce que le chauffeur doit savoir.

Prix : 6 fr. — Port : France, 2 fr.; Etranger, 4 fr. 50

■ **LE NOUVEAU MANUEL DE L'AUTOMOBILISTE.** — Nouvelle édition complètement refondue et mise à jour, 201 figures, 268 pages, broché, par Razaud.

Prix 18 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger : 5 fr. 50

■ **LE MOTEUR D'AUTOMOBILE**

Ce petit ouvrage renferme tout ce qu'il faut connaître du moteur automobile pour en assurer le fonctionnement et l'entretien.

par R. Champly, 5^e édition, revue et augmentée. — Un volume in-16 broché, avec 51 figures.

Prix : 4 fr. 50. — Port : France, 1 fr. 50; Etranger, 4 fr.

■ **LES CARBURATEURS MODERNES**, par M. Apolit. — Un volume de 164 pages, 105 figures.

Ouvrage très complet parlant des carburateurs en général. Description. Problème de la carburation. Mélange proportion. Carburateurs à compensateurs. Suralimentation, etc...

Prix : 20 fr. — Port : France, 3 fr.; Etranger, 5 fr. 50

■ **L'ALLUMAGE DELCO**, par Rosaldy et Touvy.

Explication de l'allumage des moteurs. Fonctionnement de l'allumage par la batterie. Les bobines. Les condensateurs. Vérification. Entretien. Pannes.

Prix : 18 fr. — Port : France, 2 fr. 50; Etranger, 5 fr.

LISEZ

SPORTS d'HIVER
magazine



SPORTS d'HIVER
magazine



SPORTS d'HIVER
magazine



SPORTS d'HIVER
magazine



REDACTION ADMINISTRATION
12 RUE DE CLERY PARIS