

Haute ou basse pression ?...

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

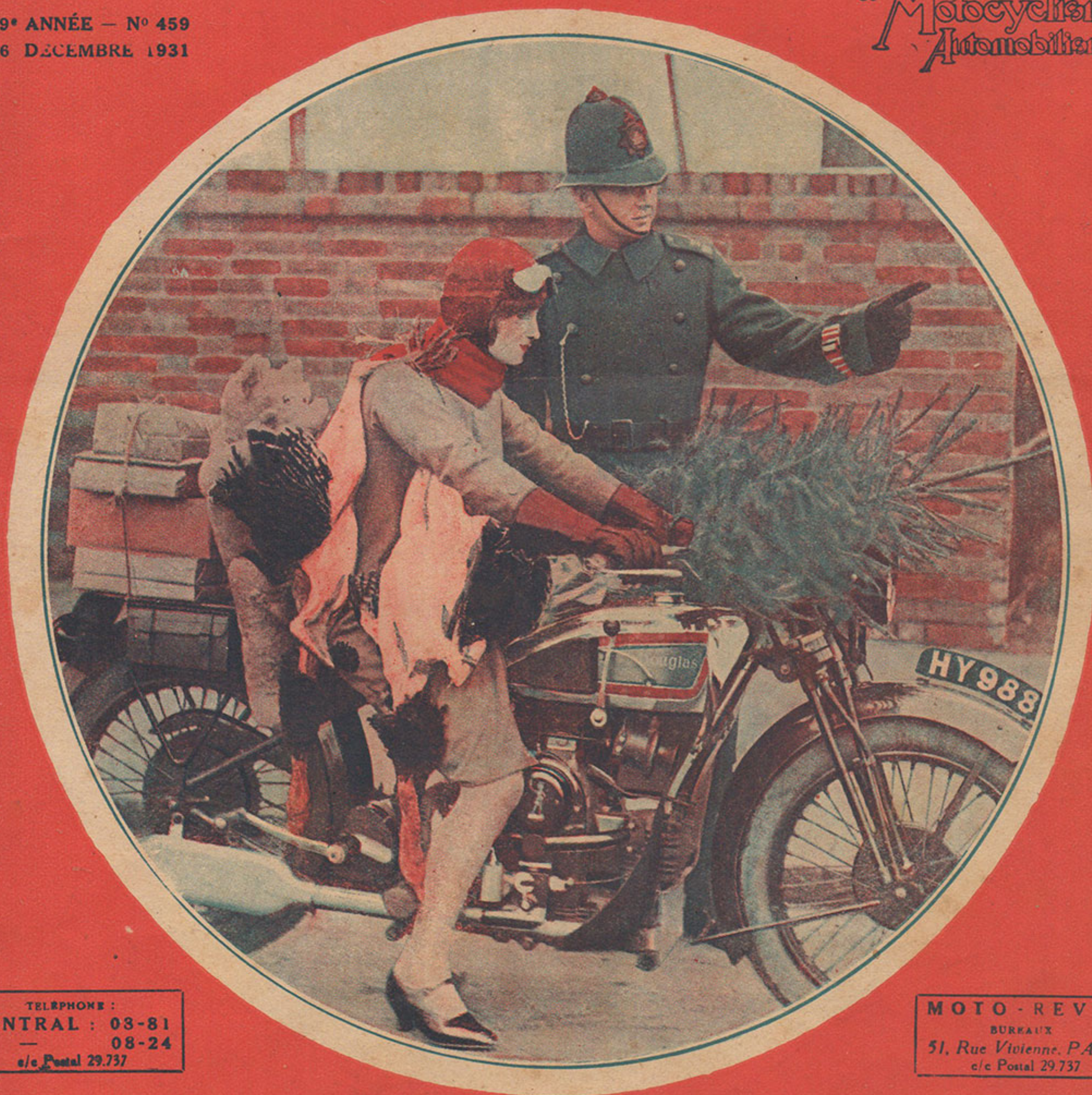
LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS - SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

et *Motocyclisme*
Automobilisme

19^e ANNÉE — N° 459
26 DÉCEMBRE 1931



TELEPHONE :
CENTRAL : 03-81
— 08-24
c/c Postal 29.737

MOTO-REVUE
BUREAUX
51, Rue Vivienne, PARIS
c/c Postal 29.737

NOEL !

C'est grande fête au pays de Shakespeare, et cette charmante motocycliste revient de faire toutes les provisions nécessaires au succulent repas familial!



UN OUVRAGE
INDISPENSABLE
248 pages et
300 illustrations

En vente à
Moto Revue

10 Francs

Franco par poste
pour la France
11 l. 50 et pour
l'étranger: 13l. 30

Voici du reste un extrait de la TABLE des MATIÈRES
CHAPITRE PREMIER. — Ce qu'est la motocyclette moderne. Le choix d'une
moto: Deux temps ou quatre temps. Accessoires. La moto est le mode
de transport économique.

CHAPITRE II. — Le fonctionnement d'un moteur à explosion. Disposition gé-
nérale d'un moteur à quatre temps. Quelques particularités des moteurs à explosion. La dis-
tribution et l'allumage. Quelques particularités importantes des moteurs à explo-
sion. Pourquoi tourner vite? Le taux de compression. Régime. L'équi-
librage du monocylindre. Turbulence. Formes de chambr-

CHAPITRE III. — Equilibrage et distribution. Le polycylindre. L'équi-
librage du multicylindre. Distribution
CHAPITRE IV. — La carburation. Cuves à niveau constant. Carburateur
semi-automatique. Quelques types de carburateurs automatiques. Le carbu-
rateur Amac. Le B. and B. Le Binks. Le Claude. Carburateur Zenith. Le
Carburateur Gurtner. Carburateur Longuemare. Carburateur Zenith. Le
Schebler. Réglage des carburateurs. Production du courant. Comment on trans-
forme le courant primaire. La masse. Le condensateur. Réalisation d'un
magnéto. Réglage de l'allumage. Magnéto à induit fixe. Allumage par batterie et bobine. Le
bougie. Réglage de l'allumage. Fils de bougies et bougies. Faut-il emporter
des pièces de rechange? Réglage du volant magnétique. Le choix de l'huile. Sys-
tèmes de graissages. Graissage semi-automatique. Le graissage par aspiration
Le graissage des deux temps. Le graissage par mélange et les quatre temps.
Graissage des polycylindres. Pourquoi les moteurs modernes consomment-il

CHAPITRE V. — Comment est fait un moteur. Cylindre et piston. Le
Graissage par pompes mécaniques. Le rôle de l'huile. Graissage par aspiration
si peu d'huile? Le rôle de l'huile. Graissage par mélange et les quatre temps.
CHAPITRE VI. — Comment est fait un moteur. Cylindre et piston. Le
Graissage par pompes mécaniques. Le rôle de l'huile. Graissage par aspiration
si peu d'huile? Le rôle de l'huile. Graissage par mélange et les quatre temps.

CHAPITRE VII. — Comment est fait un moteur. Cylindre et piston. Le
Graissage par pompes mécaniques. Le rôle de l'huile. Graissage par aspiration
si peu d'huile? Le rôle de l'huile. Graissage par mélange et les quatre temps.

CHAPITRE VIII. — Comment est fait un moteur. Cylindre et piston. Le
Graissage par pompes mécaniques. Le rôle de l'huile. Graissage par aspiration
si peu d'huile? Le rôle de l'huile. Graissage par mélange et les quatre temps.

PRIX : 10 FRS

**INDISPENSABLE
AU DÉBUTANT
AUSSI BIEN QU'À
L'INITIÉ**

NEW-MAP

UN MODÈLE ATTENDU

UNE 250 CMC DE GRAND LUXE

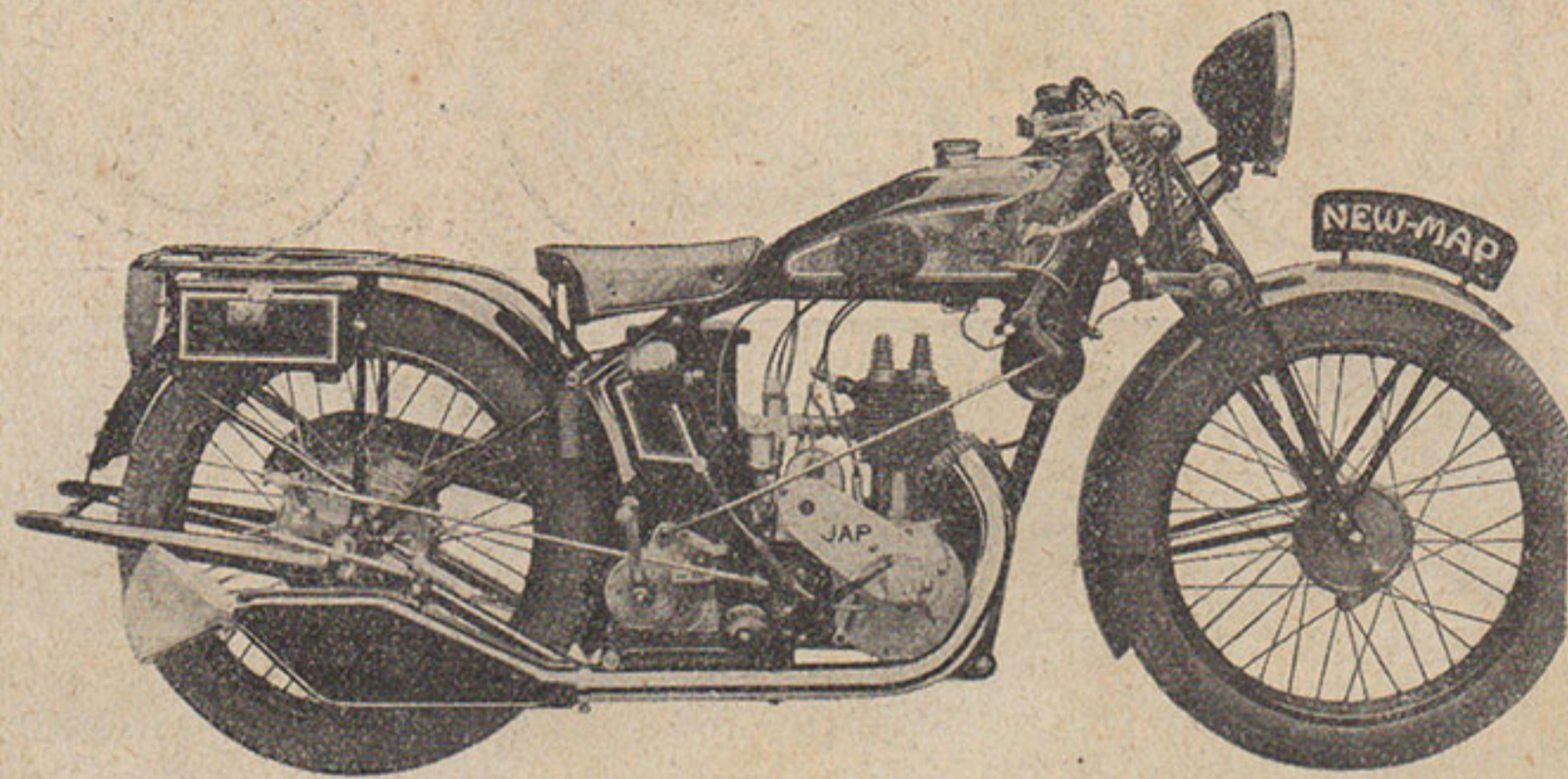
D'un prix réduit et conçue pour un long et dur service

TOUTES
CES CONDITIONS
la 7 TL 2

les réalise pour

3.675 francs

Moteur Jap 250 cmc. Boîte Burman 3 vitesses. Magnéto à avance variable. Carburateur Amac 2 manettes. Cadre semi Berceau. Fourche 4 amortisseurs. Frein de direction. Roue AR à broche et frein de 200 %. Réservoir cuivre chromé contenance 12 litres. Nickel chromé, etc...



NEW-MAP

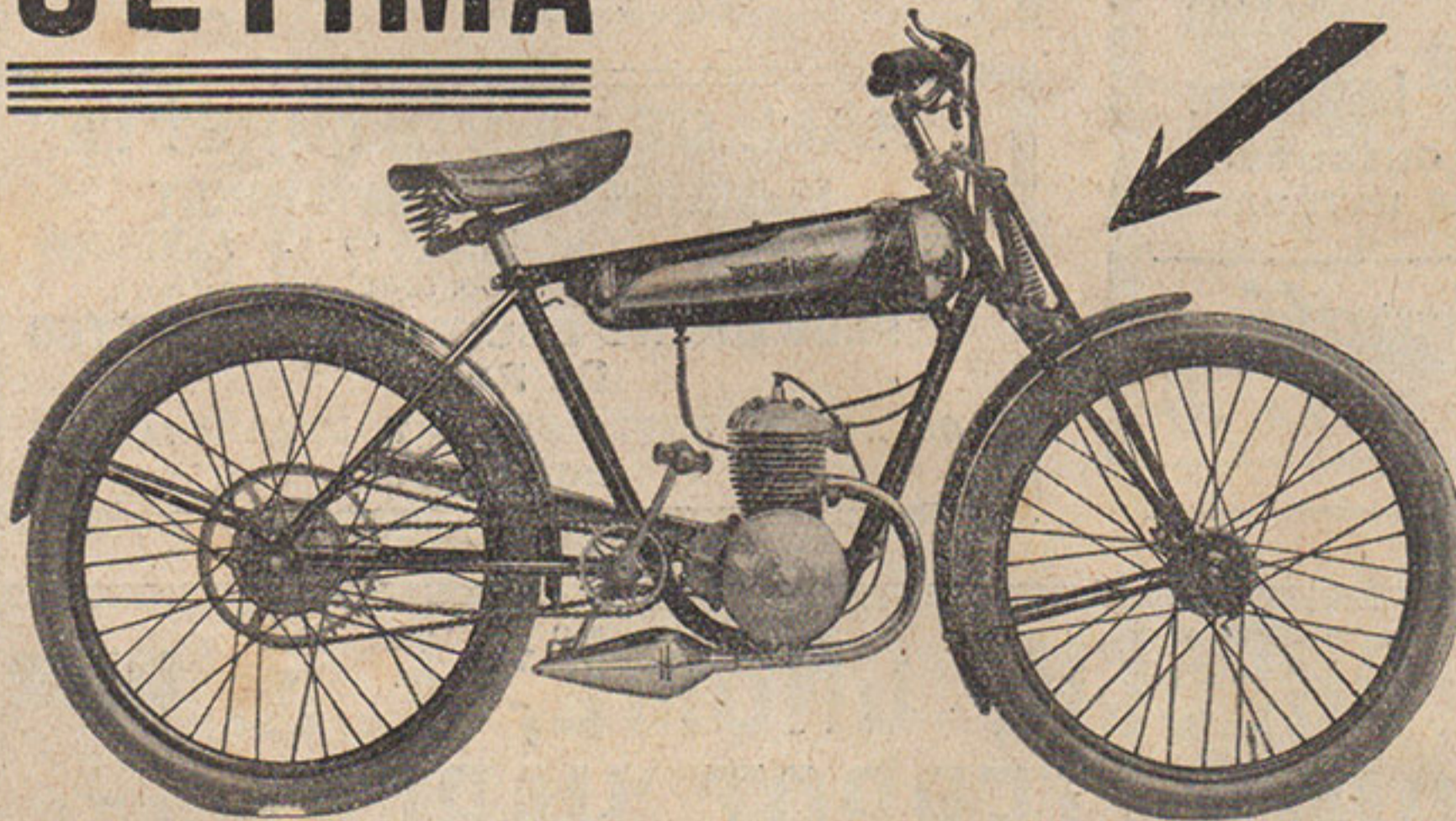
122-124, Avenue Lacassagne, LYON

STOCK PARIS ET NORD

FROTEY, 12, rue Jean-Nicot

Paris, Ségur 20-09

ULTIMA : son VÉLO-MOTEUR



Moteur AUBIER-DUNNE.
Cadre entièrement brasé.
Réservoir encastré, chromé.
Fourche à parallélogramme.
Freins à tambour AV et AR.
Sacoche garnie et pompe.
Transmission par chaîne.
Pneus ballon.

entièrement chromé

Prix: 1650 fr.

SES MOTOS CHAÎNE-CHAÎNE - 250 cmc. : 3.700 fr., 350 cmc., depuis : 3.950 fr.
2 cylindres, 500 cmc. : 5.150 fr.

ET SES CÉLÈBRES CARDANS - 350 cmc. latéral, type D1 : 6.375 fr., 350 cmc. culbuté,
2 échappements : 6.950 fr., 500 cmc. culbuté, 2 échappements : 7.500 fr.

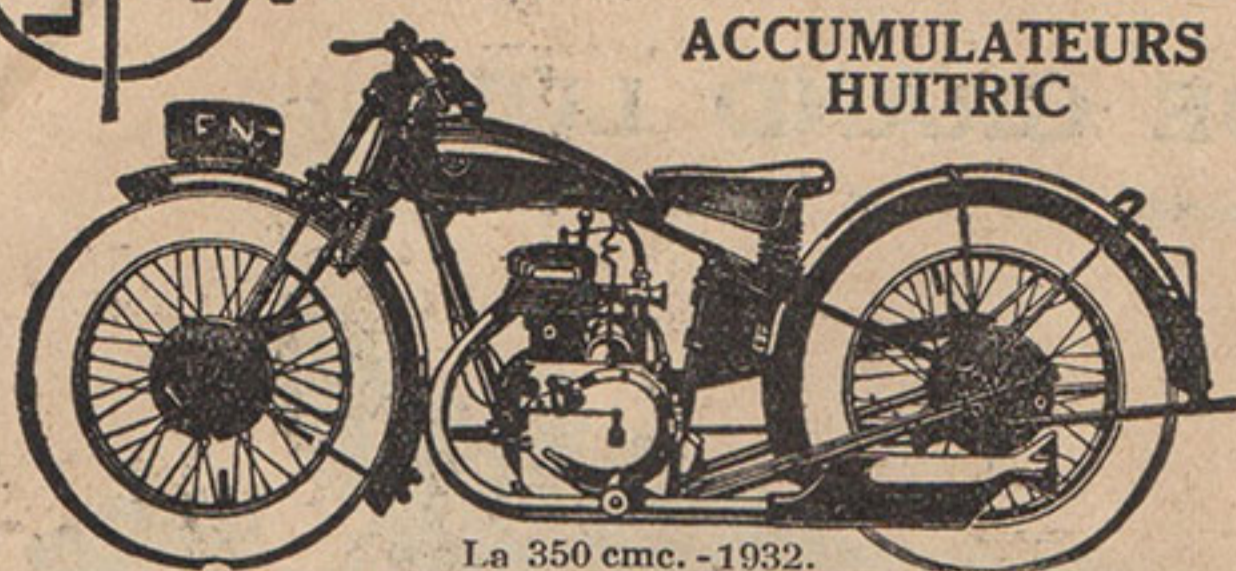
Établ^{ts} **ULTIMA**, CATALOGUE SUR DEMANDE à **E. BILLION**, Constructeur
24 à 24 ter, Rue du Commandant-Faurax, LYON (6^e)



FABRIQUE NATIONALE D'ARMES D'HERSTAL-LEZ-LIÈGE

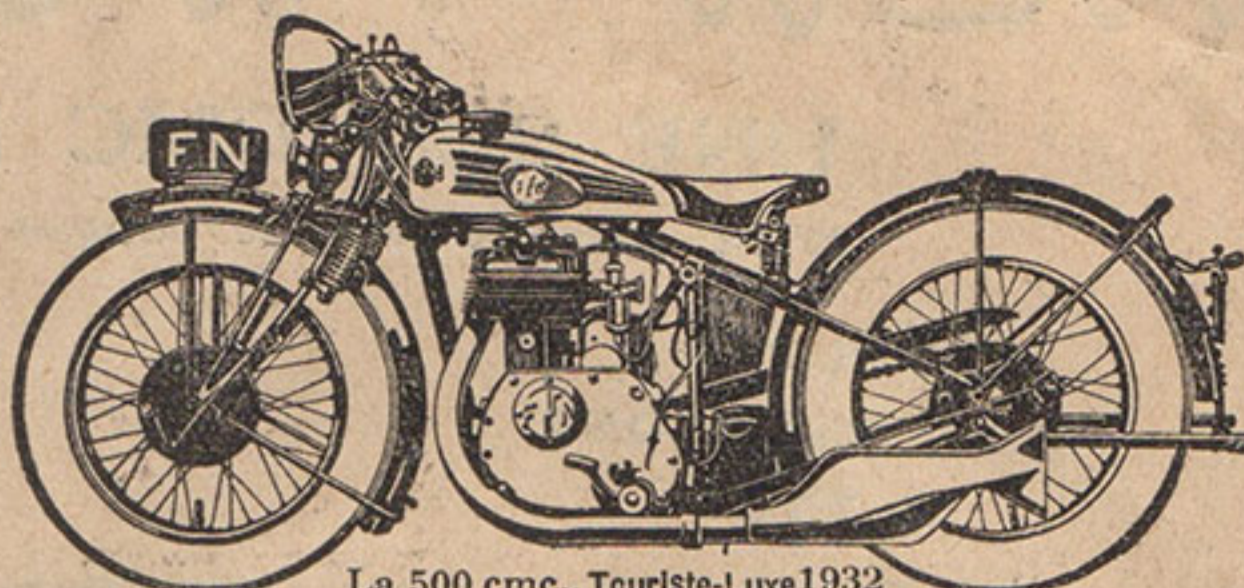
— (Belgique) —

4, Rue Pierret -- NEUILLY-sur-SEINE -- Tél. : Wagram 94-27
LES MOTOS LES PLUS PERFECTIONNÉES AUX MEILLEURS PRIX



La 350 cmc. - 1932.

ACCUMULATEURS
HUITRIC



La 500 cmc.. Touriste-Luxe 1932

ÉQUIPEMENT D'ÉCLAIRAGE ABSOLUMENT COMPLET ET CONFORME AU CODE

Moto "LUX" : 565 Francs

BATTERIE 14 A.H.
DYNAMO à 2 débits
Phare, ampèremètre,
support Klaxon, etc.

SAGA

71, Rue du Moulin-Vert, PARIS (14^e)
ÉCHANGE des Équipements Alternateurs

CYCLECAR { LUX 975 fr.
Grand
CAMIONS { LUX 1250 fr.

BATTERIE 24 A.H.
DYNAMO à 2 débits
sup. phare, tableau
de bord, Klaxon.

LA MOTO
DE L'ÉLITE
SPORTIVE...

Jonghi

Vitesses
Garanties :

130 Kms : OULBUTEURS
105 Kms : SOUPAPES LATÉRALES

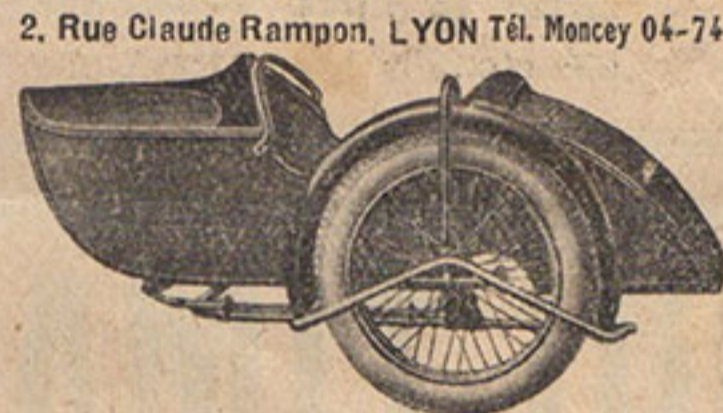
LES CONSTRUCTIONS
- MÉCANIQUES -

CHOISY-LE-ROI (Seine)

MOTEURS, MOTOS, BREVETÉS

SIDE-CAR BUFFLIER

Dépôts
Brissonet, à Paris.
Vache, à Plan de Cuq.
Corboz, à Genève.
Albissua, à Bordeaux.
Amort, à Avignon.
Salamagne, à Alger



CATALOGUE GRATUIT

Conditions spéciales aux
Agents de motos

Ci-dessus : Groupe Sidecar Standard livré complet à lettre lue : Prix 1.350 fr

"HALL DE LA VOITURETTE"

Établissements EDGAR-BINET
99, AVENUE D'ORLÉANS, 99 - PARIS-XIV
TÉL. : GOB. 50-41

LE PLUS GRAND CHOIX de VOITURETTES
DE PARIS

OCCASIONS RÉVISÉES EN TOUTES MARQUES
CHOIX UNIQUE

DOLLAR, DRESCH, GNOME, F.N. PEUGEOT, RHONY'X, TERROT, HARLEY, ETC.

TOUTES MOTOS NEUVES & D'OCCASION, GARANTIE 6 MOIS

CRÉDIT : 12 ET 18 MOIS SANS INTÉRÊTS

LIVRAISON EN 24 HEURES - PAS D'ASSURANCE OBLIGATOIRE — OUVERT MÊME DIMANCHE MATIN — PERMIS GRATUIT —

ACHAT AU COMPTANT ET REPRISE DE TOUTES MOTOS

PIÈCES HARLEY ET INDIAN SOLDÉES A 50%

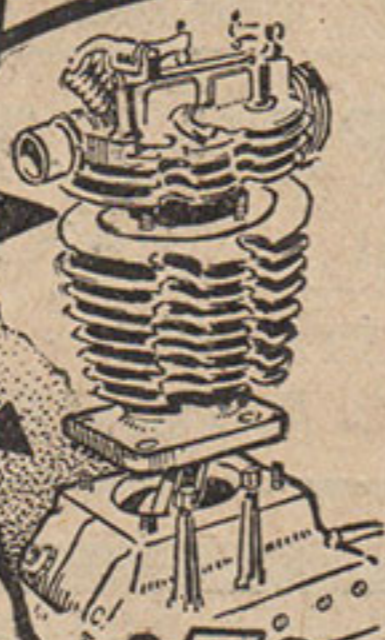
LA MOTO POUR TOUS MOTOS NEUVES — 137, Avenue de Choisy, PARIS (13^e) — Téléphone: Gobelins 07-76
OCCASIONS — 3, Rue Aumont, PARIS (13^e) — Téléphone: Gobelins 07-76



Surveillez
votre
Compression!

- 1° Pour obtenir un joint parfait employez L'HERMETIC
- 2° Pour le rodage de vos soupapes faites ce travail à L'HERMETIC-RODEX

En vente chez votre fournisseur habituel ou à défaut remplissez le bon ci-dessous



L'Hermetic



L'HERMETIC, 19, rue Lucie, SAINT-MAUR (Seine)

Veillez m'envoyer contre mandat-poste de 14 frs inclus, votre nécessaire comprenant :

- 1 boîte Hermetic-Rodex Mixte
- 1 boîte Hermetic joints

Nom :

Rue :

Ville :

6^e ANNÉE

LE NUMÉRO :
2 FRANCS

L'actualité Automobile

SUPPLÉMENT MENSUEL

DE **MOTO
REVUE**

Indispensable à tous les Lecteurs de Moto-Revue pour être complètement renseignés.

ABONNEMENT, 12 N^{OS} : 20 fr.
ABONNÉS DE MOTO-REVUE : 15 fr.

Le demander chez votre libraire ou 51, rue Vivienne, PARIS (2^e)

41. av. des Ternes - PARIS - 28, r. des Acacias
TELEPHONE GAL.77-64 TELEPHONE WAG 12-20



Le cadeau de Noël du Motorist

FRANCO
CONTRE

100^{Fr.}

- 1 CASQUE PROTECTEUR
- 1 PAIRE DE GANTS OU
- UNE PAIRE SACOCHES CAVALERIE
- 1 PAIRE DE LUNETTES

UN MANTEAU DE CUIR

extra havane ou acajou
Premier Choix



UN CASQUE "MOTORIST"
protecteur renforcé
assorti au cuir

UNE PAIRE GANTS CANADIENS
horsehide extra

UNE PAIRE LUNETTES-PLUIE

Les quatre articles de premier choix ci-dessus sont adressés contre mandat de **QUATRE CENT CINQUANTE Frs!**

GRATUIT

NOUS OFFRONS
GRATUITEMENT!



un casque protecteur "MOTORIST"
double calotte de liège, renforcé, cuir
extra premier choix

à tout acheteur de :

Deux casques ou d'un manteau de cuir 450 Frs

A DÉCOUPER

**BON
POUR**

UN SUROIT

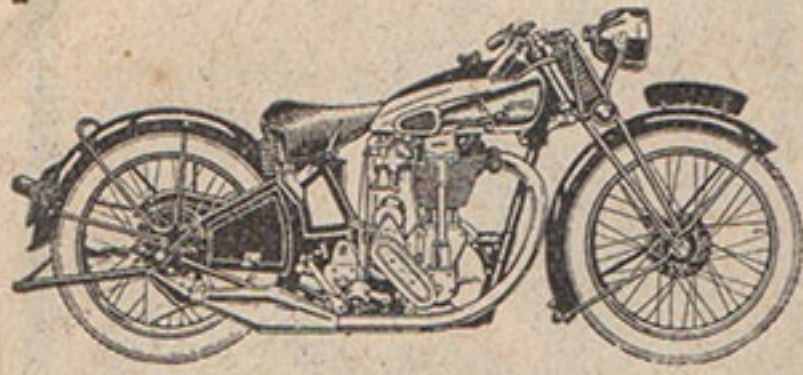
Expédié contre 3 francs en timbres ou mandat avec le catalogue illustré 1932, 64 pages, 400 gravures.

BAISSE SENSATIONNELLE

sur toutes les plus célèbres motos du monde

RUDGE · NORTON · A. J. S. · BROUGH-SUPERIOR

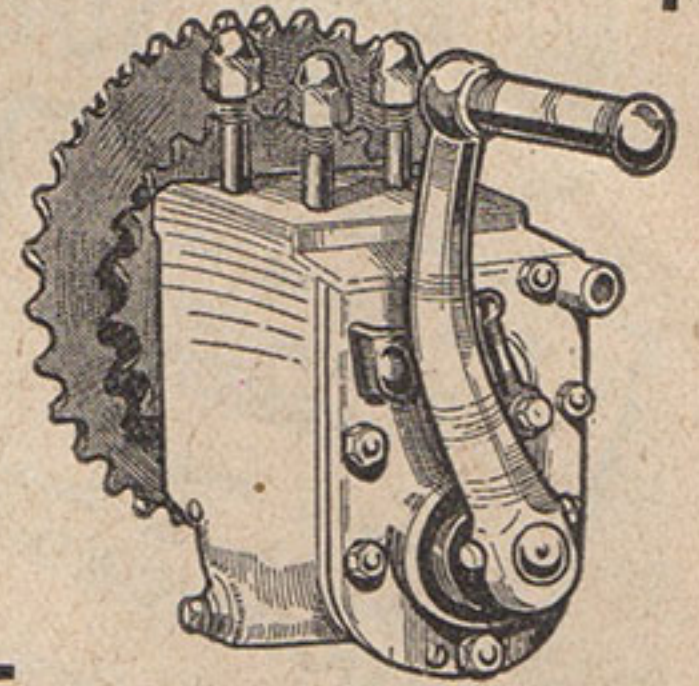
Demandez les catalogues et prix 1932 et comparez avec ceux de 1931



Lucien PSALTY

50, Rue Brunel — PARIS-17^e

PIÈCES DÉTACHÉES
STURMEY-ARCHER

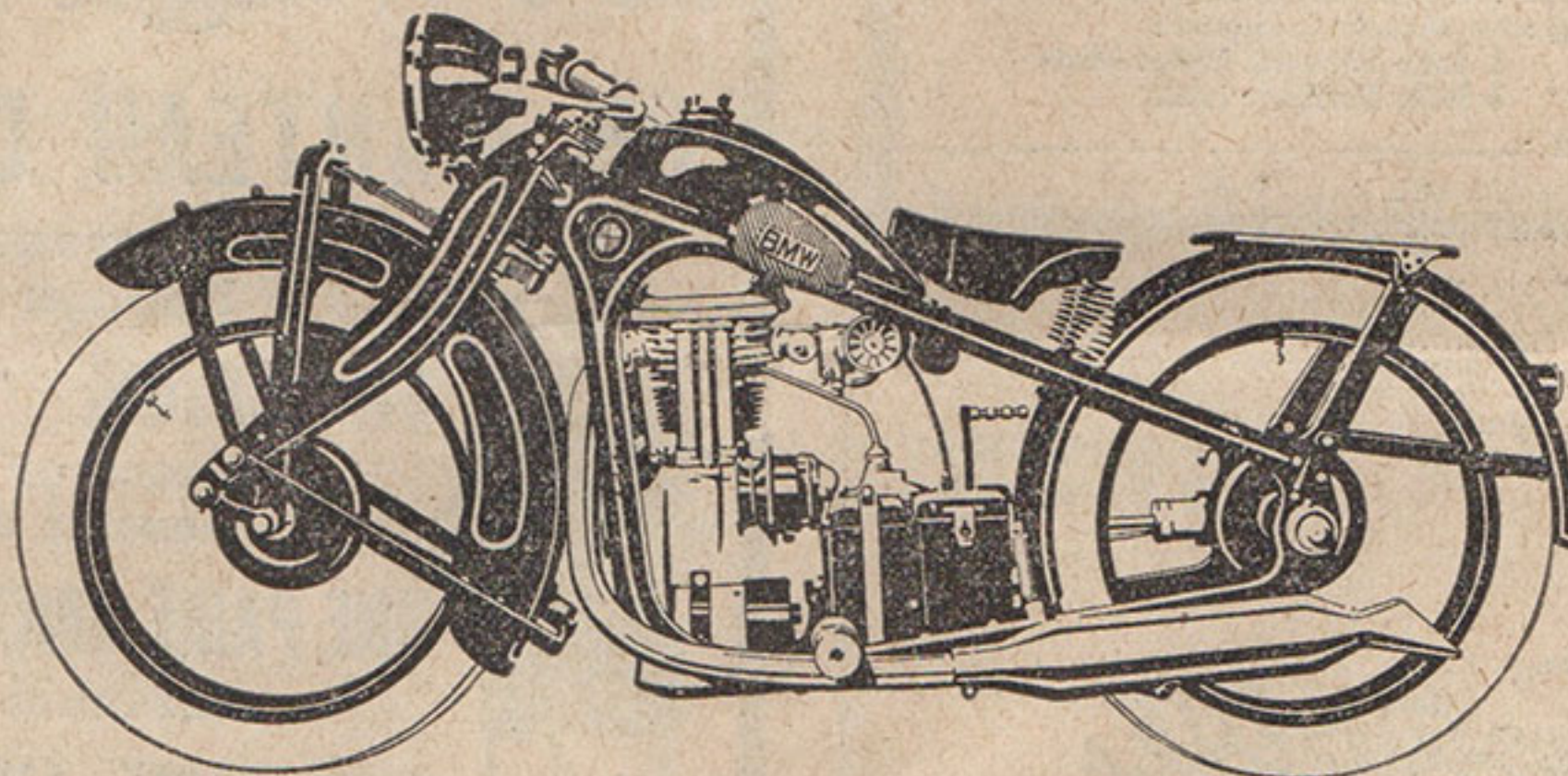


La R4 **BMW** 1932

déchaînera l'enthousiasme !
de tous les motocyclistes !

5 CV

bloc moteur
à
cardan



5 CV

bloc moteur
à
cardan

Complètement équipée avec éclairage et avertisseur Bosch, compteur kilométrique, poignée tournante Magura, pneumatiques 26x3.5 Continental.

Frs. 8.750

LIVRAISON COURANT FÉVRIER — CATALOGUE 1932 SUR DEMANDE

Agent général. Victor BASTIDE, 56, Bd de Clichy, Paris - Métro } PIGALLE
BLANCHE

PIECES INDIAN ET HARLEY
FILLIAT 22, Rue Victor-Hugo - LEVALLOIS
Téléphone : PEREIRE 06-27
OUVERT DIMANCHE MATIN

LUCAS
Equipement électrique pour
motocyclettes par
MAGDYNO
(magnéto-dynamo)
AGENCE GENERALE POUR LA
FRANCE & SERVICE REPARATIONS,
G.S. ET VELOX 65, Rue de Paris, Bagnolet



MOTORISTES



Profitez de nos conditions spéciales
pour nous confier vos :

- Réalésages** . Après la rectification, les cylindres sont rodés avec des appareils spéciaux, opération qui assure un écrouissage et un travail parfaits. (Nous fournissons tous les modèles de pistons)
- Réparations.** De boîtes de vitesses et de moteurs de toutes marques.
- Echanges. . .** Nous échangeons des boîtes de vitesses et des moteurs usagés de toutes marques contre des moteurs "STAUB" neufs à des conditions avantageuses.
- Pièces JAP.** Origine et adaptables, qualité garantie, prix avantageux.

Toutes les communications
toute la correspondance
chèques et mandats
doivent être libellés

"MOTO REVUE"

MOTO REVUE

REVUE HEBDOMADAIRE
PARAISANT LE SAMEDI

CAMILLE LACOME

Directeur-Fondateur

	UN AN	6 MOIS	3 MOIS
	52 N ^{os}	26 N ^{os}	13 N ^{os}
France et Colonies :	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union postale :	65 fr.	34 fr.	20 fr.
(Albanie, Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Bolivie, Brés I., Canada, Chili, Colombie, Congo Belge, Cuba, Egypte, Equateur, Espagne, Estonie, Ethiopie, Finlande, Grèce, Guatemala, Haïti, Hongrie, Lettonie, Libéria, Lituanie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Paraguay, Pays-Bas, Perse, Pologne, Portugal et colonies, Roumanie, Salvador, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Terre-Neuve, Turquie, Union des Républiques Soviétiques (Russie), Uruguay, Venezuela).	84 fr.	43 fr.	25 fr.
(Tous les pays non compris dans la catégorie ci-dessus)			
Militaires	25 fr.	12 fr.	8 fr.

ACTIVITÉ

LA constitution des Unions Motocyclistes Régionales ne va pas toute seule et dans certaines régions on n'a pas abouti. Dans toutes les régions, la majorité des clubs est formée par des clubs dissidents. Il n'y a presque pas de petite ville qui n'ait son club, et comme nous l'avons fait précédemment remarquer ces petits clubs n'ont aucune espèce de raison de s'affilier à l'U. M. F., parce qu'ils ne peuvent faire les frais d'épreuves sportives régulières, et que le rôle unique de l'U. M. F., c'est le contrôle des épreuves sportives. Il ne faut donc pas parler d'anarchie ni accuser ces petits clubs de mauvaise volonté ou de manque d'activité. Ils groupent de bons camarades, organisent des promenades amicales, des gymkhanas sans prétention, ont un siège social où on trouve les journaux sportifs; il n'y a qu'un esprit d'amitié et d'assistance mutuelle. A-t-on besoin pour cela de payer cotisation à l'U. M. F. et à l'U. M. R? Nous craignons bien qu'être actif consiste seulement à faire vivre l'U. M. F. et ses officiels.

N'y a-t-il pas d'ailleurs assez de petites courses locales, et qui sont dans bien des cas organisées dans des conditions insuffisantes de sécurité. Même la course de côte qui est la forme de compétition la plus facile à mettre sur pied la moins dangereuse et la plus accessible aux amateurs, coûte fort cher. Peut-on dire qu'elle ait une grande répercussion sur le perfectionnement de la motocyclette et la popularité du motocyclisme? Est-il utile de dépenser 10, 20 ou 30.000 francs pour cela? Et comment faire quand on a pour tout budget un ou deux billets de mille? Il y a en réalité beaucoup trop de petites compétitions sportives, et on a pu voir, au cours de la saison, un nombre assez élevé de petites courses qui ont dû être supprimées faute d'engagements suffisants. Et il est probable que la saison 1932 sera moins brillante encore. Les maisons hésiteront à envoyer leurs coureurs; quant aux amateurs ils se lassent de faire des frais considérables pour gagner des médailles en chocolat ou des diplômes.

Il serait évidemment séduisant qu'il y n'ait qu'un petit nombre d'épreuves assez importantes et bien organisées.

Mais nous avons bien peur que cela ne fasse pas l'affaire de l'U. M. F. qui verrait ses ressources diminuer par suite du moins grand nombre d'inscriptions au calendrier et de vente de licences. Il en résulterait également une perte pour les chronométrateurs. D'autre part pour que ces épreuves soient largement dotées et organisées de manière impeccable, il serait indispensable que tous les clubs de la région collaborent. Mais que de rivalités et de conflits en perspective, surtout avec le système actuel de représentation aux

U. M. R. Nous ne croyons donc nullement à la possibilité des épreuves collectives. D'ailleurs en fait nous assistons à ce paradoxe; c'est que la plupart des épreuves locales n'offrent un peu d'intérêt que par la participation de motocyclistes et que leur organisation n'est possible que grâce à la participation financière des clubs automobiles. Croit-on que ces clubs automobiles nombreux, riches et puissants vont se laisser mener par le bout du nez et reconnaître humblement l'autorité des U. M. R.? Qu'on ne s'y trompe pas d'ailleurs: dans les comités d'administration de ces clubs la plupart des membres sont opposés aux manifestations sportives et c'est grâce à une minorité de membres actifs que l'on accepte de financer une épreuve. Si cette épreuve se traduit par un désastre financier, s'il y a des accidents graves, on peut bien être sûr que le club automobile ne voudra plus s'occuper de sport et que le moto club n'aura, dans bien des cas, plus les ressources nécessaires. L'activité sportive est de moins

en moins utile au fur et à mesure que la motocyclette devient un mode de transport normal et utilitaire, ou du moins cette activité ne devrait s'exercer que pour de très grosses épreuves de vitesse justifiant l'établissement de machines spéciales ou pour de grands concours de régularité démontrant au public les possibilités des machines de série. La plupart des épreuves régionales ne sont qu'un spectacle, intéressant certes, mais sans répercussions techniques ou commerciales. Elles sont financièrement hors de la portée des petits clubs, et l'activité de ceux-ci s'exerce beaucoup plus utilement s'ils créent entre les motocyclistes des liens de solidarité et d'amitié.

SOMMAIRE

N^o 459

du 26 Décembre 1931

Par-ci, par-là.....	1107
Le marché des occasions	1108
Haute ou basse pression?	
par W. M.	1109
Propos circulatoires, par	
T. SCHOCK	1111
Faute de la victime, par L. GAR-	
DENAT	1113
Une question par semaine...	1115
Informations	1116
Vitesses et moyennes, par DOR-	
DIGNAC	1117
A travers la Presse, par LE	
GUETTEUR	1119
Compression (fin), par DEBO-	
RIAT.....	1121
Les Trois Jours d'Hiver	1123
Le coin de l'U. M. F.	1124
Sport	1125
Clubs	1126
Table des matières	1128

En faveur des handicaps

LE sport motocycliste est loin d'avoir, en France, le succès qu'il mérite. En ce qui concerne les grandes compétitions de vitesse il n'y a pas grand'chose à faire. Ces épreuves ne peuvent être disputées avec quelques chances de succès que par des professionnels montés sur des machines spéciales. Nous ne pensons même pas qu'il faille encourager les amateurs à s'aligner dans des courses sur route. S'il y en a quelques-uns qui peuvent y faire figure honorable, d'autres par contre n'ont pas une adresse suffisante et ils sont pour les autres une gêne et un danger. Pour prendre un exemple, le Grand Prix de l'Île de Man, disputé sur le circuit du T. T., a permis de constater qu'à côté d'une demi-douzaine de concurrents de grande classe et qui, pour la plupart, deviendront des coureurs professionnels, il y a une forte majorité de conducteurs insuffisants.

On peut être, dans les circonstances normales, un bon motocycliste, avoir du sang-froid, de la décision, du coup d'œil et n'être, malgré ces qualités, qu'un coureur à peine médiocre. La course exige des dons spéciaux, cultivés par un long entraînement.

Bref dans le Grand Prix de l'Île de Man, beaucoup de concurrents étaient prudents, viraient paisiblement et effectuaient une promenade de santé. D'autres risquaient le paquet et collectionnaient les bûches au stère. Il faudrait une élimination des concurrents insuffisamment habiles et, comme dans le T. T., à l'entraînement, imposer des tours de qualification à une vitesse assez élevée. Encore faut-il pour cela fermer les routes un certain nombre de jours ce qui, dans bien des cas, ne peut être envisagé.

Nous préférons pour les amateurs qui débutent des épreuves sur autodrome, la piste étant seule utilisée. Les risques sont beaucoup moins grands que sur route. Encore faut-il, si on veut attirer des amateurs, que ceux-ci aient avec des machines de série des chances de gagner. C'est ce que nous pouvons obtenir avec des handicaps. Avec le handicap on peut presque faire courir ensemble un vélomoteur et une 1.000 cmc. A Brooklands presque toutes les courses sont des handicaps. Il n'est pas rare de voir courir des machines à soupapes latérales et même des deux-temps de petite cylindrée, et si le handicap a été bien calculé par les organisateurs on a, surtout au point de vue des concurrents, une épreuve extrêmement intéressante. Aussi peut-on grouper un bon lot de partants puisque chacun peut espérer la victoire. Il ne faut pas se dissimuler par contre que l'organisation d'une course handicap est difficile et qu'elle exige une grande compétence et une connaissance parfaite de ce que peuvent faire les concurrents. Un concurrent inconnu peut manœuvrer habilement pour se faire concéder un avantage exagéré. Il est vrai que cela ne réussit qu'une fois. Nous ne parlons pas de toutes les récriminations. Les perdants affirmeront qu'ils ont été désavantagés. Mais il ne faut pas regretter que des amateurs grincheux et peu sportifs soient mécontents. S'ils renoncent à courir, tant pis. Le handicap n'a pas d'autre part pour le public le même intérêt qu'une course scratch. Il y aurait donc lieu de multiplier les moyens d'information pour permettre aux spectateurs de suivre les péripéties de la course. Toutes ces difficultés matérielles ne sont pas insurmontables et le handicap aurait l'avantage d'attirer à la course de nombreux amateurs parmi lesquels nous pourrions avoir la chance de voir des champions se révéler.

La mentalité de l'usager français

LA Journée Industrielle nous rapporte l'essentiel du discours que vient de tenir M. Charles Blum à ses collaborateurs commerciaux réunis récemment.

On sait la haute autorité de M. Ch. Blum, directeur des automobiles Laffly et actif président de l'Union des Véhicules Industriels.

M. Ch. Blum a étudié l'état d'esprit de l'usager moyen français dans ses rapports avec le constructeur :

« La France a été moins touchée que tous les autres pays parce qu'il n'est pas dans le tempérament français de devancer ses besoins et de recourir par trop au crédit. Il reste encore chez nous ce profond attachement à la prudence et à la valeur des signatures qui font que l'on hésite à contracter un engagement quand on n'a pas une sécurité quasi absolue de le tenir.

« C'est pourquoi, chez nous, la proportion des ventes à crédit est restée très faible et les pertes sur ces ventes ont été réduites à un pourcentage peu important.

Amis lecteurs motocyclistes, ces paroles justes et flatteuses sur l'esprit de prudence et d'honnêteté des usagers du véhicule industriel peuvent-elles s'appliquer également à vous, usagers motocyclistes ?

Un peu moins de prudence, sans doute, — car on est jeune, n'est-ce pas ? — mais autant de bonne volonté et d'honnêteté, ce n'est pas ici qu'on dira le contraire.

Magnétos trop faibles

QUAND on essaie certaines machines de course on est surpris de la facilité avec laquelle elle se mettent en marche malgré le taux de compression élevé. Elles sont, il est vrai, parfaitement réglées. Il n'y a pas de



rentrées d'air qui viennent insidieusement bouleverser la carburation. La bougie est parfaitement propre. Mais néanmoins cette facilité de mise en marche ne laisse pas d'être surprenante. Beaucoup de supersports qui sont issues de ces machines de course et qui en sont bien souvent des répliques exactes sont beaucoup plus rétives, même avec un moteur en parfait état et un carburateur bien réglé. Cela est dû, croyons-nous, aux magnétos spéciales utilisées sur les machines de course. Ces magnétos sont beaucoup plus puissantes que celles livrées en série. Elles permettent d'obtenir une étincelle plus vigoureuse et plus chaude. Nous avons eu, il y a quelques années, un moteur si difficile à mettre en marche que nous n'osions jamais nous arrêter qu'en haut d'une côte pour pouvoir profiter de la descente. Aucun réglage de la carburation, aucun changement de bougie ne permettait de partir à la manivelle (il s'agissait d'un cyclecar) et pourtant nous voyions d'autres moteurs du même type partir au quart de tour. De guerre lasse, nous remplaçâmes la magnéto par une autre beaucoup plus puissante et ce moteur fut littéralement transformé. La mise en route devint par enchantement extrêmement facile, la souplesse était infiniment plus grande, et la vitesse maxima s'éleva de plusieurs kilomètres. Aussi nous croyons qu'au moins pour les machines supersports, il y aurait intérêt à monter des magnétos du même type que celles montées en course. L'inconvénient est le prix élevé de ces magnétos. Si, par suite de leur prix, les constructeurs ne peuvent songer à les monter en série, peut-être pourraient-ils le faire moyennant un supplément facultatif. Une bonne magnéto est un bien si précieux que beaucoup d'amateurs paieraient volontiers ce supplément qui leur évitera l'énerverment et la fatigue d'un départ difficile et améliorera d'une manière générale la marche de leur machine.

Motos immatriculées au Maroc pendant le 3^e trimestre 1931

Centre de Rabat. — A. J. S., 2 ; Alcyon, 1 ; Ariel, 7 ; Automoto, 2 ; Dilecta, 1 ; Dollar, 1 ; Gnome-Rhône, 1 ; Herstal-Liège, 1 ; Kœhler-Escoffier, 1 ; Monet-Goyon, 10 ; Motobécane, 1 ; Moto-Rhonyx, 1 ; New Imperial, 2 ; Royal Enfield, 1 ; Saroléa, 7 ; Thomann, 1 ; Total : 40 motos.

Casablanca. — A.J.S. 3 ; Alcyon, 1 ; Ariel, 2 ; Armor, 1 ; Automoto, 2 ; Dollar, 2 ; Dresch, 11 ; F. N. 12 ; Gillet, 3 ; Le Grimpeur, 1 ; Monet-Goyon, 6 ; New Imperial, 6 ; Peugeot, 2 ; Ravat, 2 ; Royal Enfield, 9 ; Terrot, 6 ; Triumph, 1. Total : 70 motos.

Mazagan. — Alcyon, 1 ; Dresch, 1 ; Monet-Goyon, 2 ; Thomann, 1 ; Triumph 1. Total : 6 motos.

Meknès. — A.J.S. 1 ; Alcyon, 1 ; Automoto, 1 ; Monet-Goyon, 2 ; New-Imperial, 2 ; Terrot, 3. Total : 10 motos.

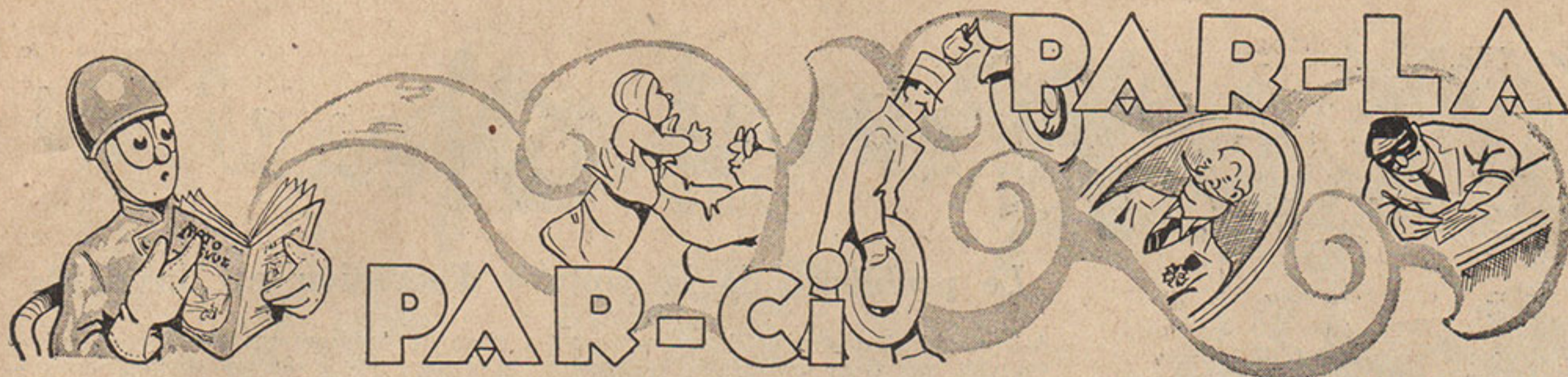
Fez. — Alcyon, 5 ; Automoto, 1 ; Dresch, 3 ; Gnome-Rhône, 1 ; Monet, 1 ; Motobécane, 1 ; New-Imperial, 2 ; Peugeot, 1 ; R. Enfield, 2 ; René Gillet, 1 ; Terrot, 2. Total : 20 motos.

Marrakech. — Dollar, 3 ; General Motors, 1 ; Monet-Goyon, 3 ; New-Imperial, 1 ; Peugeot 1 ; Thomann, 1. Total : 10 motos.

Oudjda. — Alcyon, 1 ; Dresch, 2 ; Monet Goyon, 1 ; Peugeot, 1. Terrot, 5. Total : 10 motos.

Machines françaises.....	100
— anglaises.....	43
— belges.....	23

Total des motos immatriculées au Maroc pendant le 3^e trimestre 1931. 166



C'EST UN VRAI SAUVAGE

C'EST d'André Thévenon qu'il s'agit. Sous le titre : *Pensées d'un Sauvage*, il émet dans la *Gazette de la Beauce et du Perche* quelques « pensées » dont le moins qu'on puisse dire est qu'elles sont dénuées de tout bon sens. La mauvaise foi transpire à toutes les lignes.

Ce « sauvage » semble du reste avoir déclaré la guerre non seulement à la moto, mais encore à la bicyclette et à l'avion. S'adressant aux mères, il dit textuellement ceci :

Après la bicyclette et la moto, achevez-les, comme étrennes, un avion. Ils s'envoleront plus vite au Ciel où vous les retrouverez... un jour.

UN J. A. P. QUATRE CYLINDRES ?

IL se pourrait que la maison J. A. P. qui détient actuellement le record du monde de vitesse des motos toutes catégories, mette en construction un quatre cylindres suralimenté qui sera mis au point par Temple.

Avec un tel moteur, Joë Wright, l'actuel recordman, pourrait améliorer son propre record.

Nous donnons cette information sous toutes réserves, n'ayant encore reçu aucune précision officielle.

UN SCANDALE

DÉCIDÉMENT le système des deux poids et deux mesures semble être fort en faveur auprès des Pouvoirs Publics.

Expliquons-nous : lorsqu'un motocycliste, un automobiliste, voire un cycliste circule sans feu rouge arrière, il peut être à peu près sûr « d'avoir droit » au procès verbal. Par contre les voitures hippomobiles semblent être complètement exonérées de cette obligation. C'est ainsi que l'autre jour, à Puteaux, roulant « en code » à 70 à l'heure environ, nous faillîmes entrer en collision avec l'arrière d'une voiture de vidange qui tenait le plein milieu de la route.

Ne pourrait-on rien faire en haut lieu pour mettre fin à cet état de choses ?

DES DIRECTIVES

M. CHIAPPE, c'est un fait, s'occupe d'améliorer le plus possible les conditions de la circulation dans Paris. La plupart des agents du reste le comprennent et font tout leur possible. Mais hélas il en est d'autres qui comprennent leurs fonctions tout autrement et ont l'air de s'imaginer qu'ils ne sont là que pour distribuer — et avec quelle générosité — des procès-verbaux.

D'autre part, lorsque d'un signe on leur demande si la route est libre à un croisement, ils se gardent bien de vous répondre et lorsque l'on croit la voie libre, une voiture vous débouche tout-à-coup « sous le nez ».

Il faudrait que des directives très précises leur soient données à ce sujet, ce sont là leurs véritables fonctions.

NOEL !! NOEL !!

CHACUN de nos abonnés voudra mettre dans son sabot, ou dans le sabot d'un ami, un cadeau apprécié. Le Porte-Plume réservoir est toujours apprécié car il trouve son utilité dans toutes les circonstances et dans tous endroits.

Nous pouvons leur procurer ce plaisir dans des conditions particulièrement intéressantes en leur offrant pour 26 francs, franco de port (France seulement), un porte-plume réservoir.

« Pulman »

plume or 18 carats, pointe iridium catalogué

50 francs

Adresser de suite les demandes accompagnées du montant, car le nombre de porte-plume est limité. Les premiers sont sûrs d'être servis. Les derniers... c'est moins sûr.

ON DIT QUE...

...Pour les couleurs du garage Renouvier, Renaud participera à nos prochains 3 Jours d'hiver à bord d'une voiturette-cyclocar 4 CV, 2 temps déjà bien connue de nos lecteurs.

...Cette marque nanterroise de voiturettes populaires affronterait également cette épreuve pour son compte personnel.

...L'annonce par deux quotidiens d'un cyclocar mâconnais est pour le moins prématurée, la maison de Mâcon n'ayant pas pour habitude de commercialiser ses réalisations avant de longs et sévères essais.

...De nouvelles Saroléa, les dernières nées seraient à Paris dès les premiers jours du Nouvel An et qu'on en verrait quelques modèles, entre autres, chez l'agent de l'avenue des Ternes.

...La nouvelle New-Map 250 à moteur Jap et boîte Burman est d'une rapidité extraordinaire, pour un « soupapes latérales ».

...La nouvelle Durrandal-Rudge 4 vitesses à moteur incliné est arrivée chez l'agent parisien Rémy.

...Une 150 Saroléa 2 temps, bloc-moteur, est née et qu'on la verra aux premiers beaux jours chez Delaunay.

...Gillet - Herstal a réalisé un 100 cmc. deux-temps, très diffusé en Belgique.

LE RECENSEMENT DES VEHICULES AUTOMOBILES

LE ministre de la Guerre rappelle aux propriétaires d'automobiles, motocyclettes et de remorques pour véhicules automobiles qu'ils sont tenus de remettre chaque année, entre le 1^{er} et le 16 janvier, à la mairie de leur résidence, une déclaration de possession pour chacun des véhicules leur appartenant.

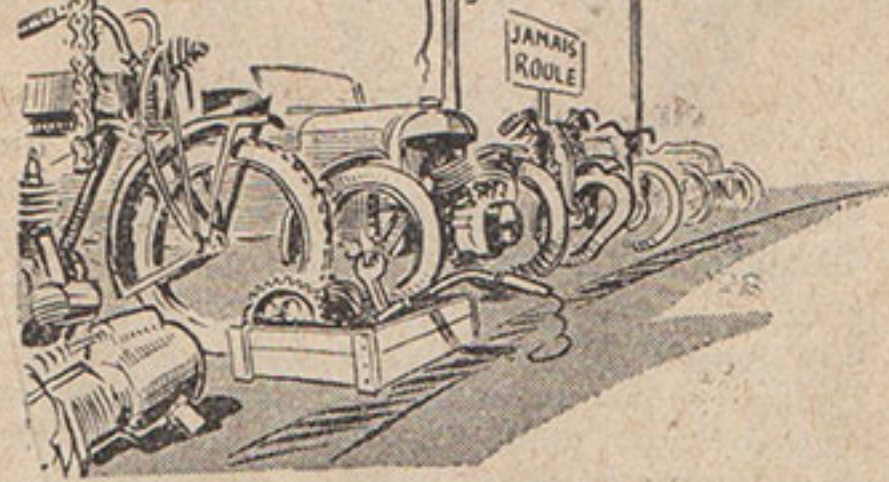
La déclaration est obligatoire pour tous les véhicules, qu'ils aient été déclarés ou non les années précédentes. Seuls en sont dispensés : les véhicules pour lesquels un certificat d'inaptitude à la réquisition a déjà été délivré par l'autorité militaire. Toutefois, les véhicules de poids lourds, même pourvus de certificats d'inaptitude, doivent être à nouveau déclarés si, après réparations importantes, ils ont été remis en état.

Les propriétaires qui ne se conformeraient pas aux obligations de la loi ou qui feraient de fausses déclarations s'exposent à une amende de 75 à 3.000 fr., pouvant atteindre 12.000 francs en cas de récidive.



Encore une femme motocycliste! Voici l'as féminin du Moto-Club de Paris au cours de la randonnée qu'elle effectua aux environs de Genève

VOULE LE MARCHÉ DES OCCASIONS



CONSTRUCTEURS et motoristes regardent la voiture d'occasion d'un mauvais œil et cela est tout naturel. Les premiers considèrent que la voiture d'occasion leur enlève des clients. Effectivement, la vente des voitures d'occasion dépasse de loin celle des voitures neuves. Quant aux motoristes, 80 fois sur 100, ils doivent reprendre en compte une vieille voiture et à un prix supérieur à sa valeur. Leur bénéfice est ainsi sérieusement entamé et, par surcroît, ils se trouvent encombrés de voitures d'occasion dont le placement n'est pas facile. On conçoit donc fort bien que les constructeurs et motoristes soient tentés de préconiser le remède radical qui consisterait à détruire les voitures ayant, par exemple, cinq ans d'âge.

Si nous écoutons le public, autre son de cloche. On aura beau soutenir et prouver que les voitures actuelles sont bon marché, que par rapport à l'étalon-or elles ne coûtent que la moitié ou le tiers de ce qu'elles coûtaient il y a quinze ans, le fait est que beaucoup de Français ne gagnent pas en une année les 20.000 francs que coûte une voiture, ni même les 15.000 francs, prix d'une voiturette. Il y a, il est vrai, à l'heure actuelle, quelques modèles de voiturettes d'un prix inférieur à 15.000 francs et qui vont connaître le succès si le public abdique ses préjugés soit contre le deux-temps, soit contre une carrosserie parfaitement rationnelle et confortable, mais d'aspect original. Mais il y a une nombreuse catégorie de gens qui ont besoin soit pour leurs affaires, soit pour leurs promenades, de voitures plus spacieuses et plus puissantes. Il en est aussi pour qui la moto d'occasion très bon marché est la seule ressource. Certes, la vente à crédit a permis à beaucoup de personnes d'acheter des voitures, mais il ne faut pas perdre de vue qu'il faut déjà avoir une bonne situation pour pouvoir distraire de son budget 500 francs par mois, par exemple, et faire en plus face aux dépenses d'entretien.

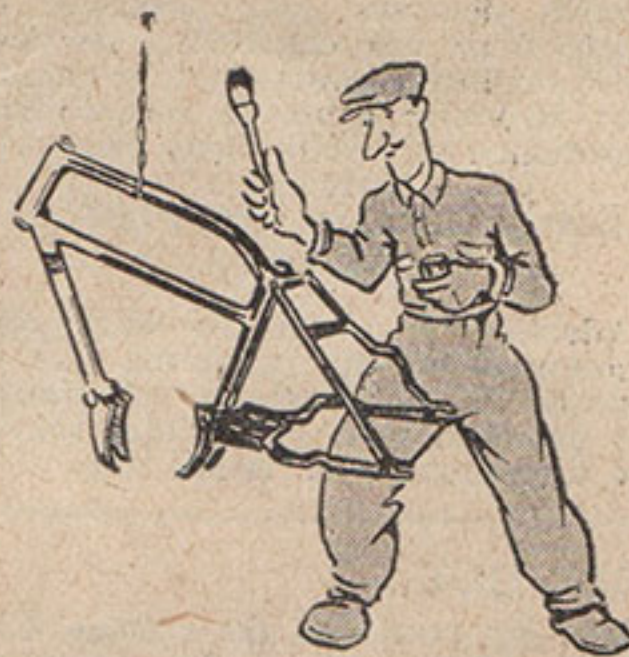
Il y a, d'autre part, la moto ou la moto-sidecar, solutions parfaites du transport économique, mais la grande presse a entravé leur popularité en les présentant comme des monstres de l'Apocalypse. Aussi beaucoup de gens ayant mis, souvent au prix d'énormes efforts, quelques billets de côté, envisagent l'acquisition d'une voiture d'occasion, quittes à courir les risques inévitables en pareil cas. Si on parle de limiter la vente des voitures d'occasion à des véhicules de moins de trois ou de cinq ans, ils vont, et non sans quelque raison, protester.

Le problème de la voiture d'occasion est insoluble

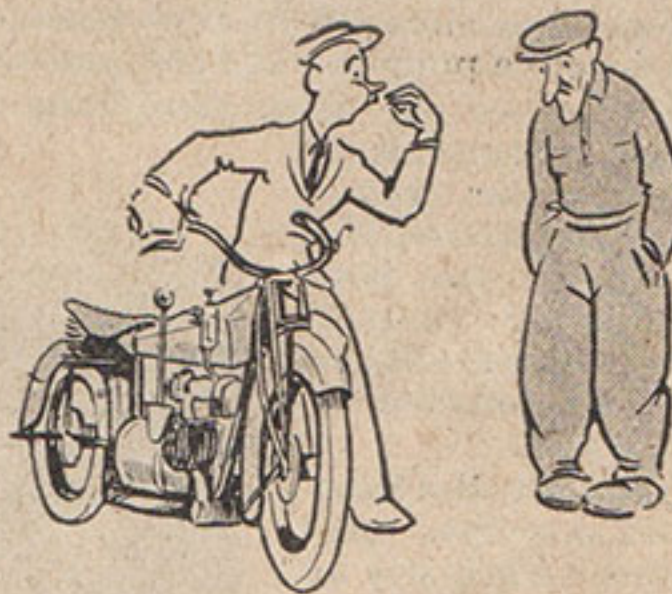
A-t-on obligé quelqu'un à ne porter un complet que trois mois et à le détruire sous prétexte qu'il faut faire travailler les usines de tissage et les tailleurs ? Ne serait-il pas permis de chercher à faire de l'automobile dans des conditions aussi économiques que possible ? Ils invoqueront qu'une automobile leur est indispensable pour l'exercice de leur profession et qu'ils ne peuvent, d'autre

pas les transactions entre particuliers. De plus, il y a des motoristes non syndiqués qui, n'étant pas liés par une obligation de ce genre, reprendront les vieilles voitures à un prix plus élevé que leurs confrères syndiqués et attireront ainsi à eux la clientèle.

En somme, les acheteurs de voitures d'occasion n'achètent pas de voiture neuve, non parce qu'ils ne le veulent pas, mais parce qu'ils ne le peuvent pas, et s'ils ne trouvent pas de voiture d'occasion à un prix qui soit à leur portée, ils n'achèteront rien du tout. Et après tout, ils constituent pour les motoristes une clientèle intéressante, car ces véhicules ont besoin d'être entretenus et réparés. L'idée de Citroën de se débarrasser des vieilles voitures en les envoyant à des pays pauvres est ingénieuse, mais elle ne donnera pas à 40.000.000 de Français les 15, 20 ou 25.000 francs nécessaires à l'achat d'une voiture neuve. De quelque côté qu'on se tourne, on se heurte à des difficultés. L'origine de cette situation est la même que pour les autres industries, c'est-à-dire la surproduction, et quand on voit les hommes les plus éminents impuissants à résoudre le problème, on peut penser que le mal est à peu près incurable. Nous souffrons d'une hypertrophie de la construction automobile. Normalement, la production de voitures neuves ne devrait pas dépasser de beaucoup le nombre des voitures mises au rebut, du moins lorsque la clientèle ayant les ressources nécessaires à l'achat et à l'entretien d'une voiture a été pourvue. La demande ne répond plus à l'offre et il est bien difficile de rétablir l'équilibre. Il ne semble pas qu'il soit possible d'abaisser les prix au moins



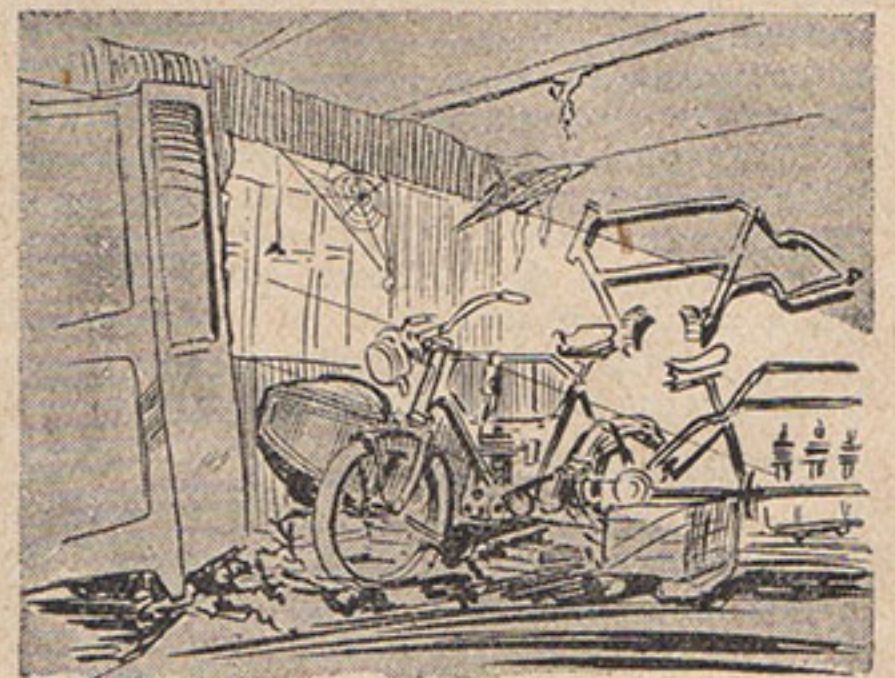
Si le motoriste veut revendre une machine d'occasion, il devra passer de longues heures à la remettre en état.



Le motoriste se voit souvent obligé à reprendre très cher un « vieux clou » pour garder un client en vue de la vente d'une machine neuve.

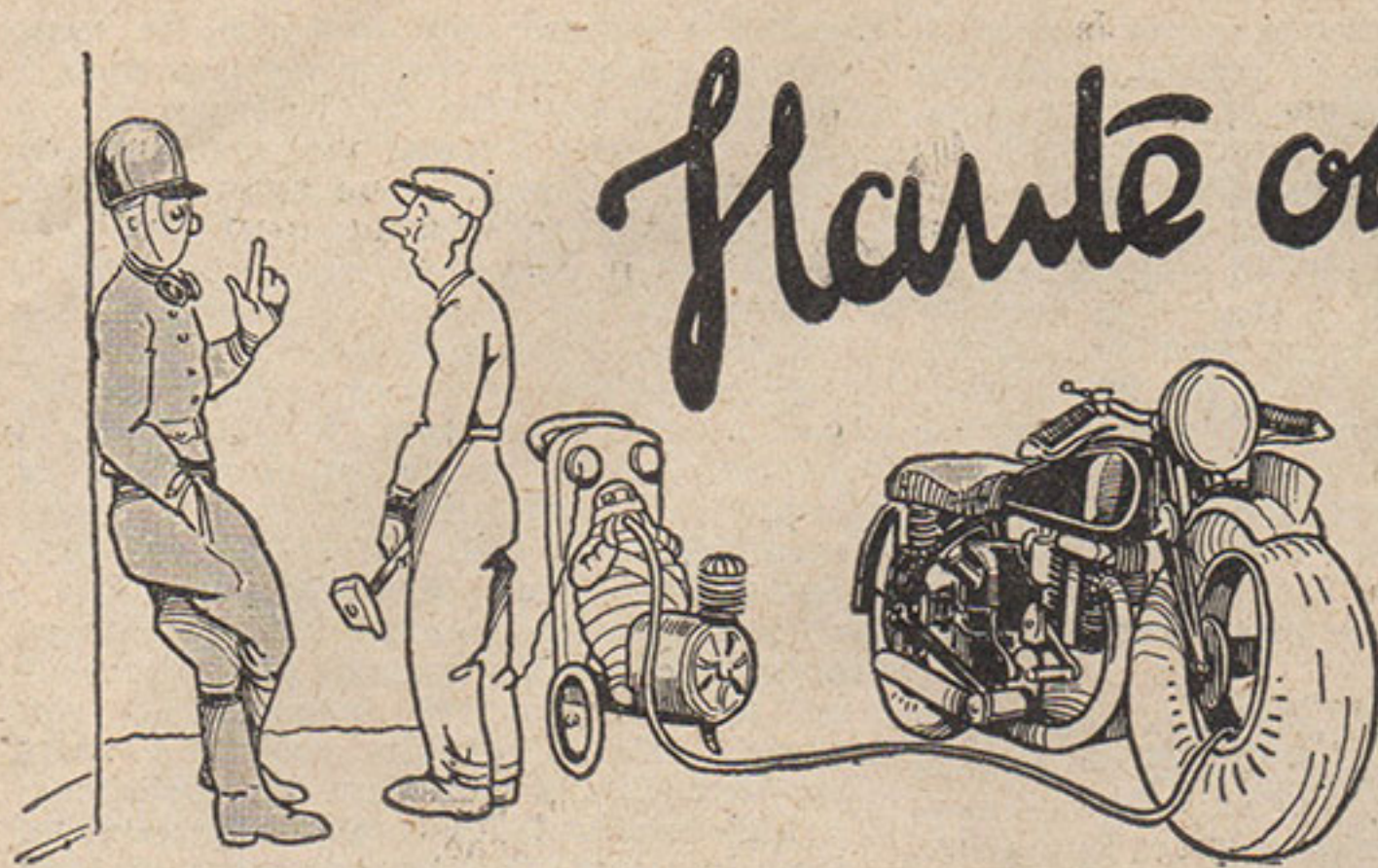
part, acheter un véhicule neuf ; le nombre considérable de vieilles camionnettes qui sont en circulation semble bien le prouver. Si on leur objecte que certaines voitures anciennes sont dangereuses, ils répondront qu'il y a bien des voitures modernes qui, mal entretenues, sont plus dangereuses qu'une vieille voiture qui a peu roulé et a reçu des soins constants.

Que faire ? L'Etat va-t-il intervenir et décréter que toutes les voitures ayant plus de cinq années d'existence ne devront plus rouler ? Ce serait une dure atteinte à la liberté. Tout au plus pourrait-il obliger les propriétaires de voitures anciennes à les soumettre à un examen, mais quelle organisation compliquée, quelle paperasserie et quels frais. Supposons maintenant que les syndicats de motoristes décident de ne plus reprendre en compte de vieilles voitures ou de ne le faire qu'à vil prix. Cela n'empêchera



Tous ces « rossignols » iront dormir leur dernier somme dans un hangar, jusqu'au jour où la ferraille...

d'une manière assez sensible. D'autre part, réduire la production, c'est laisser improductifs un matériel et des capitaux énormes, diminuer les dividendes, déprécier les actions ; c'est aussi provoquer une crise de chômage. Le problème de la voiture d'occasion est lié à des problèmes généraux qu'aucune solution partielle n'est capable de résoudre.



Haute ou basse pression?

Haute et basse pression

A PREMIERE VUE, il apparaîtrait que la grande surface portante du pneu à basse pression rendant l'adhérence au sol plus grande, augmenterait sa résistance à l'usure. C'est une erreur et sa possibilité de boire l'obstacle rend cette usure beaucoup plus rapide.

Quand le confort passe sur un inégal profil transversal de route (bosses, cailloux, etc...) sa propriété est de l'épouser servilement (fig. 1). La partie de la bande de roulement B, se trouvant écrasée est, de ce fait plus rapprochée de l'axe de la roue O, que la partie A, et, étant donné que les rayons OA et OB, sont des rayons de longueurs différentes, les points A et B sont animés momentanément de vitesses périphériques différentes. Mais ces sections A et B sont solidaires l'une de l'autre, et si l'une est animée d'une vitesse périphérique égale à la vitesse de translation du véhicule, l'autre est donc obligatoirement obligée de riper sur le sol. Ripage donc usure, surtout quand les deux surfaces en contact sont d'un côté la lime du macadam et de l'autre la gomme si tendre de nos pneumatiques. L'expérience a démontré que c'est la partie de la bande de roulement B, c'est-à-dire la plus rapprochée de l'axe de rotation de la roue, donc celle qui a la vitesse périphérique la plus petite, qui ripe et s'use sur le sol A, ayant en principe une vitesse périphérique égale à la vitesse de translation du véhicule (cela est dû à l'inertie propre de la roue).

Ce phénomène n'est pas seulement nuisible au porte-monnaie du pauvre motard, il a aussi plusieurs autres incon-

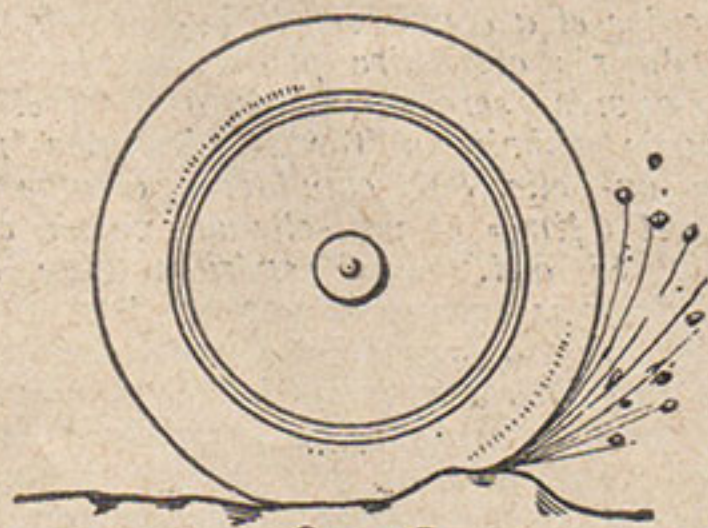


fig. 2

venients, c'est à lui que nous devons les projections de silex et cailloux qui, ainsi que vous avez dû le constater, sont plus fournies avec les basses pressions qu'avec les hautes. Cela se comprend aisément, car la section du pneu ripant sur le sol en enlève un morceau qui prend

la direction tangentielle, par effet centrifuge (fig. 2).

C'est à lui aussi que nous devons ce fameux dandinement latéral si désagréable avec certaines machines équipées en 715x115 ou de 27x4. En effet, j'ai dit plus haut que la partie du pneu passant par A (fig. 1) est la seule bande de roulement effective puisqu'elle seule est en contact constant avec le sol et sans glissement.

Mais ce point A se déplace continuellement de gauche à droite, suivant le profil de la route. La bande de rou-

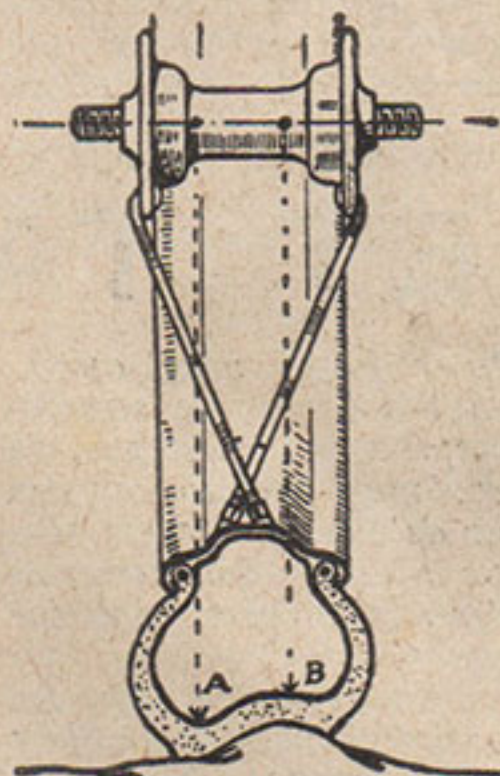


fig. 1

lement suit donc une ligne sinusoïdale qui donne à la moto le léger dandinement dont je parle plus haut, causant une grande sensation d'insécurité surtout quand elle roule sur une route pavée.

Le "confort" dans les virages

Le « confort » force la moto à être plus couchée dans les virages, ce qui augmente sa facilité à déraper. Pour la simplicité de l'explication qui va suivre, la moto étant soumise à de nombreuses lois lors

d'un virage et ne voulant ici en étudier qu'une seule, je prends le cas « bien improbable » d'une roue animée d'une certaine vitesse et prenant seule un virage.

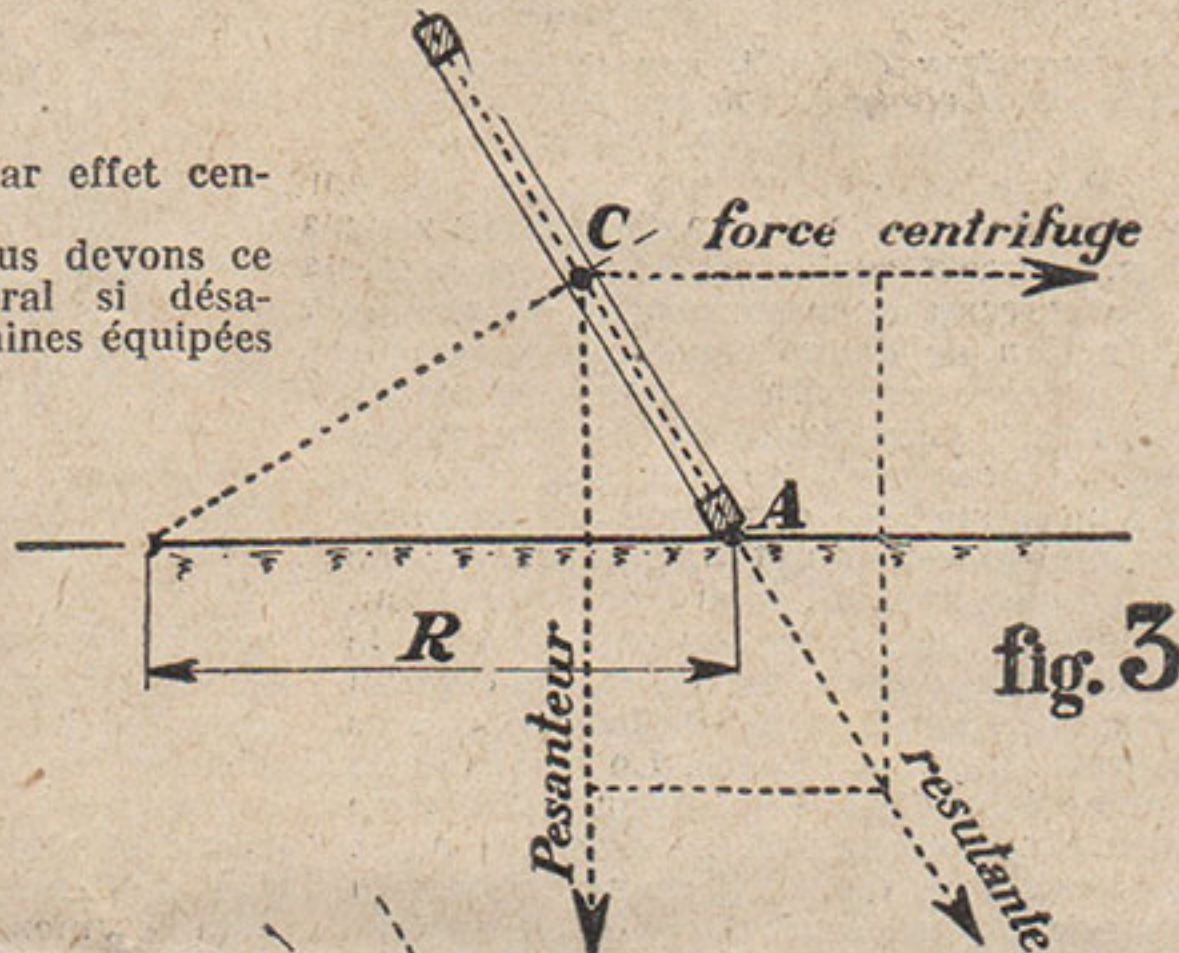


fig. 3

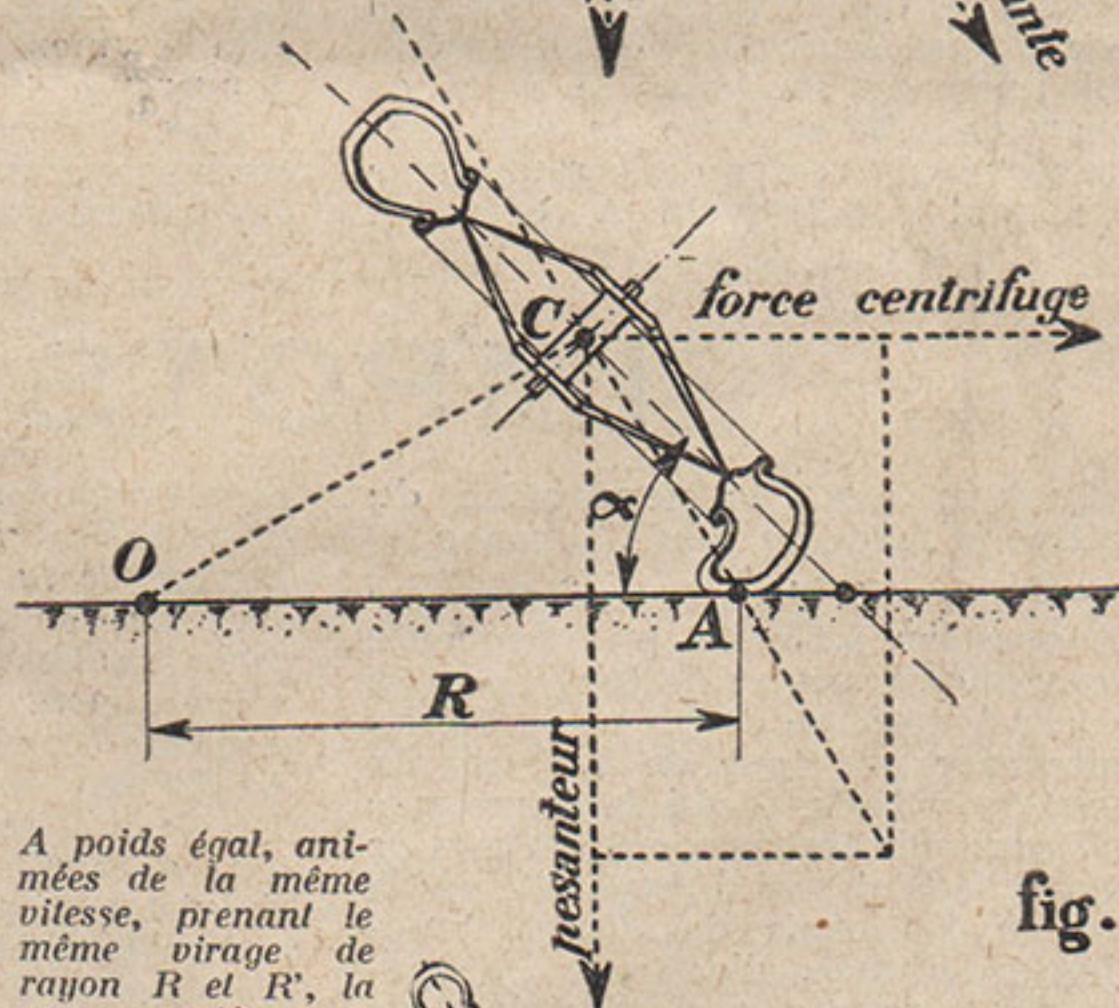


fig. 4

A poids égal, animées de la même vitesse, prenant le même virage de rayon R et R', la roue montée avec un basse pression (figure 4) est plus « couchée » que la roue montée avec un haute pression (figure 5) et $\alpha < \alpha'$

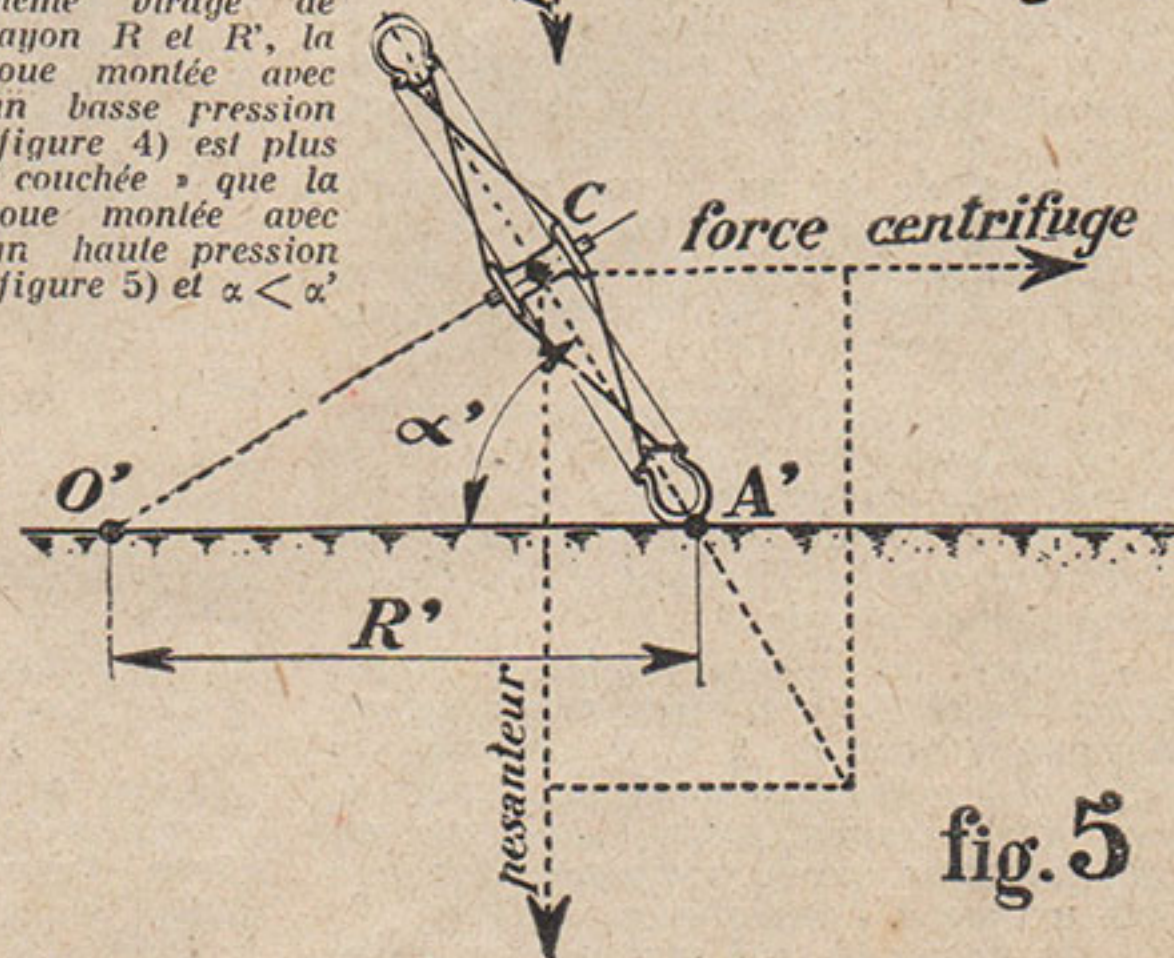
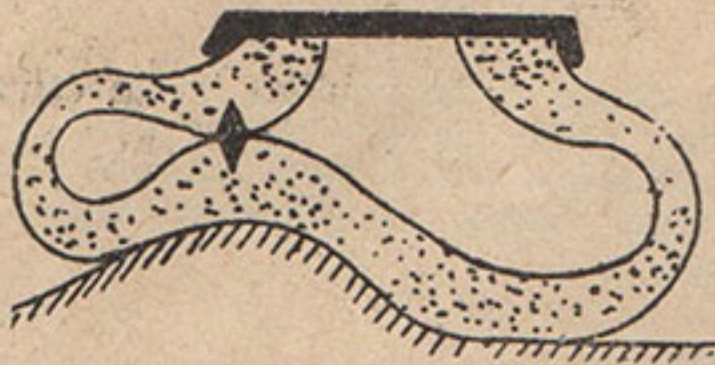


fig. 5

(L'explication est surtout simplifiée par le fait que le centre de gravité d'une roue est au centre de celle-ci).

Vous avez dû remarquer, quand vous étiez gosse, et que vous jouiez au cerceau, que vous étiez obligé de coucher celui-ci pour tourner. Le centre de la courbe tracée par le cerceau sur le sol est le point de rencontre de la perpendiculaire élevée du centre du plan du cercle (qui est



Un pneu trop dégonflé, non seulement fait flotter, mais risque de voir ses toiles se fendre sur un choc un peu violent.

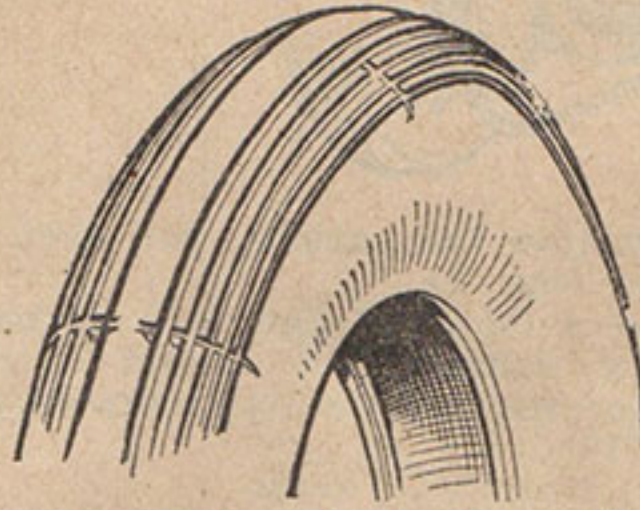
en même temps le centre de gravité) avec le plan du sol sur lequel le cerceau roule.

Le cerceau en ce moment-là est soumis à l'action de deux forces : la pesanteur et la force centrifuge. Son inclinaison suit donc la résultante de ces deux forces (fig. 3) pour qu'il soit en équilibre.

Une roue se comporte exactement comme un cerceau. Pourtant quand elle est montée avec un pneu à basse pression, le point A (fig. 4) de son contact avec le sol n'est pas comme dans le cas du cerceau dans l'axe longitudinal de la roue, cela se conçoit aisément (fig. 3). Le centre de la courbe tracée sur le sol par ladite roue n'est plus comme précédemment le point de rencontre de la perpendiculaire au plan de la roue élevé au centre de celle-ci, avec le plan du sol, mais le point de rencontre de celui-ci avec la perpendiculaire élevée du centre de la roue sur le plan passant par le point A (point de

contact du pneu avec le sol) et le point C (centre de la roue). La courbe tracée par le pneu sur le sol a une inclinaison égale, un rayon plus grand avec le pneu basse pression qu'avec le pneu haute pression dont le point de contact avec le sol est sensiblement dans le plan longitudinal de la roue.

Par conséquent, pour prendre le même virage à vitesse égale, une roue montée en basse pression devra être plus couchée qu'une roue montée en haute pression. L'angle α (fig. 4) sera plus petit et vous comprendrez aisément que de ce fait la roue aura plus de tendances à déraper. Je viens de vous énumérer dans cet



Les coureurs se servent d'un pneu strié à la roue avant pour augmenter l'adhérence latérale dans les virages.

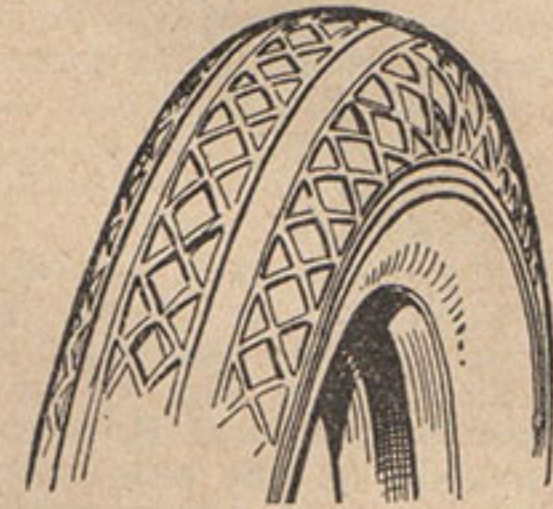
article quelques-uns des inconvénients de l'usage sur la moto des pneus à basse pression. Leur seul avantage est de nous donner un peu plus de confort mais uniquement aux faibles vitesses. Aux grandes allures atteintes actuellement par nos motos, cet avantage disparaît complètement et rend leur utilisation dangereuse.

Mais je ne veux pas tomber dans l'excès contraire et vous préconiser de monter des boyaux sur vos motos de sport et de

grand tourisme. Au contraire, je vous conseille d'utiliser des gros pneus mais à haute pression : des 3,25 pour vos 350 et 500 cmc., des 3 pour vos machines de cylindrée inférieure. Une bonne solution alliant les avantages des deux systèmes serait de monter une haute pression à l'avant et un confort à l'arrière. Les dimensions 26x3,25 et 26x3,50 se prêteraient très bien à cette combinaison, car avec l'écrasement du 26x3,5, la hauteur d'axe de la roue arrière sur laquelle il serait monté, serait sensiblement égale à celle de la roue avant, équipée avec un 26x3,25.

Cet équipement mixte aurait l'avantage de supprimer presque complètement le dandinement et permettrait des virages très acceptables avec un confort un peu plus grand pour le conducteur.

Mais après la lecture de cet article, il ne faudrait pas que vous vous mettiez à gonfler vos 27x4 à 2 ou 3 kilos. Vous tomberiez de Charybde en Scylla car



A l'arrière le pneu sculpté est absolument nécessaire.

alors vous les transformeriez en ballons de foot-ball et votre seul « plaisir » serait d'avancer sur la route par bonds successifs et dangereux.

W. M.

IMPOTS ET TAXES

Modification dans la perception du Chiffre d'Affaires sur l'essence

UN peu partout, dans les milieux que la question intéresse on commence à s'émouvoir du projet de loi tendant à remplacer l'impôt de 2 % sur le chiffre d'affaires par une taxe de 8 % sur les essences de pétrole. Voici la lettre que M. le Vicomte de Rohan vient, au nom de l'Automobile-Club de France et de la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France, d'adresser au Président des Groupes parlementaires de l'Automobile à la Chambre et au Sénat, pour faire toutes réserves au sujet du projet de loi en cours concernant la modification de la taxe du chiffre d'affaires sur les essences et son remplacement par une taxe unique à l'importation, de 8 %.

« Un projet de Loi vient d'être déposé par M. le Ministre des Finances et par M. le Ministre du Budget, en vue de modifier le mode de perception de la taxe du chiffre d'affaires sur les Essences et les Huiles minérales de pétrole.

« D'après les dispositions de ce projet, la taxe du chiffre d'affaires, perçue actuellement au taux de 2 % à chacune des différentes opérations de vente, depuis le port d'importation jusqu'à la vente au consommateur, serait remplacée par une taxe unique à l'importation, de 8 %.

« Les avantages qui sont mis en avant

pour l'adoption de ce projet sont, certes, appréciables. Il en résultera une simplification de la perception et il est permis d'espérer, en outre, une atténuation des variations des prix de l'essence dans une même région. Nous n'avons donc aucune objection à présenter sur le principe même de la taxe unique.

« Nous estimons, par contre, que le taux de 8 % est sensiblement trop élevé et qu'il pourrait être ramené à 6 % tout en procurant au Trésor des sommes équivalentes à celles recouvrées jusqu'ici. Nous serions bien surpris, en effet, si la taxe de 2 % était, en moyenne, perçue sur plus de trois opérations.

« D'ailleurs, quel que soit le montant de cette taxe unique, celle-ci devrait être réduite dans l'avenir si son rendement se révélait supérieur à celui donné aujourd'hui par les 2 % cumulatifs.

« Les automobilistes ne comprendraient pas, en effet, que la simplification des modalités de perception que leur soulignent les auteurs du projet, ne constitue en réalité qu'un artifice pour augmenter les impôts actuels sur l'essence, impôts déjà très lourds puisqu'ils atteignent à la date de ce jour plus de 80 % du prix de vente aux portes de Paris.

« Au nom de l'Automobile-Club de France et de la Fédération Nationale des Clubs Automobiles de France, je viens donc, Monsieur le Ministre, tout en acceptant le principe des modifications

proposées, demander qu'il soit donné à nos Associations l'assurance formelle que cette modification ne se traduira pas par une augmentation du prix de vente de l'essence, faisant toutes réserves au cas où l'avenir montrerait que l'adoption du projet actuellement soumis aux Chambres aurait pour conséquences d'aggraver les charges des automobilistes.

« En ce moment, enfin, le Parlement est appelé à se prononcer sur l'application aux marchandises étrangères d'une taxe à l'importation destinée à défendre l'industrie française et à équilibrer le budget général.

« D'après cet autre projet, les produits demi-ouvrés, seraient taxés à 4 % et les produits fabriqués 6 %. L'essence raffinée va-t-elle être considérée comme un produit « fini » et va-t-elle supporter cette taxe ? Si oui, nous espérons bien que celle-ci ne se cumulera pas, en tout ou en partie, avec la taxe dont je vous entretiens dans cette lettre, sans quoi il en résulterait pour tous les usagers de la route un préjudice dont je n'ai pas besoin de vous souligner les fâcheuses répercussions.

« Vous avez bien voulu apporter, à maintes reprises, à la défense des usagers de la route, l'appui de votre activité et de votre compétence. Au cours des débats auxquels donneront lieu ces projets de loi, je vous serais très reconnaissant si vous vouliez bien leur donner encore une fois la preuve du souci que vous avez de la défense de leurs intérêts ».



Des passages souterrains : c'est bien ; les réglementer raisonnablement : ce serait mieux.

LA « Semaine de l'A. C. P. » fait remarquer l'anomalie que présente le règlement de circulation imposé au passage souterrain de la porte Dauphine.

On a en effet établi à la porte Dauphine un magnifique passage souterrain : les véhicules allant du Bois de Boulogne vers Paris, ou inversement, passent dessus ; ceux suivant les boulevards extérieurs passent dans le couloir souterrain.

C'est esthétique, cela évite les embouteillages et les embouteillages ; c'est parfait.

Remarquons cependant que ces travaux ont coûté plus de 20 millions : la circulation porte Dauphine n'est pas si intense, il est des portes de Paris ou le passage souterrain eût rendu des services autrement efficaces. M. Giraud, directeur général des Travaux de Paris, nous a confirmé au cours d'un certain interview que le système des passages souterrains allait être généralisé aux portes de la capitale : regrettons qu'un ordre d'urgence n'ait pas été établi pour ces travaux et que les 20 millions (et plus) nécessités par les aménagements de la porte Dauphine n'aient pas été affectés à une porte de trafic plus intense.

Revenons donc à notre porte Dauphine. Les travaux terminés, le passage souterrain a été remis sous l'autorité de la Préfecture de Police pour en réglementer l'utilisation.

Or ici la P. P. a cru devoir innover, et a pondu un beau règlement tout neuf qu'elle a affiché en caractères de quelques millimètres à l'entrée du passage ; le voici :

« Article premier. — Il est interdit aux conducteurs de véhicules de même catégorie de se doubler sur les rampes et sur la longueur du passage souterrain.

Art. 2. — Il est interdit aux conducteurs de véhicules de toute nature de circuler à contre-voie.

Art. 3. — Les mesures ci-dessus, feront l'objet d'une signalisation au bas de chaque rampe. »

Voulez-vous mon sentiment ? Je vais dire tout haut ce que vous pensez tout bas : c'est idiot !

Ce l'est parce qu'on peut reprocher à ce texte d'être obscur, ensuite d'énoncer un mensonge, troisièmement parce que

le fait seul d'établir un règlement spécial pour les couloirs souterrains est une erreur de principe.

Obscur : que signifie véhicules de même catégorie ? Une voiture de tourisme et un camion automobile, une motocyclette et un triporteur sont-ils de même catégorie ?

Obscurité, source d'erreurs, de discussions, de contraventions, de procès.

Si les passages souterrains doivent devenir des pièges à contraventions mieux vaut le savoir tout de suite, on les évitera. Mensonge : l'article 3 annonce que ces mesures « feront l'objet d'une signalisation au bas de chaque rampe. » Or, c'est faux, aucune signalisation n'existe et n'a été posée : pratiquement elle est irréalisable, car on ne peut sur un panneau de signalisation, destiné à être compris d'un coup d'œil, expliquer toute cette réglementation.

Erreur de principe

C'EST une erreur de vouloir imposer dans les passages souterrains une réglementation spéciale. La cadence de marche, les règles de circulation doivent y être les mêmes que sur la chaussée ordinaire.

On ne peut modifier à l'infini les règles de circulation suivant la voie est large ou étroite, à ciel ouvert ou couvert ; que les efforts doivent tendre au contraire à simplifier et uniformiser les règles essentielles du « bien conduire ».

On a fait l'expérience pour la traversée des ponts : ce n'est pas en imposant pour chacun d'eux des règlements spéciaux qu'on a amélioré la circulation : c'est en améliorant les ponts qu'on y parviendra, et seulement ainsi.

Il est maintenant admis qu'on doit pouvoir traverser un pont sans se soucier que c'est un pont, sans avoir à modifier en rien sa façon de conduire : ceci en principe.

En fait il en est autrement : on ne peut du jour au lendemain mettre les ponts au gabarit nécessaire : impossibilités d'ordre budgétaire. Mais c'est le principe admis pour la construction des ponts neufs ou la modernisation des anciens. A cette condition le pont est ce qu'il doit être : non un couloir d'étranglement mais un trail d'union.

Pas de couloirs étriqués

LE même principe doit être adopté pour les passages souterrains à créer : si l'on fait l'effort budgétaire qu'exige leur construction, qu'il soit suffisant pour l'établissement de couloirs bien conçus où la circulation puisse s'écouler à la même cadence que sur les avenues qui y aboutissent, procéder autrement serait préparer à bref délai des points d'étranglement, causes d'embouteillages prochains.

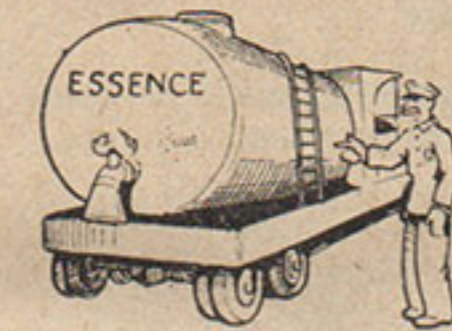
On ne doit pas construire de passages souterrains qui ne répondraient pas à ces conditions.

Et l'on comprend que toute réglementation spéciale devient alors inutile.

Les protestations affluent contre la taxe de remplacement sur le chiffre d'affaires

NOUS avons exposé dans notre dernier numéro ce qu'était le projet de loi déposé par M. Piétri, Ministre du budget qui veut « remplacer la taxe sur le chiffre d'affaires, perçue sur les raffineurs, distributeurs et détaillants d'essences par une taxe unique sur l'essence à l'importation ».

Cette taxe a ému les milieux automobilistes. Pour calmer cette émotion M. Piétri a publié une « mise au point » qui tente de rassurer l'opinion en affirmant



que cette taxe unique de remplacement ne coûtera pas plus cher aux usagers que la cascade d'anciennes taxes sur les différentes opérations de vente et achat d'essence depuis

le raffineur jusqu'au client de détail. Or il semble se préciser que M. Piétri a voulu en l'occurrence nous bourrer le crâne : en réalité la nouvelle taxe va amener une augmentation des impôts qui grèvent actuellement l'essence.

Ce n'est pas nous qui le disons.

C'est successivement l'A. C. F., le Comité de la Chambre Nationale du Commerce automobile, c'est l'U. N. A. T. qui le proclament.

L'A. C. F. s'est livré à une étude serrée de la question. Il ressort que si le principe de la taxe unique peut être juste et doit être adopté, le taux de cette nouvelle taxe est exagéré et aboutira, en fait, à une aggravation d'impôt !

Nous avons donné ici même, la semaine dernière, la thèse de M. Piétri.

Mais voici ce que lui répond l'A. C. F., qu'il faut féliciter en l'occurrence, de sa diligence à défendre la cause des usagers :

« Nous estimons, par contre, que le taux de 8 p. 100 est sensiblement trop élevé et qu'il pourrait être ramené à 6 %, tout en procurant au Trésor des sommes équivalentes à celles recouvrées jusqu'ici. Nous serions bien surpris, en effet, si la taxe de 2 % était, en moyenne, perçue sur plus de trois opérations.

« D'ailleurs, quel que soit le montant de cette taxe unique, celle-ci devrait être réduite dans l'avenir si son





rendement se révélait supérieur à celui donné aujourd'hui par les 2 % cumulatifs.

« Les automobilistes ne comprendraient pas, en

effet, que la simplification des modalités de perception que leur soulignent les auteurs du projet ne constitue en réalité qu'un artifice pour augmenter les impôts actuels sur l'essence, impôts déjà très lourds puisqu'ils atteignent à la date de ce jour plus de 80 % du prix de vente aux portes de Paris.

L'A. C. F. n'a pas été le seul à protester ; la Chambre Nationale du Commerce de l'Automobile, M. Léon Auscher au nom de l'Union Nationale des Associations de Tourisme, ont déjà fait entendre le même son de cloche. De nombreux confrères quotidiens, l'Ami du Peuple du Soir, le Figaro, la Journée Industrielle, l'Avenir, l'Auto ont inséré leurs protestations.

Il ne faut pas que ce projet de loi soit voté tel quel : M. Piétri, en tant que sportif, ne doit pas se rendre coupable d'un tel geste néfaste et injuste.

Pour rendre les passages à niveau moins dangereux

Il s'agit des P. N. sur les lignes secondaires, non gardés.

La F. N. A. C. F. vient d'établir un projet de réglementation très stricte à ce sujet et a proposé de mettre en vigueur cette réglementation dans une lettre adressée au Ministre des Travaux Publics (l'inénarrable M. Deline...).

En voici les cinq points fondamentaux :

1° Qu'il soit procédé au dégagement des passages à niveau par arasement des talus, suppression des arbres et des haies ;

2° Que les trains soient munis d'une signalisation acoustique uniforme et intense ;

3° Que la signalisation diurne soit assurée à l'emplacement du passage à niveau par une croix de Saint-André, posée et entretenue par les services routiers ;

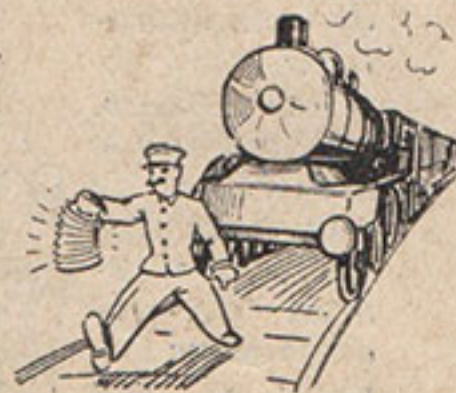
4° Que cette signalisation soit doublée par des panneaux réglementaires situés à 200 mètres de la traversée, posés et entretenus par les services routiers ;

5° Que la signalisation nocturne soit assurée par un projecteur lumineux incliné, placé sur la locomotive.

Combien de lustres vont se passer, combien de ministères et de ministres auront fait la culbute avant que ce projet, fort sensé et de réalisation facile, entre dans la « voie des réalisations » ?

Les Allemands vont-ils extraire leur essence de la houille ?

Voici l'information que nous avons vu dans un de nos confrères parisiens :



— Le nouveau procédé de production d'essence par liquéfaction de la houille, qui était encore uniquement du domaine du laboratoire, vient d'entrer dans le domaine pratique. Une importante firme allemande vient, en effet, de trouver le moyen de production en grand, par des opérations de catalyse, sans grandes modifications d'appareillage. On escompte une production de 300.000 tonnes annuellement, pour la plus grande satisfaction de certaines houillères.

La nouvelle est de taille : il ne serait ni plus ni moins que la ruine des grands trusts pétroliers et l'affranchissement du tribut que paient à l'étranger les nations qui n'ont pas de gisement de naphte dans leur sol.

Et les Américains ont-ils trouvé le « caoutchouc synthétique ? »

La nouvelle nous vient cette fois encore d'Allemagne : on aurait trouvé, aux Etats-Unis, la formule de fabrication du caoutchouc synthétique.

Ce serait le puissant syndicat des Dupont de Nemours qui en serait le détenteur, et aurait l'intention de se lancer dans une fabrication intensive et créerait de vastes stocks avant de mettre en vente ses nouveaux produits.

Voilà bien des découvertes sensationnelles. Attendons confirmation.

Pour les postes de secours sur route

Sous la présidence du Docteur Pierre Behague s'est réunie récemment la « Commission internationale permanente des secours sur route ».

En dépit du titre ronflant et « international » comme cela se doit en ce temps où ce mot est devenu à la mode (dans les bouches sinon dans les faits...) cet organisme, qui dépend à la fois des grandes associations de tourisme et des sociétés de la Croix-Rouge, a fait du bon travail.

Ayant adopté le modèle de panneau indicateur uniforme pour tous les pays élaboré à Genève en mars dernier (semblable aux types actuellement posés sur nos routes) le comité a établi un programme commun pour tous les pays.

Une nouvelle réunion sera tenue en avril prochain pour régler un certain nombre de questions intéressant tous les pays, telles que la circulation aux frontières des ambulances, leur priorité de passage sur la route, le matériel minimum des postes de secours, etc.

Voilà qui peut paraître aride et peu intéressant au lecteur : c'est cependant du bon travail qui est fait là sous la direction du Dr Behague et le jour où vous aurez à rouler sur les grandes routes de Pologne ou d'Italie il vous sera précieux de savoir qu'en cas de besoin (que je ne vous souhaite pas !) vous trouverez des postes de secours équipés de même façon que ceux de France et fonctionnant de façon identique.

Ce jour-là vous bénirez le Dr Behague, et remercierez votre vieille barbe de chroniqueur de Moto Revue de vous avoir, en quelques lignes, informé de la création de ces postes.

535 millions pour les routes

Les crédits pour l'outillage national sont votés : considérablement réduits sur les devis primitifs, d'ailleurs.

Une somme de 535 millions a été votée, dont une partie importante sera affectée

au réseau national nouvellement incorporé.

Trente millions seront consacrés à des suppressions de passages à niveau, et vingt-cinq à la rectification de certains tracés défectueux



Les deux feux blancs et le feu rouge sont obligatoires pour les véhicules hippomobiles

Certains préfets et plus particulièrement ceux dont les départements sont limitrophes ou très voisins de Paris, viennent de rappeler à ceux qui l'ont oublié que :

« Au mépris des règlements beaucoup de véhicules hippomobiles circulent, la nuit, avec une seule lanterne placée sur le côté gauche et munie d'un feu blanc vers l'avant et d'un feu rouge vers l'arrière ».

Ce qui est contraire au décret du 5 octobre 1929, dont l'article 4 énonce :

« Tout véhicule marchant isolément ou stationnant sur une voie publique doit être muni, après la tombée du jour, d'un ou deux feux blancs à l'avant et d'un feu rouge à l'arrière ».

Il y a cependant des exceptions — hélas — dues à des considérations d'ordre électoral, pour les instruments agricoles et pour les voitures agricoles se rendant de la ferme aux champs ou inversement, pour lesquelles il n'est exigé qu'un falot porté à la main. Pour les chemins n'intéressant pas la circulation générale — désignés par arrêté préfectoral — vicinaux ou ruraux, elles sont même dispensées de tout éclairage.

Ainsi donc au nom « de la défense de l'agriculture, Messieurs...! » on a le droit de nous faire casser la figure le soir sur les routes y circulant sans éclairage suffisant...

Pauvre « agriculture » ! tu as bon dos, et que de bêtises on commet en ton nom ! Enfin passons. Donc les véhicules à chevaux doivent — sauf les dites exceptions — être éclairés de trois feux, comme nous simples automobilistes (ou deux pour les motos.)

Cela est précieux à savoir en cas de collision nocturne avec l'un de ces véhicules pour établir les responsabilités.

Mais ce qui serait mieux ce serait de faire respecter ces prescriptions par les intéressés. C'est hélas une autre histoire !

Il y faudrait pour cela une police de la route efficace. Nous n'avons que de braves gendarmes, enclins du fait de leur origine (ce sont des paysans pour la plupart) et de leurs relations de « voisinage » avec les cultivateurs de leur district, à laisser faire et à fermer les yeux sur les infractions de ces derniers.

Il est tellement plus agréable de sévir et de brimer l'automobiliste et le motocycliste qui passe, le plus souvent étranger au pays, et qui se laisse faire si facilement... ?

Delenda est Carthago : il faut une police de la route qui circule !

T. SCHOCK.



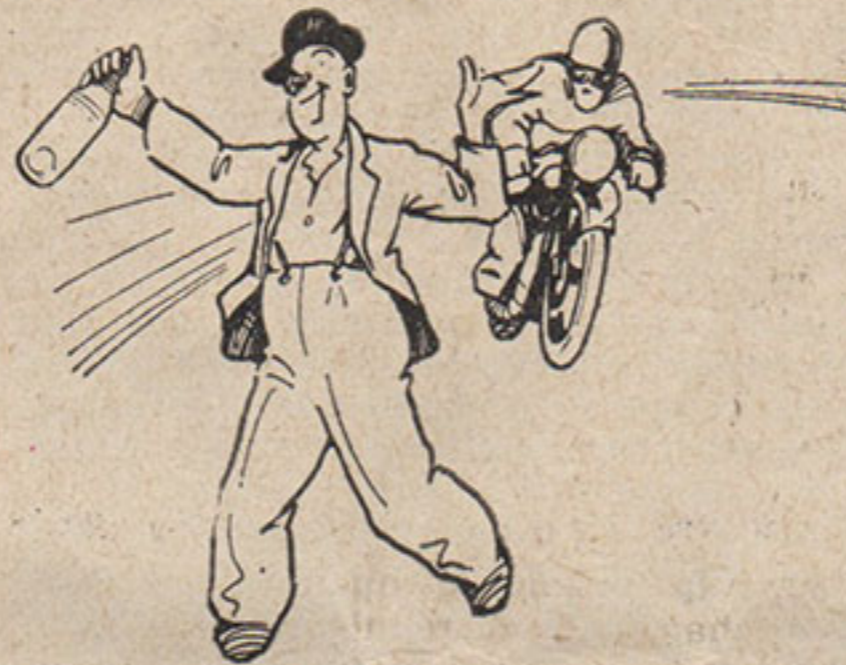


ON a toujours pensé qu'il était de l'essence même de l'homme de remuer ses bras, ses jambes, autrement dit de bouger et d'agir. La nature, bien avant la Déclaration des Droits, l'avait proclamé. Or, bouger, agir, amène fatalement chacun de nous à entrer en contact avec nos semblables puisqu'aussi bien nous vivons en société. Ces contacts ne sont pas toujours agréables, ils peuvent même être pénibles ou même dommageables. Demandez plutôt à la grosse dame que votre machine a bousculée dans l'herbe ce qu'elle pense de vos façons, il y a fort à parier, sans craindre de perdre ce pari-là, qu'elle vous regardera, comme on dit, d'un sale œil et vous répondra sans aménité.

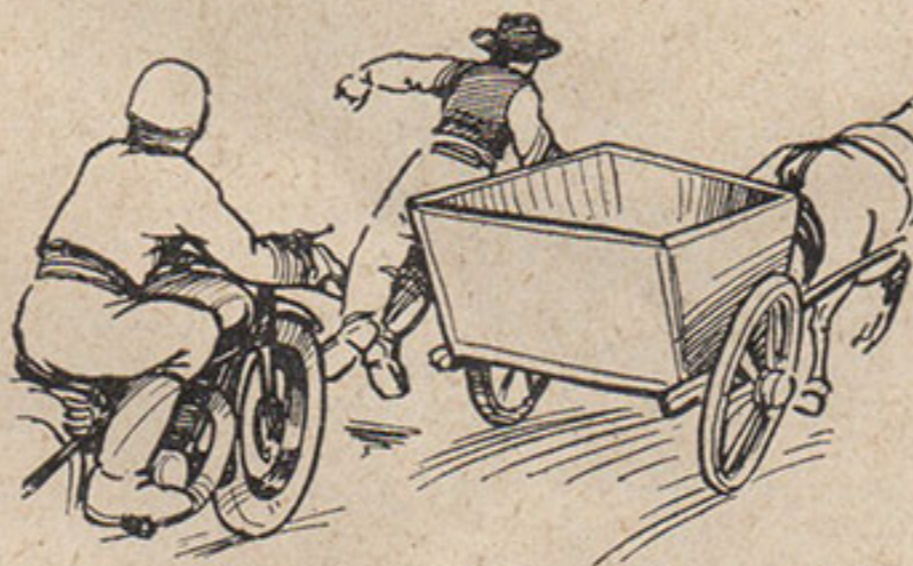
Puisque ces contacts sont inévitables, on a commencé par dire qu'ils ne pourraient engager la responsabilité de leur auteur que si celui-ci avait commis une faute. Cette manière de voir a prévalu pendant des siècles puisqu'on la trouve dans les lointains les plus reculés du droit pour la voir se perpétuer jusqu'à nos jours.

Mais depuis quelques années, les moyens mécaniques dont disposent les hommes sont devenus tellement nombreux, tellement dangereux aussi, qu'un revirement s'est produit. Une conception nouvelle s'est fait jour d'après laquelle celui qui utilise une machine ou même un instrument quelconque pour accroître sa force, sa puissance de mouvement ou d'action, doit en supporter les inconvénients comme il bénéficie de ses avantages. Parmi ces inconvénients figurent en première ligne les dommages causés aux tiers. Donc, proclame-t-on aujourd'hui, celui qui utilise une chose est responsable de plein droit, et sans qu'on ait à démontrer qu'il a commis une faute, du dommage causé par cette chose.

Notez bien que ce n'est pas la loi qui a édicté ce principe nouveau. Nos législateurs sont trop absorbés par le souci d'assurer leur réélection et de renverser les ministres pour avoir le temps de s'occuper encore par surcroît des grands problèmes qui se trouvent posés par notre société d'après-guerre. Ce sont les tribunaux qui ont tout fait et spécialement nos deux grandes juridictions — le Conseil d'Etat par son arrêt du 3 mars 1926 et la Cour de Cassation par le sien du 13 février 1930, si bien qu'à l'heure actuelle on doit considérer la question comme définitivement réglée. On peut discuter de cette conception comme de toute chose au monde, mais



Nombreux sont les cas où, seule, la personne qui en est victime est responsable de l'accident. Par exemple, le pochard qui zigzague au milieu de la rue et pour qui les vignes du Seigneur ont plus d'attraits que les trottoirs.



Le charretier qui, sans s'occuper si un véhicule s'apprête à le dépasser, saute brusquement sur la chaussée.



Le monsieur distrait qui s'élance sans s'occuper de rien d'autre, au devant du jeune garçon qui se trouve de l'autre côté de la rue.

enfin elle a sur la jument de Roland au moins cette supériorité, c'est qu'elle existe. Chaque jour des centaines de tribunaux en font l'application.

POURTANT, quelle que soit sa portée, il y a tout de même des circonstances en face desquelles il n'a pas paru possible de l'appliquer, c'est spécialement lorsqu'il est démontré, clair comme le jour, que l'accident est survenu par la faute de la victime.

Le cas type est celui où vous roulez bien sagement sur une route large comme le fleuve des Amazones et droite comme M. Maginot et où un bon ivrogne vient, malgré toutes vos précautions, tous vos efforts, se jeter brusquement sous vos roues. Il aurait été contraire à tout bon sens de vous rendre responsable d'un pareil accident. C'est pourquoi les tribunaux sont unanimes à déclarer que la responsabilité de plein droit qui existe contre le motocycliste disparaît lorsque l'accident a été provoqué uniquement par la faute de la victime.

Les cas de fautes ainsi commises par les victimes d'accident sont aussi variés que les formes de la bêtise humaine. Les tribunaux ont retenu la faute exclusive de la victime lorsque celle-ci, conduisant une charrette au beau milieu de la route dans un virage, a sauté à terre juste devant la motocyclette au moment précis où elle croisait son attelage (Tribunal correctionnel de Narbonne, 27 janvier 1905), lorsqu'un piéton, voyant venir une motocyclette au moment où un enfant allait traverser la rue, s'est jeté devant la machine pour empêcher l'enfant de traverser alors que le motocycliste roulait très lentement et avait pris toutes les précautions pour éviter l'enfant (Cour d'appel de Limoges, 3 décembre 1919), lorsqu'un piéton, après avoir à peu près traversé une rue devant un motocycliste, est revenu brusquement en arrière et s'est ainsi jeté devant la machine (Cour d'appel de Grenoble 6 mai 1927), lorsque la nuit un piéton quitte le trottoir pour s'engager sur la chaussée mal éclairée sans prendre aucune précaution et sans s'assurer qu'il peut le faire sans danger (Cour d'appel de Dijon 27 décembre 1926), lorsqu'un piéton s'engage en courant sur une chaussée fréquentée et sans vérifier si aucun véhicule ne met obstacle à son passage (Tribunal civil de la Seine, 3 novembre 1927), lorsqu'un piéton circule sur la chaussée malgré l'interdiction d'un arrêté réglementaire et sans s'être assuré qu'il ne venait de véhicule d'aucun côté. (Cour d'appel de Rennes, 14 janvier 1930), lorsqu'un piéton, dûment averti de l'approche d'un véhicule à marche rapide, traverse brusquement la route, juste devant lui et de manière à lui interdire toute possibilité de manœuvre (Cour d'appel de Douai, 31 mars 1930),



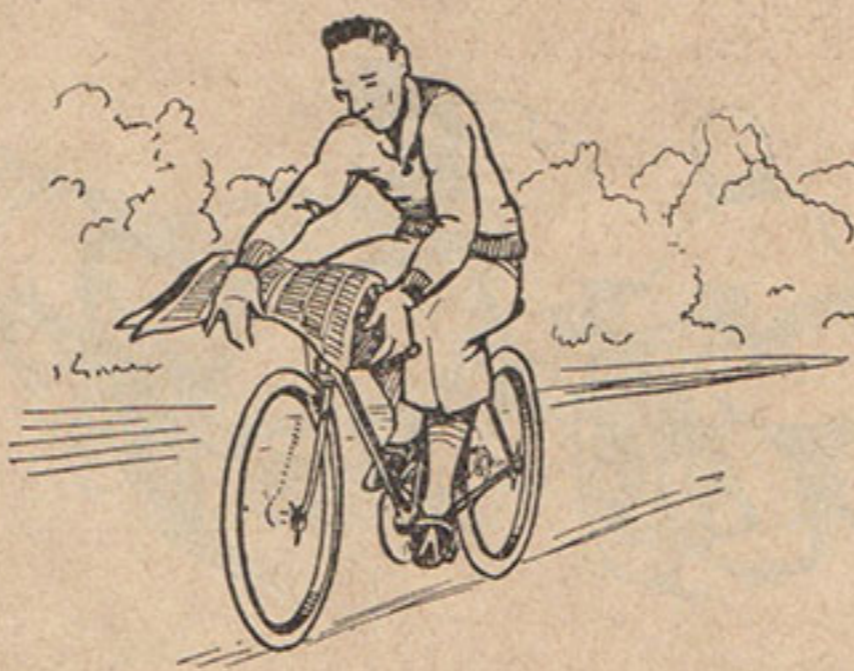
La ménagère qui pense à son pot-au-feu et qui, surprise de votre arrivée, au lieu de continuer à avancer, recule brusquement.

lorsqu'un enfant se jette brusquement sous les roues de la machine qui roulait avec toutes les précautions possibles et sans que rien ait permis de prévoir son geste (Cour d'appel de Paris, 17 juillet 1921 et Cour de Cassation, 16 avril 1929), lorsqu'il est manifeste que le cycliste renversé par le motocycliste avait fait montre d'une inattention qui a été la seule cause de l'accident (Cour d'appel de Lyon, 25 juillet 1923), lorsque des cyclistes roulent de front sur une route, sans vouloir se dérouter aux appels du motocycliste, si d'ailleurs celui-ci a tout fait pour éviter l'accident (Cour d'appel de Paris, 13 novembre 1926), lorsque le conducteur d'une carriole, attelée d'un cheval, fait placer son attelage, d'un mouvement imprévu, au travers de la route devant la motocyclette (Cour d'appel de Caen, 4 août 1906).

Tous les cas ne sont pas aussi simples, bien souvent l'accident est dû à des causes multiples dans lesquelles entrent suivant des proportions variables des fautes de la victime et des fautes du motocycliste. On décide alors que la responsabilité doit être partagée entre eux dans la mesure de leurs fautes réciproques. Les exemples de responsabilité partagée sont abondants car dans les accidents de motocyclette, comme dans les accidents de mariage, il est bien rare que les torts soient d'un seul côté. Il y a notamment faute partagée lorsque le motocycliste va à une allure excessive et heurte une voiture attelée qui tenait sa gauche (Cour d'appel de Bourges, 10 mars 1908), lorsque le motocycliste roule de nuit avec un éclairage insuffisant et heurte une voiture attelée qui ne portait aucune lanterne (Tribunal civil de Dijon, 23 novembre 1911), lorsqu'un motocycliste, voyant devant lui un piéton sur la chaussée rester sourd à ses appels, ne modère pas son allure et le renverse (Cour d'appel de Lyon, 27 décembre 1928), lorsque le motocycliste qui voit un piéton à gauche tente de le dépasser à droite dans un espace étroit et le renverse au moment où ce piéton se décide enfin à se porter sur sa droite (Cour d'appel de Montpellier, 23 juin 1930), lorsque le motocycliste circule sans précaution et heurte un piéton qui s'était engagé imprudemment sur la chaussée (Cour d'appel de Rouen, 2 juin 1905), lorsque le motocycliste prend le côté gauche de la route, dans un endroit encombré, et heurte un piéton qui n'avait pas pris la précaution de regarder si la voie était libre (Cour d'appel de Lyon, 15 janvier 1920 et 24 mai 1928), lorsqu'un motocycliste croise une voiture arrêtée sans avertir de son approche et qu'un piéton surgit inopinément de derrière cette voiture pour traverser la

route (Cour d'appel de Montpellier, 30 novembre 1928), lorsqu'un motocycliste, voyant des enfants devant lui, s'en tient aux précautions ordinaires et ne prévoit pas une imprudence possible de leur part, de telle sorte qu'il heurte l'un d'eux qui a fait un mouvement imprévu (Cour d'appel de Montpellier, 15 janvier 1930 et Cour d'appel de Douai, 7 juillet 1930). Le motif le plus généralement donné pour justifier un partage de responsabilité entre un motocycliste et un autre usager de la route est qu'il n'était pas maître de sa vitesse. Ce motif est simple et peu pénible à trouver puisqu'il suffit qu'on ne se soit pas arrêté devant l'obstacle pour qu'il en résulte, avec toutes les apparences de la logique, qu'on n'était pas maître de sa vitesse.

Il faut prendre garde que lorsque chacune des parties a commis des fautes on ne doit tenir compte que de celles qui ont eu une influence déterminante sur l'accident. Si le motocycliste a commis une infraction au code de la route, en roulant par exemple sur sa gauche, cette infraction est pourtant sans intérêt au point de vue de sa responsabilité lorsque sa prétendue victime est venue se jeter inopinément sur lui sans aucune raison avouable. La Cour de Cassation a rappelé ce principe, et ce n'était pas inutile, par plusieurs arrêts récents dont le dernier, en date du 8 juillet 1931, est ainsi conçu : « Attendu que la présomption de responsabilité édictée par le premier alinéa de l'article 1384 c. civ. à l'encontre de celui qui a sous sa garde la chose inanimée qui a causé un dommage à autrui, peut être détruite par la preuve d'un cas-fortuit, de force majeure ou d'une cause étrangère qui ne lui soit pas imputable ; Attendu que la demoiselle Lesénéchal, qui se rendait à bicyclette à son travail, a été renversée et blessée par une camionnette automo-

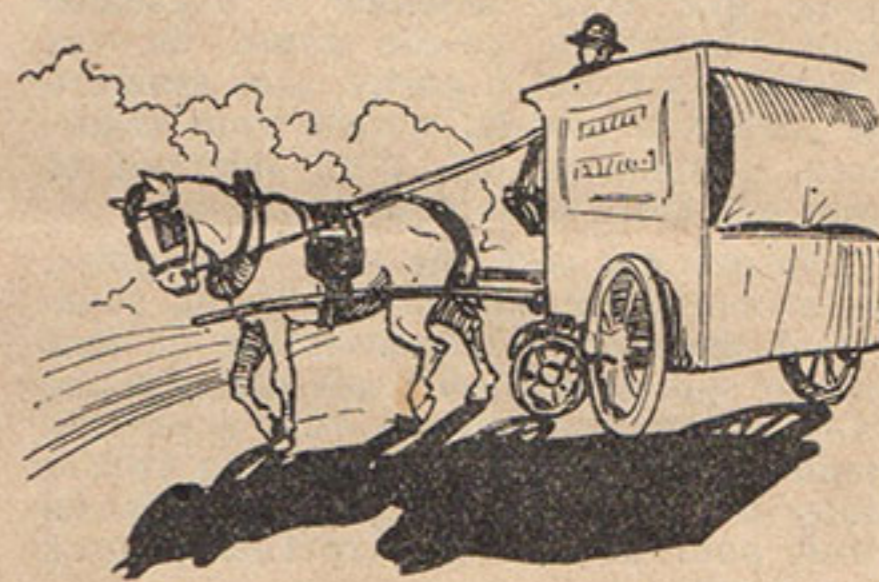


Le cycliste qui, en roulant, se gargarise de sa dernière victoire en interclub relatée dans les colonnes d'un quotidien sportif du jour ou de Cyclo-Sport.

bile dont Ponthas avait la garde ; qu'il est fait grief à l'arrêt attaqué d'avoir repoussé l'action en responsabilité par elle introduite sous l'empire de l'article 1384 contre l'auteur de l'accident bien que cependant il résultât des constatations du dit arrêt que Ponthas, arrivé à un carrefour, n'avait pas fait fonctionner son appareil avertisseur et n'avait pas observé le droit de priorité réservé à la victime ; Mais que l'arrêt attaqué constate que la demoiselle Lesénéchal a vu la camionnette arriver au carrefour, qu'elle a viré sur sa droite pour éviter d'être heurtée, qu'après avoir franchi le carrefour la camionnette et la bicy-

clette ont continué parallèlement leur route à une allure très modérée ; que l'arrêt ajoute que presque aussitôt la demoiselle Lesénéchal, sans avoir fait le moindre signal au conducteur de l'automobile et sans que rien puisse laisser prévoir son intention de traverser la rue, a brusquement viré à gauche ; qu'elle s'est trouvée par suite de ce mouvement imprudent et maladroit, cause de l'accident, devant la voiture de Ponthas ; Attendu que dans ces circonstances de fait l'arrêt a pu déduire que les deux contraventions reprochées au conducteur de la camionnette, avaient été sans influence sur l'accident proprement dit et que celui-ci devait être attribué à une faute exclusive de la victime. »

Par application des mêmes règles, la Cour de Cassation avait déjà jugé le 26 février 1931 que commet une faute qui est seule à retenir, le bicycliste qui circulant sur la gauche de la chaussée et dûment prévenu de l'approche d'un automobiliste qui lui demande le passage reste sur la gauche pour ne se décider à aller à droite qu'au moment précis où l'automobiliste arrive à sa hauteur et rend ainsi l'accident inévitable. L'automobiliste avait bien commis la faute, prévue par la code de la route, de vouloir doubler à droite, mais cette faute-là ne pouvait pas être considérée comme génératrice de l'accident puisque celui-ci

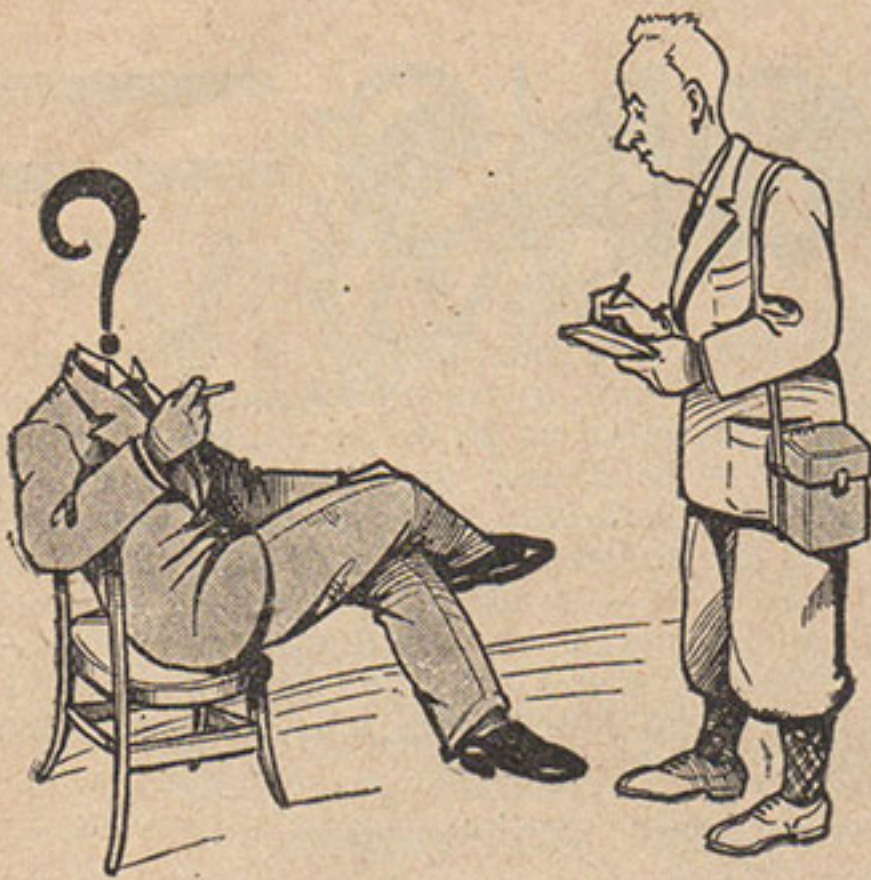


Enfin, le conducteur de cette voiture hippomobile qui, brusquement, vous « braque » littéralement son cheval à deux mètres du nez, tant pis si vous allez un peu vite !

ne se serait pas produit si le cycliste avait lui-même tenu sa droite, ou s'il s'y était porté au premier appel de l'automobiliste, ou s'il n'avait pas eu l'imprudence de vouloir traverser juste devant lui.

Ainsi la règle est simple. Lorsque la victime de l'accident a elle-même commis une faute, on doit rechercher si cette faute a été ou non la cause exclusive de l'accident. Dans l'affirmative, le motocycliste est dégagé de toute responsabilité. Dans la négative on prend cette faute en considération dans la mesure de l'influence qu'elle a eue sur l'accident, eu égard aux propres fautes du motocycliste. Il est en effet bien entendu que pour l'un comme pour l'autre on ne peut tenir compte que des fautes qui ont eu une influence effective sur la survenance de l'accident ou sur sa gravité.

Cette mise au point, apportée par la dernière jurisprudence à la théorie de la responsabilité présumée, est précieuse pour les motocyclistes. Aussi ne doivent-ils rien négliger, en cas d'accident, pour faire établir les circonstances exactes dans lesquelles il s'est produit.



à la manière de...

1 QUESTION PAR SEMAINE

Croyez-vous que le cyclecar reconnaîtra la vogue qu'il a eu jadis ?

Robert Sénéchal, l'actif président du M. C. F., et l'ancien constructeur-coureur des cyclecars portant son nom, m'a dit :

« Je ne crois pas que le cyclecar reconnaisse la vogue qu'il a eu jadis. Les temps sont changés, l'esprit de l'usager aussi.

Vers 1921, la pénurie de voitures d'occasion, le prix très élevé de celles-ci, ont dirigé la foule vers le cyclecar. De plus, on avait conservé de la guerre, la mentalité « sport » qui faisait préférer la « conduite extérieure ».

Actuellement les voitures d'occasion sont à un prix tellement bas, que la modicité de la dépense nécessaire à l'achat d'un cyclecar n'est plus une raison qui force l'acheteur.

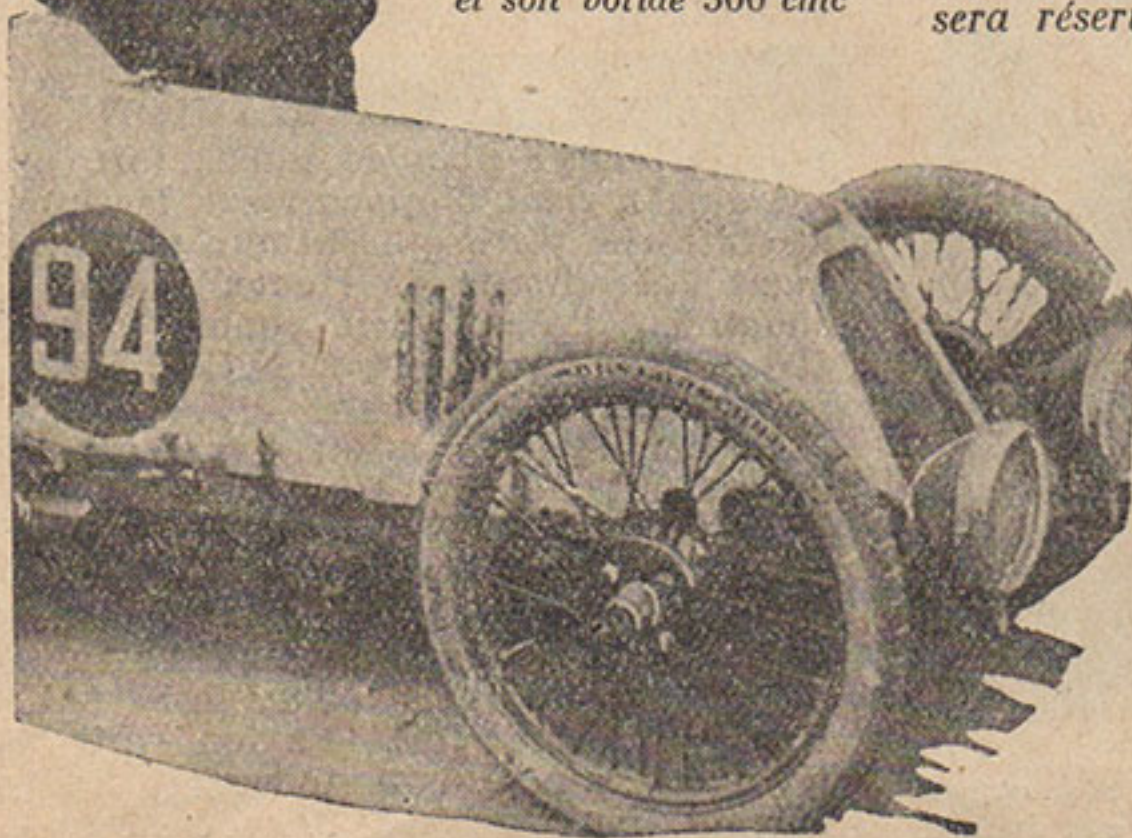
Ensuite l'usager veut être à l'abri des intempéries, et porte ses désirs vers la conduite intérieure. Sa compagne ne tient plus à tacher ses bas de soie, et désire arriver à l'étape avec une robe immaculée ; le vent est très mauvais pour son teint, et lui fait couler le rimmel dans les yeux. Quand elle est suffisamment sportive pour passer outre à ces inconvénients, elle préfère monter en tansad derrière son compagnon.

Je conçois le cyclecar actuel ainsi :
4 roues, 500 cmc.,
inspiré de la formule
Gnome et Rhône
(V2) et B. M. W.



Georges Staub, le réputé constructeur de boîtes de vitesse, m'a répondu :

Raoul Pégulu de Rovin
et son bolide 500 cmc



« Je crois fermement à l'avènement très prochain du cyclecar si, néanmoins, il reste dans la formule « moto » quant aux organes moteurs : c'est le seul moyen d'arriver à un prix abordable.

Les moteurs et les boîtes de vitesse de motos ont suffisamment fait leurs preuves pour que leur adaptation sur le cyclecar n'effraie personne. En effet, le travail formidable qui leur est imposé quand ils



Robert Sénéchal à sa table de travail

sont montés sur les tri-porteurs, dont certains transportent 500 kilos de charge utile, laisse entrevoir les possibilités de ces organes sur le cyclecar.

Formule moto pour les organes mécaniques, oui mais soins particuliers à donner à la ligne de la carrosserie : l'esthétique n'excluant pas obligatoirement la simplicité ni le prix de revient modique.

A mon avis, la plus grande diffusion sera réservée au cyclecar à quatre roues.

+++

Raoul Pégulu de Rovin, le recordman du monde en voitures 350 cmc. et 500 cmc., m'a tenu les propos suivants :

Le cyclecar pourrait avoir un regain de vogue, mais à la condition qu'il reste cyclecar et non voiture déguisée. Les législateurs devraient toutefois diminuer l'impôt prévu pour ce genre de véhicule, et donner comme cylindrée limite 500 ou 600 cmc. au lieu de 1.100, tout en conservant le poids maximum de 350 kilos.

Ils devraient aussi interdire le transport de plus de deux per-

sonnes sur ce genre de véhicule. Voici le cyclecar-type, tel que je le conçois :

Quatre roues, freins sur les 4 roues.
Moteur ou bloc-moteur 500 cmc., à soupapes latérales, 3 vitesses et marche arrière. Transmission finale par chaînes jumelées.



Georges Staub «croqué» à son usine

Carrosserie type Roadster.

Un véhicule de ce genre, construit en grande série, ne coûterait pas plus qu'une bonne moto 500 cmc.

+++

André Citroën m'a fait écrire :

Monsieur,

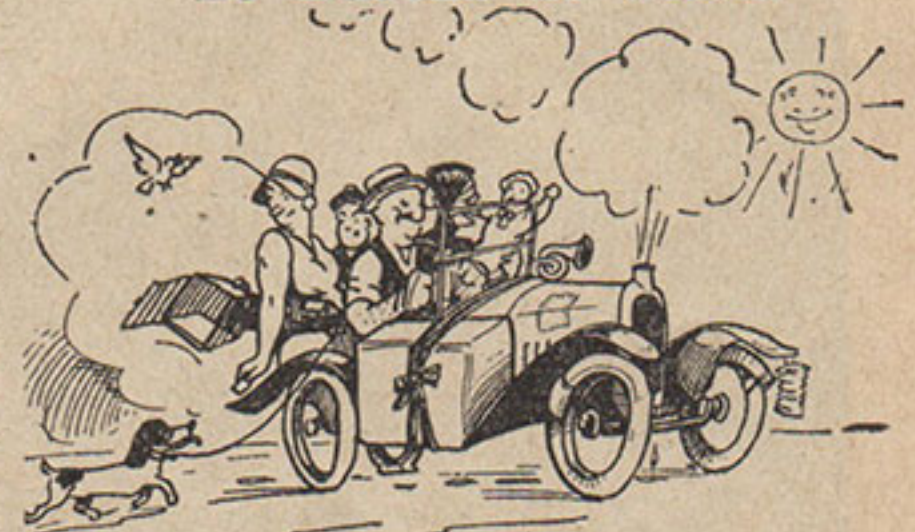
M. André Citroën a pris connaissance de votre lettre, et me charge de vous informer que, malgré tout son désir de vous être agréable, il ne peut vous accorder l'interview que vous lui demandez, et il vous en exprime tous ses regrets.

Veillez agréer...

Pour André CITROËN
Le secrétaire particulier.
signé : illisible.

+++

Le Bureau de dessin



Dans un chemin montant, sablonneux, malaisé.
Et de tous les côtés au soleil exposé
Quatre chevaux tiraient...

L'enquêteur : JEANNETTE PORTILLON

= INFORMATIONS =

IMPORTATION ET EXPORTATION TOUJOURS EN BAISSÉ

DURANT les neuf premiers mois de 1931, la tendance a été, dans l'industrie motocycliste, à une baisse de volume du chiffre d'affaires, aussi bien aux importations qu'aux exportations.

Voici les chiffres :

Exportations : 3.111 machines, valant 11.258.000 francs contre 4.747 machines valant 17.743.000 francs en 1930 et 5.104 machines valant 19.973.000 francs en 1929.

Importations : 1.219 machines, valant 4.892.000 francs, contre 2.943 machines valant 10.872.000 francs en 1930 et 2.845 machines valant 11.652.000 en 1929.

Il sera curieux de voir si la baisse de la livre anglaise aura eu une répercussion sur le volume des importations de machines britanniques au cours des mois de novembre et décembre.

LE SPORT DE LA MOTOCYCLETTE EN FRANCE ET EN ITALIE

LES Italiens se plaignent de ce que les autorités de leur pays n'encouragent pas assez le sport de la motocyclette.

Un de nos confrères sportifs fait toutefois remarquer, à ce sujet, que l'Italie est beaucoup mieux partagée que la France, et il le prouve par une comparaison des sommes et subsides accordés pour le Grand Prix de Montlhéry d'une part, et le Grand Prix de Monza d'autre part :

Subsides de l'Etat : France : aucun
Italie : 500.000 liras.

Coût de construction de la piste : France : aux frais de l'autodrome ; Italie : aux frais de l'Etat.

Assistance pour la sécurité : France : 150 francs ; Italie : assurée gratuitement par l'Etat.

Autre forme d'assistance : France : le fisc prélève 12 %, le vainqueur Bugatti n'a même pas obtenu la Légion d'Honneur ; Italie : subsides matériels et moraux, Alfa-Roméo et Maserati sont subventionnés.

UN VIEUX RECORD

SAIT-ON que c'est à la moto que revient l'honneur d'avoir la première doublé le cap des 100 kilomètres à l'heure pour un moteur à explosion ?

Les vieux du sport s'en souviennent sans doute, mais combien de jeunes l'ignorent !

Un de nos plus anciens confrères nous le rappelait récemment.

C'est à Achères, qu'Osmond, sur un motorcycle, comme on disait à l'époque, couvrit pour la première fois le kilomètre en 36 secondes, soit à 100 kilomètres de moyenne.

Cela se passait en 1901.

Cette vitesse avait été déjà atteinte par un véhicule mécanique : mais c'était une voiture électrique.

Ici donc la moto a bien battu l'auto.

ON DEVRAIT ENFERMER CES FOUS-LA

Sous ce titre notre confrère l'*Echo des Sports* publie l'information suivante : Le tribunal correctionnel de Senlis vient de condamner à six mois de prison et 100 francs d'amende un cultivateur, Paul

Leclère, convaincu, malgré ses dénégations, d'avoir tendu à travers la route, au pont de Lamarette, un fil de fer dans lequel vint buter et se blesser un motocycliste. Est-ce que des individus de ce genre ne devraient pas être enfermés dans les asiles d'aliénés ?

Non, cher confrère, non, on ne devrait pas les enfermer, on devrait les guillotiner, car si des individus de ce genre sont incontestablement des fous, ce sont aussi des criminels.

POLICE MOTORISÉE

D'APRÈS des bruits, qui paraissent fondés, une grande ville de la Côte d'Azur s'occuperait activement à l'heure actuelle, de doter ses agents de machines françaises très rapides. Aux dernières nouvelles, les pourparlers seraient sur le point d'aboutir.

STATISTIQUE

UNE motocycliste anglaise, Miss T. H. Wisdom, écrivit récemment pour un quotidien de Londres, le *Daily Herald*, un article dans lequel elle prouva, à l'aide de statistiques, que la motocyclette offrait plus de sécurité que la voiture.

Son petit article est intéressant en ce sens que la presse quotidienne anglaise (exception faite pour les rubriques réservées aux sports) s'est généralement montrée hostile à la motocyclette.

DISTRIBUTEURS D'ESSENCE

ON sait qu'un décret avait décidé la suppression dans Paris des distributeurs d'essence montés sur chariots mobiles.

Sur le rapport de M. des Isnards, le délai fixé pour la suppression des chariots mobiles distributeurs d'essence tolérés sur la voie publique dans Paris est prolongé d'un an par décision du Conseil municipal.

DERAPAGES

MALGRÉ les progrès de la technique moderne, il existe encore des motos qui ont une fâcheuse tendance à déraper de l'avant quand le sol est mouillé.

Pour remédier à cet état de choses, il n'y a pas grand'chose à faire.

Le meilleur moyen à conseiller est tout simplement le remplacement du pneu avant par un pneu strié, type course, qui procure une grande adhérence latérale et évite le fâcheux et dangereux dérapage.

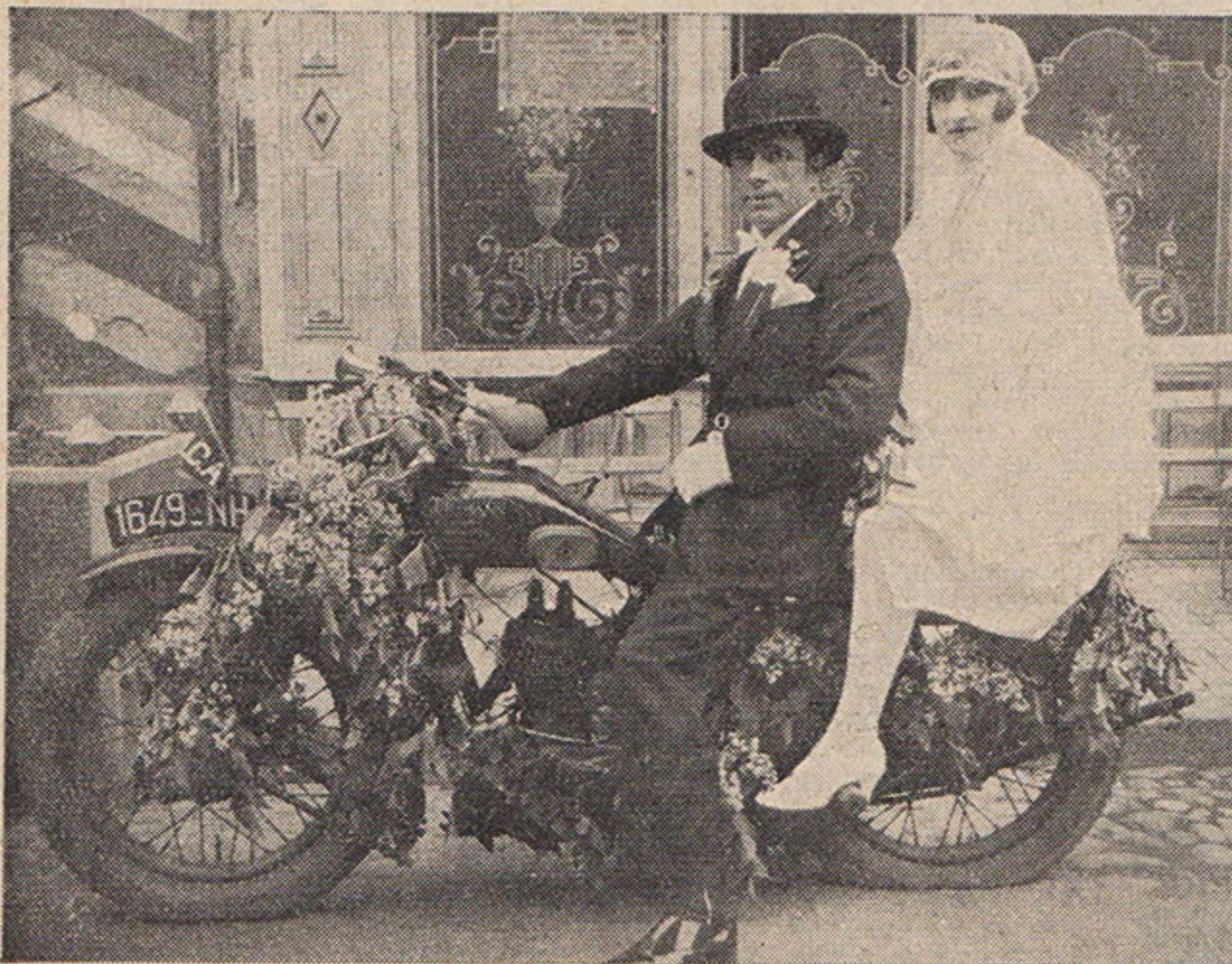
LA MOTO BAT L'AVION

UNE épreuve pour le moins fort originale, vient d'opposer sur le circuit du Littorio, piste qui entoure complètement l'aérodrome de Rome, Taruffi le champion italien bien connu, sur sa 500 Norton, à l'aviateur Niclot, sur un appareil A. S. I.

La course se disputait sur cinq tours du circuit, soit 18 km. 500.

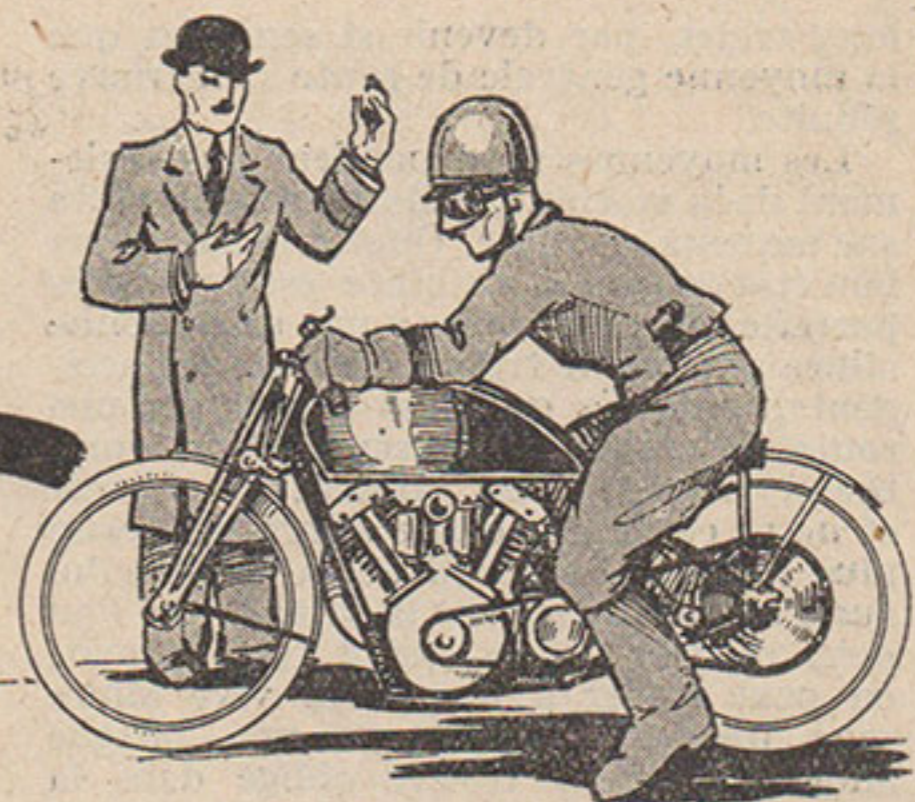
Taruffi battit Niclot en 6' 16" 3/5 contre 6' 17".

Un autre match opposait également au cours du même meeting l'aviateur Suster (Caproni) à Nuvolari (Alfa-Romeo). Cette fois, l'avion prit sa revanche sur l'engin terrestre. Suster battant Nuvolari de 2/5 de seconde.



M. Michel Castiblanque est un motocycliste convaincu, et tient du reste un atelier de réparations à Ardes-s.-Couze. Aussi s'est-il fait photographier en moto le jour de ses noces avec son épouse.

Vitesses et moyennes

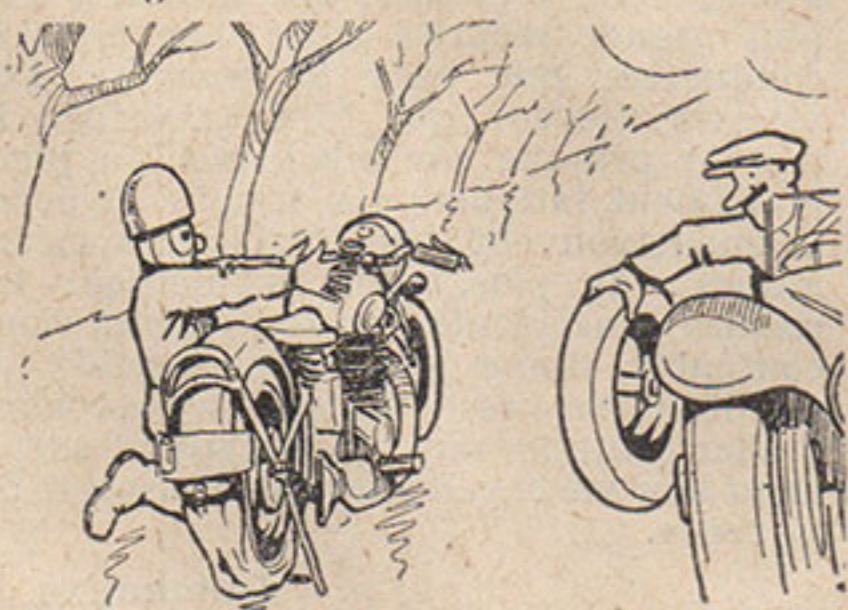


BEAUCOUP de motocyclistes, confondant le véritable sens de chacun de ces deux mots, les emploient bien souvent l'un pour l'autre. Tandis que la vitesse n'est que l'expression du déplacement d'un mobile dans un temps donné que l'on ramène presque toujours à l'unité de temps, c'est-à-dire à l'heure, la moyenne est le quotient de la distance totale parcourue pour effectuer un certain trajet par le temps total mis à la parcourir. Dans le calcul du temps, il faut tenir compte des ralentissements pour la traversée des agglomérations ou le croisement des autres véhicules ainsi que des arrêts pour ravitaillements, pannes ou repas pris en cours de route. Tout cela contribue à diminuer singulièrement la moyenne générale de route et à établir entre celle-ci et la vitesse pure que l'on atteint à certains moments, une différence très sensible, car l'on conçoit facilement que, si pour faire par exemple un trajet de 200 kilomètres, on est immobilisé pendant une demi-heure par une panne, on a beau faire en admettant que cela soit possible une vitesse soutenue de 80 kilomètres à l'heure, on mettra en tout $200 + 1,2 \text{ h.} = 3 \text{ heures}$ de temps.

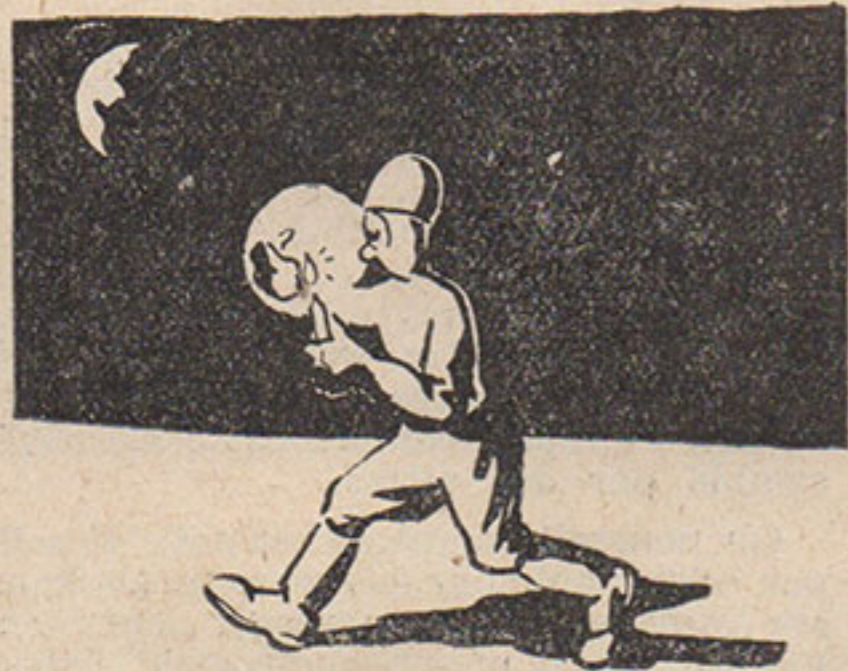
80

La moyenne horaire ne sera donc que de $200 \text{ km.} = 66 \text{ km.}$ 66.

3

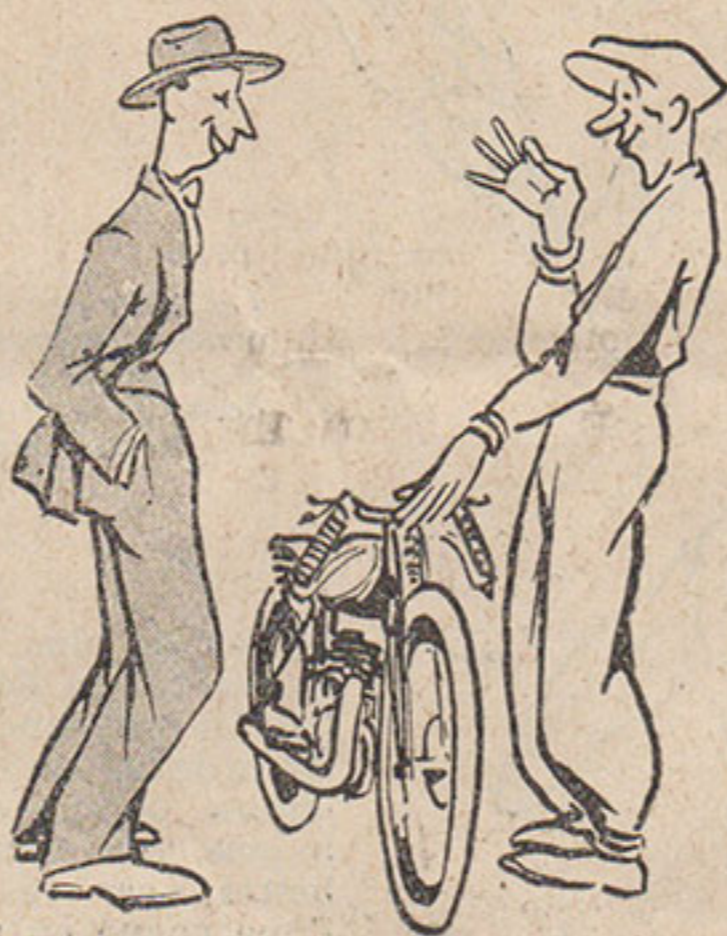


Une simple crevaison suffit à affecter fortement la moyenne générale de route.



La nuit, ne cherchez pas à « faire de la moyenne », mais marchez prudemment, surtout si votre éclairage n'est pas absolument impeccable.

Plus le trajet à parcourir est court et direct, plus il est possible d'atteindre une moyenne élevée et de se rapprocher de la vitesse maximum à laquelle on peut rouler. La moyenne horaire est fonction de cette vitesse maximum que permet de réaliser la machine que l'on possède : plus celle-ci sera rapide, plus la moyenne normale pourra être élevée. Pour réaliser de fortes moyennes, il faut donc des motos assez puissantes capables d'atteindre facilement le 100 et même le 120 à l'heure car étant donné les difficultés que l'on rencontre sur les routes au cours d'un long parcours, on est obligé de ralentir et



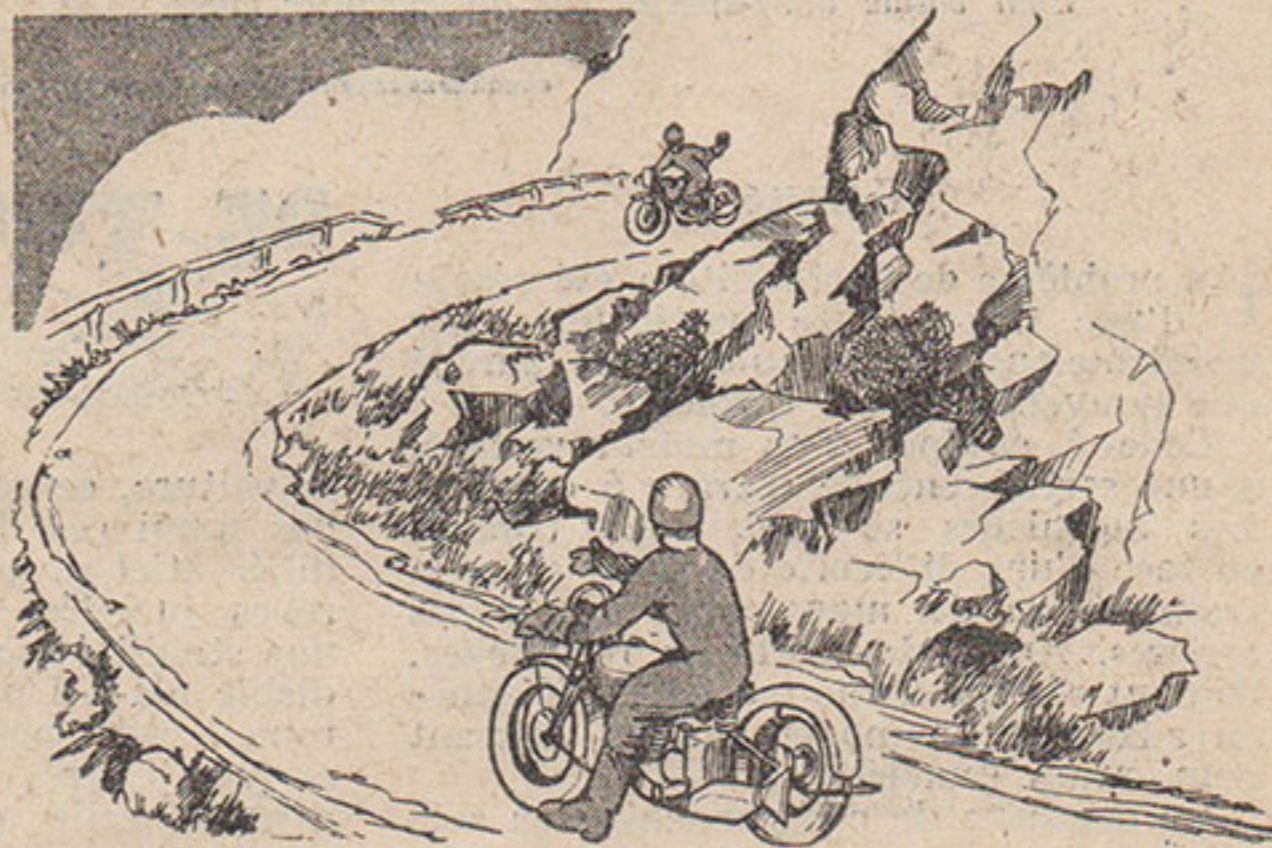
N'écoutez pas le revendeur qui veut vous faire acheter un vélomoteur en vous promettant qu'avec, vous ferez du 50 de moyenne.

parfois même de s'arrêter ; tout cela occasionne des pertes de temps qui diminuent la moyenne d'une quantité d'autant plus sensible qu'elles sont plus grandes ; pour les compenser, il est donc nécessaire, chaque fois que la route le permet, de marcher presque à la vitesse maximum que peut atteindre la moto.

Avec une machine de force moyenne, bien entretenue, on peut atteindre facilement, même pour de longs trajets, une moyenne de 40 kilomètres à l'heure et lorsqu'on établit l'horaire d'une excursion de plusieurs jours ou d'une simple promenade touristique c'est sur ce chiffre

qu'il faut tabler. A cette condition on pourra réaliser normalement et sans fatigue les étapes prévues mais si on prend une moyenne plus élevée on aura beaucoup de difficultés pour la respecter : on sera alors obligé de marcher presque constamment au maximum et de transformer la promenade en une course de vitesse qui sera fatigante et sans charme. C'est pour cette raison que dans les épreuves de régularité où l'on se place presque toujours dans les mêmes conditions que lorsqu'on fait du tourisme, on impose aux motos des moyennes horaires variant généralement selon la cylindrée de leur moteur de 30 à 45 kilomètres. Il ne faut pas croire que pour tenir de telles moyennes qui, à première vue, paraissent ben modestes pour une 350 cmc. ou une 500 cmc., il suffit de faire au maximum du 60 ou du 70 à l'heure. Ceux qui ont essayé de réaliser du 40 de moyenne sur un parcours assez long ont bien vu qu'ils étaient obligés d'atteindre le 80 et même le 90, surtout s'ils avaient en cours de route des pannes ou des crevaisons qui font perdre un temps précieux qu'on ne rattrape pas toujours facilement.

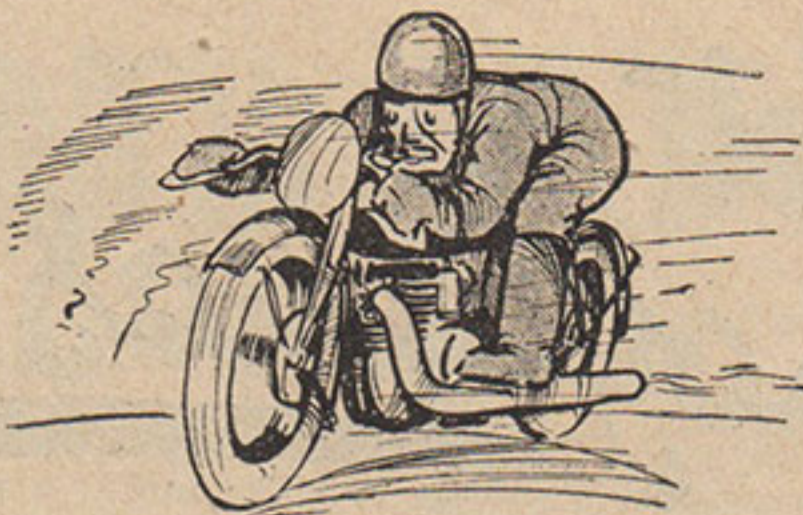
Il faut donc, si l'on veut réaliser des moyennes assez élevées avoir non seulement une machine rapide, mais possédant aussi une bonne accélération et un bon freinage car avec un moteur mou qui ne répond qu'insensiblement à l'ouverture des gaz on est forcément obligé de perdre, lors des ralentissements, beaucoup plus de temps qu'avec un moteur qui a des reprises nerveuses. Il en est de même pour un mauvais freinage qui oblige à ralentir bien avant d'être sur l'obstacle ; ces pertes de temps insignifiantes par elles-mêmes finissent, lorsqu'elles sont répétées un grand nombre de fois au cours d'un



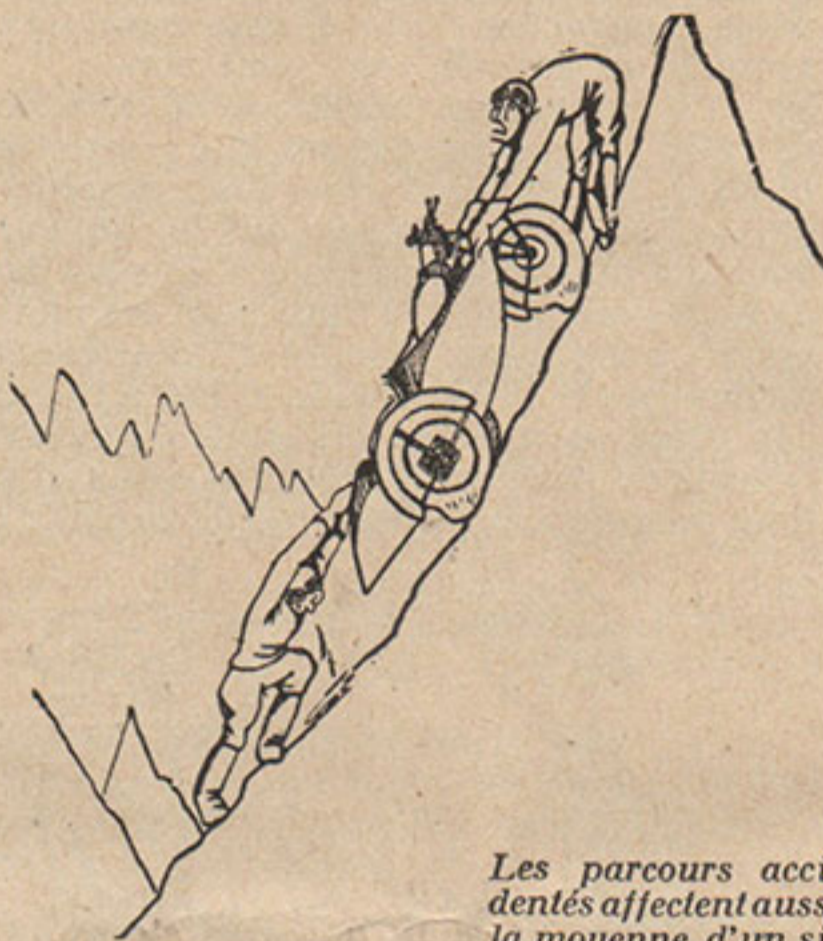
En montagne, les routes très dangereuses interdisent les moyennes élevées.

long trajet, par devenir si sensibles que la moyenne générale de route s'en trouve réduite.

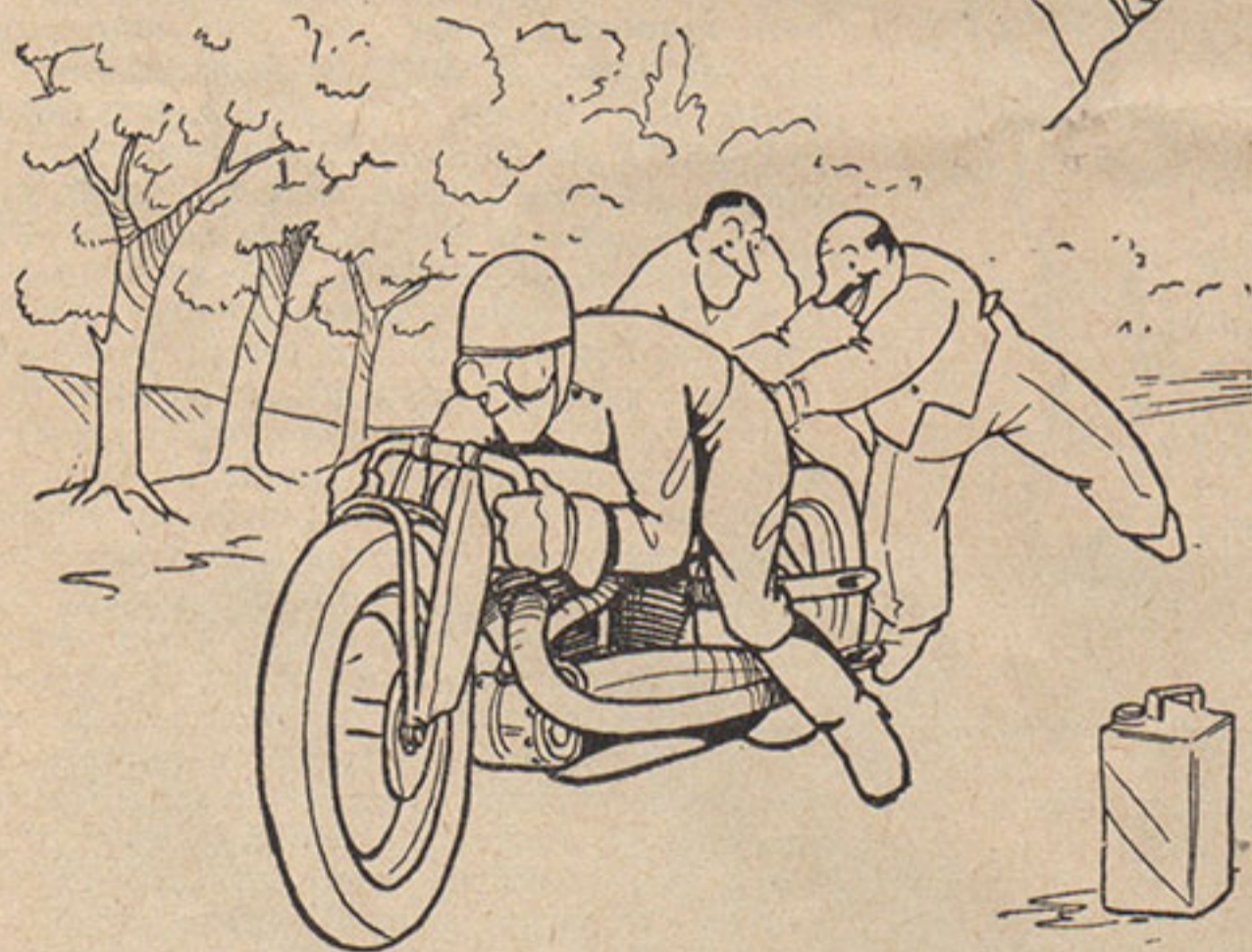
Les moyennes ne dépendent pas seulement de la machine, mais aussi de la route sur laquelle on roule. Quand le sol est en bon état et que la visibilité est à peu près parfaite, on peut rouler à une assez bonne allure sans avoir trop à craindre les accidents, mais dès qu'on se trouve sur une route défoncée ou présentant de nombreux virages, il est prudent de ralentir et de se contenter d'une allure beaucoup plus réduite. Le profil de la route a lui aussi son influence sur la vitesse que l'on peut réaliser; alors qu'en terrain plat, on peut rouler à une assez vive allure sans imposer au moteur une fatigue anormale, on se trouve obligé dans la montée des côtes un peu raides de ralentir d'autant plus que la pente est plus forte et la machine plus faible. Cette diminution de vitesse réduit la moyenne générale dans une proportion d'autant plus sensible que les montées rencontrées au cours du trajet sont plus nombreuses et plus longues. C'est pour cette raison qu'il s'établit un équilibre entre les machines de force égale, mais ayant des démultipliations différentes, lorsqu'on les emploie dans des régions assez accidentées: alors qu'une moto peu démultipliée ira vite en palier, mais lentement dans une montée, la même mais beaucoup plus démultipliée, ira au contraire à une allure modérée en plaine, mais grimpera sans fatigue et



Pour réaliser une moyenne de 60 à l'heure seulement sur 400 kilomètres il faut marcher à une allure souvent supérieure à 100 à l'heure et qui risque de provoquer des accidents.



Les parcours accidentés affectent aussi la moyenne d'un sidécar dans de fortes proportions

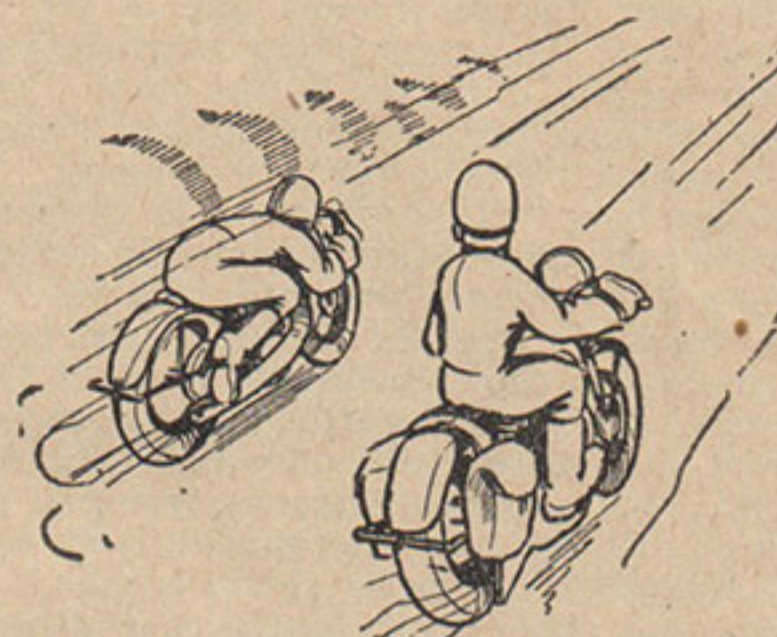


On ne peut considérer comme une « moyenne horaire », la vitesse d'un bolide ultra-spécial sur un kilomètre lancé.

beaucoup plus vite une côte. En définitive les moyennes de route de ces deux machines seront donc à peu près équivalentes, car ce que l'une gagne en plaine, elle le perd en côte et réciproquement.

Ce qui réduit encore les moyennes d'une façon assez sensible, sont les traversées des agglomérations qui obligent à ralentir

et à se contenter prudemment d'une allure bien modeste. On a beau faire en pleine campagne du 80 et même du 100 à l'heure, on n'atteindra guère une moyenne bien élevée si tous les quatre ou cinq kilomètres, on est obligé de traverser à une vitesse de 10 ou 15 kilomètres des villages assez rapprochés qui s'échelonnent tout le long de l'itinéraire que l'on suit. Les crevaisons et les ennuis mécaniques interviennent aussi pour une large part dans la réduction des moyennes. Quand on a perdu au bord d'une route une demi-heure pour réparer un pneu ou remédier à une défectuosité quelconque du moteur, on est obligé si l'on veut rattrapper le temps perdu et respecter la



Si vous avez une simple moto de tourisme, n'essayez pas de « tenir » les machines « compétition ».

moyenne qu'on s'est imposé, de marcher pendant le restant du trajet à une vitesse élevée.

Il est inutile, surtout pour un motocycliste qui veut faire du tourisme intelligent ou des promenades saines et reposantes, de s'astreindre à respecter des moyennes relativement élevées, il vaut mieux se contenter d'une allure raisonnable, mais régulière, qui donnera une plus grande sécurité aussi bien pour le conducteur que pour la machine. Les vitesses élevées qui font travailler le moteur presque continuellement à plein rendement fatiguent les organes et occasionnent souvent des défaillances mécaniques; de plus, elles augmentent les risques d'accidents. Sachons donc nous contenter d'une allure raisonnable et n'imitons pas « ces fous » qui en cherchant à aller toujours plus vite, exposent sottement leur vie et celle des autres usagers de la route.

DORDIGNAC.

Stabilité

Le problème de la stabilité a été résolu d'une façon toute particulière par une firme anglaise qui lance sur le marché une nouvelle moto 4 cylindres.

Celle-ci, équipée d'un moteur voiture, a une sortie centrale d'arbre à cardans. Les ingénieurs se sont donc trouvés en face d'une difficulté de cadre pour la transmission du mouvement aux roues arrières. Après de multiples recherches, ils l'ont résolue d'une façon très élégante en adaptant un moyen unique unissant deux roues jumelées.

La conduite de cette machine en solo offrira des sensations imprévues, mais il est regrettable qu'en se refusant à continuer l'analogie entre la moto et



la voiture, ce constructeur si avisé n'ait pas muni ces deux roues arrières d'un différentiel et puisqu'il déclare que ces roues jumelées donnent à la machine une stabilité bien plus grande, pourquoi diable n'a-t-il pas ajouté une quatrième roue à son engin, quatrième roue qu'il arriverait très facilement à placer à côté de celle qui existe à l'avant et ensuite, pourquoi ne pas prévoir une place plus grande pour le pilote qui aurait ainsi son passager à ses côtés?

Cela ne serait pas très difficile; il n'y aurait qu'à écarter les roues jumelées de l'avant et de l'arrière, et les réunir par une plate-forme, que l'on appellerait châssis. Sur cette plate-forme, il serait très élégant de monter des côtés en métal avec des ouvertures mobiles fixées par des charnières. Bien entendu, ces côtés seraient réunis entre eux par une sorte de toit, et l'espace compris entre eux serait comblé par des vitres.

On pourrait remplacer ensuite la selle peu confortable par des coussins moelleux sur lesquels pilote et passager pourraient s'asseoir, et le nouvel engin ainsi réalisé, grâce à quelques modifications de détails pourrait très facilement être baptisé « automobile ».



L'examen médical

DE toutes parts, on s'agite pour que l'examen du permis de conduire soit accompagné d'un examen médical.

Dans certains pays, en Allemagne par exemple, cela existe déjà. Il ne semble pas que la fréquence des accidents en ait été réduite d'une façon tant soit peu sensible.

On sait qu'un projet de loi est en attente sur le bureau de la Chambre pour rendre cet examen obligatoire en France.

Dans la Revue des Agents, L. H. Léger, président de la Chambre Syndicale des Garagistes, donne son avis autorisé :



« La science a le pouvoir de nous délivrer d'un certain nombre de maux ou de les rendre supportables, mais est-il bien raisonnable de considérer qu'on peut la faire intervenir en toutes circonstances et qu'elle est capable de résoudre toutes les difficultés ? Nous ne le croyons pas et nous sommes d'avis que la médecine est impuissante à diminuer les accidents d'automobile. »

Et M. Léger énonce une vérité première que l'on devrait se graver dans le cerveau :

« Les risques que les chauffards font courir à leurs contemporains sont d'ordre psychologique et non d'ordre médical ; les accidents sont dus à l'imprudance et on ne nous a pas encore démontré avec chiffres à l'appui qu'ils ont une cause pathologique. »

Et ceci encore :

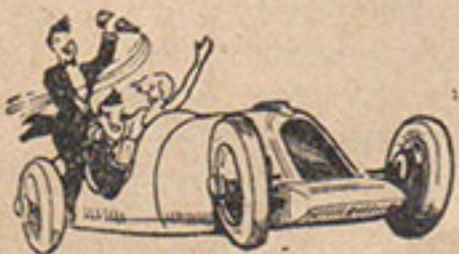
« Les imbéciles bien portants sont beaucoup plus dangereux au volant que les myopes et les durs d'oreille prudents. »

Son opinion, en définitive, est que :

« L'examen médical est, vexatoire, inopérant et nuisible à la prospérité générale. »

Le véritable danger, sur la route, c'est le fanfaron, le crâneur, le vaniteux, l'égoïste, le « retour de bombe » qui a quelques verres de trop dans le nez : est-ce que l'examen médical les éloignera du volant et du guidon, ceux-là ?

Nous estimons les médecins, encore que nous préférerions ne les approcher que le moins possible ; mais leur donner encore une occasion supplémentaire de s'occuper de nous serait abusif.



Sérieux, ils ne peuvent en l'occurrence faire aucun travail utile, ainsi que l'a démontré M. Léger.

Et s'ils ne le sont pas, si un « docteur Knock » peut se livrer à ses agréables fantaisies sur la gent automobiliste, ce sera un joli résultat !

Pour la renaissance de Montlhéry

L'AUTODROME n'est pas mort, Dieu merci. Mais après avoir été malade, il a été mis entre les mains d'un habile médecin, M. Letorey, qui avec une sollicitude de mère-poule s'efforce depuis deux ans de le ramener à la grande vie sportive.

A peu près seul, sans crédit, sans matériel, avec les seuls « moyens du bord » il est parvenu à faire de Montlhéry la piste qui détient le plus grand nombre de records du monde.

Habilement sollicités, les constructeurs récalcitrants sont venus un à un s'abonner à la piste pour les essais de leurs voitures.

Pour 1931 Letorey a réussi un coup de maître : y faire courir le Grand Prix de l'A. C. F.

Enfin de très nombreuses courses cyclistes y ont été disputées, avec une affluence très grande de spectateurs.

Piste de records, banc d'essai, vélodrome : c'est très bien, mais c'est insuffisant.

Il faut utiliser la leçon que nous a donné Montlhéry-vélodrome, nous dit F. Fraichard dans un excellent article de l'Intransigeant et de Match, pour refaire de la grande piste nationale le grand autodrome qu'elle doit être, autodrome, c'est-à-dire piste de courses pour autos.

« Avez-vous déjà assisté à une course cycliste à Montlhéry ? On est étonné du nombre de spectateurs qui, ces jours-là, font le déplacement. Les raisons ? Elles sont simples. Le programme plaît aux sportifs. Pas de formule compliquée, pas de catégories fastidieuses, un homme contre un homme. Et c'est peut-être dans cet exemple qu'il convient de chercher la formule de demain. »

« Pourquoi en effet, les organisateurs de courses d'automobiles et de motocyclettes ne s'inspireraient-ils pas de la formule qui, chaque dimanche, amène autour des pistes cyclistes une foule enthousiaste ? »

« La seule chose qui l'a intéressé et qui l'intéresse encore, c'est la lutte d'homme à homme, c'est l'effort accompli pour passer le premier la ligne d'arrivée. En automobile, ou en motocyclette, on peut et on doit arriver au même

résultat, mais à une condition...

« Les courses de voitures deviendraient alors des batailles de conducteurs, comme en Amérique, et non plus de « marques », sur lesquelles la renommée de telle ou telle maison ne serait pas successivement augmentée ou diminuée,



selon une chance qui n'est pas toujours subordonnée à l'état de la mécanique. »

Il paraît qu'un projet est sous roche pour réaliser ce programme.

Assurons la direction de l'autodrome que notre plus entier concours lui est acquis pour la soutenir dans cette voie.

Paris moins bruyant qu'autrefois ?

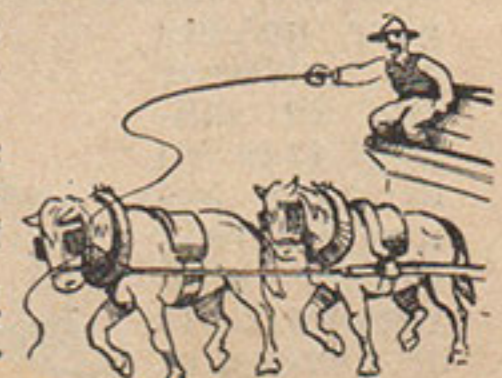
VOICI l'opinion de notre confrère Max Mathey, de l'Ami du Peuple du Soir, sur le Paris « d'avant la traction mécanique » et celui de maintenant du point de vue « auditif » :

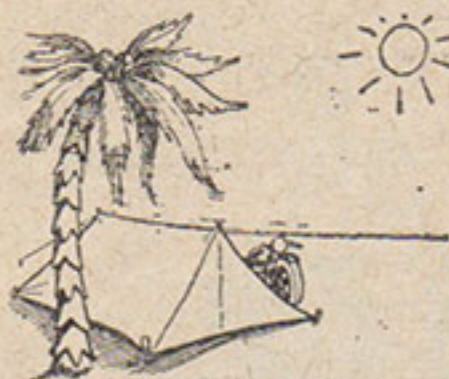
« Et puis, somme toute, malgré l'énormité de notre circulation, Paris, comme les autres villes, est, toutes proportions gardées, beaucoup moins bruyant qu'avant l'avènement des moyens modernes mécaniques de transport. Ceux qui, comme moi, ont eu le... privilège (?) de connaître Paris à cette époque déjà lointaine doivent se souvenir du bruit infernal de nos vieux omnibus, de nos tramways à vapeur ou à air comprimé, des cris des charretiers et cochers, des claquements de fouets, du tonnerre et des bruits de ferraille des lourds camions à deux, trois, quatre et cinq chevaux, « qui frappaient, l'air, bon Dieu, de ces cris discordants » pour parodier certain auteur classique qui parlait déjà des bruits de Paris au XVII^e siècle.

Non, Paris est sûrement moins bruyant qu'il y a une trentaine d'années. »

Voilà pour les éternels mécontents qui tempêtent contre les klaxons, les freins, les pots d'échappements, les trépidations de nos autos et autobus modernes.

Ce qu'il y a de vrai c'est que des quartiers tranquilles autrefois s'animent grâce aux facilités de transports modernes. Et ceux qui aimaient, une fois rentrés chez eux, goûter





un peu de calme s'indignent d'entendre maintenant des klaxons et des freins d'autobus japper ou grincer de leur cabinet de travail.

Mais bientôt ce calme pourra être retrouvé, avec de la verdure et du feuillage autour, en habitant assez loin de Paris : l'automobile ou la moto nous mènera rapidement de chez nous à notre travail ; mais pour ceci il faudra que les Pouvoirs Publics se décident à créer les auto-routes indispensables pour entrer et sortir rapidement de Paris.

Hélas, ce n'est pas aujourd'hui encore.

Un article pour rien

DANS la Revue des Agents, Maurice Krebs étudiait les répercussions de la chute de la livre sur le prix des motocyclettes de fabrication anglaise, importées en France.

La question valait d'être étudiée : le marché français, déjà très ralenti, allait-il être envahi de motos anglaises à bas prix ?

C'était une menace pour nos constructeurs nationaux déjà sévèrement touchés par la crise actuelle.

La menace était réelle ; Krebs en explique les circonstances :

« Quatre raisons provoquent actuellement un véritable effondrement du prix des motos anglaises rendues en France :

1° Le passage de 124 francs à 96 francs de la livre sterling. Sur une machine de 50 livres, baisse pour nous de

28 francs \times 50 = 1.400 francs.

Baisse qui atteint 2.800 francs sur une 500 cmc. de course.

2° La baisse de beaucoup de modèles, que ce soit une réelle diminution de prix sur objet inchangé, ou le fruit d'une nouvelle étude d'un modèle allégé, simplifié, popularisé.

3° Le passage corrélatif des prix de la plupart des motos courantes en-dessous du montant fatidiquement voué à la taxe de luxe. Encore 300 ou 400 francs économisés.

4° La diminution des frais de transport anglais calculés en livres, depuis le départ d'usine jusqu'au premier port français. La diminution des frais de transport et de douane, établis d'après le poids, sur des machines parfois allégées de 50 kilogs, un tiers !

La débrouillardise des constructeurs britanniques qui arrivent à fabriquer des 250 et 350 cmc. à culbuteur et même des 500 cmc. latérales pesant, électriquement équipées, moins de 100 kilogs, pour qu'elles ne subissent que 30 shillings (140 fr.) de taxe annuelle, fait tomber d'un tiers les droits de douanes et



frais de transport. Cette économie évaluable à 500 francs favorisera encore l'exportation. »

C'était un peu angoissant pour nos constructeurs.

Contre cela quels arguments ? Ceux que donnait Krebs n'étaient que des palliatifs : absence de stocks de pièces de rechange chez les motoristes de France, le manque de notoriété chez nous de certaines de ces marques bon marché, et, plus tard, le relèvement des prix par les majorations de salaires qui vont inmanquablement accompagner ces phénomènes économiques.

Mais tout cela n'était pas insurmontable, et il y avait lieu de s'inquiéter.

Maurice Krebs ajoute cependant en post-scriptum :

P.-S. — Cet article était écrit, lorsque j'ai appris que le Gouvernement a frappé d'une taxe de 15+6 % les marchandises anglaises, comme venant d'un pays à change déprécié. Il faut corriger en conséquence les prix indiqués et cela diminue en partie l'intérêt que peut présenter l'achat des machines anglaises. »

C'était donc un article pour rien. Mais l'étude de notre confrère valait d'être rapportée.

Elle montre l'utilité de cette taxe de 15 % prise par le Gouvernement et contre laquelle, vainement, a voulu protester le Gouvernement britannique.

L'U. M. R. Parisienne s'engage sur une voie épineuse

A PEINE formée l'U. M. R. de la région parisienne a voulu se mettre au travail.

Elle a voulu s'atteler à la classification des coureurs, tâche ardue mais urgente en effet.

Mais il y a d'autres initiatives où elle semble confondre vitesse et précipitation et se lance imprudemment sur une voie qui peut lui ménager des surprises : le contrôle de force des clubs non affiliés.

Déjà des confrères bien renseignés au courant de notre sport la préviennent :

« Une autre des décisions du Comité de l'U. M. R. de Paris est à souligner, à savoir que pour toute épreuve organisée par un club autre que les clubs affiliés, le contrôle sera assuré par des commissaires sportifs désignés par l'Union. Ce sera, en réalité, le contrôle d'organisations dissidentes, ou tout au moins indépendantes, et ce contrôle n'ira pas sans quelques difficultés, sinon sans heurt, dans le cas où il aurait à s'exercer auprès de gens jaloux de leur indépendance. »

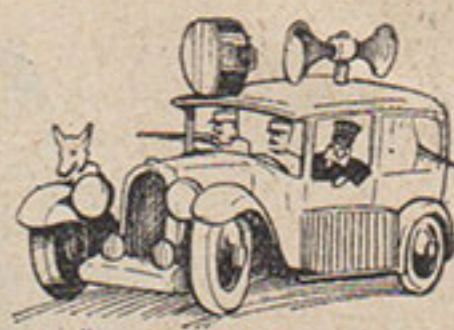
C'est se préparer imprudemment bien des histoires pour aboutir à des déboires.

Rien ne peut obliger un club indépendant à tolérer un « commissaire » de l'U. M. F. dans ses réunions amicales : si ce dernier est un jour expulsé un peu rudement d'une de ces réunions il n'aura à s'en prendre qu'à lui-même et aux écervelés de son comité régional qui l'auront lancé dans la bagarre.

Souhaitons que la chose ne se produise pas, mais cela leur pend au nez comme un sifflet de deux sous !

Voiture de police ou camion de transport ?

DÉCIDÉMENT la police de la route rapide et efficace n'est pas près de naître.



Maurice Bouvry nous expose dans l'Intransigeant ce que doit être, d'après le Commandant de gendarmerie Serin, la voiture idéale de la police de la route :

« Elle doit être, cela se comprend, puissante et rapide ; courte, afin de pouvoir aisément faire demi-tour sur la route.

« Voiture fermée, elle doit, extérieurement, ressembler à toutes les autres voitures de tourisme. Non qu'il soit recommandé aux gendarmes de se dissimuler, mais parce que l'expérience prouve tous les jours que le torpédo qui s'avance avec en manchette supérieure, trois képis de gendarmes, use pour rien son essence et dépense en pure perte les heures de service que l'Etat paye à ses occupants.

« Lorsqu'on l'aperçoit, le chauffeur ralentit, le charretier revient près de son attelage, les camions se rangent, etc. Après... chacun se rattrape !

« Comme cette voiture de police est en même temps de premier secours, elle doit emporter : un coffre à pansements et médicaments, un ou plusieurs extincteurs, un cric de chantier ; un appareil photographique, un téléphone de campagne, plusieurs porte-mousquetons avec boîtes à cartouches.

« Enfin, à l'extérieur, cette voiture devrait être munie d'un haut-parleur pour les avertissements et d'un projecteur puissant orientable. »

Ouf !.....

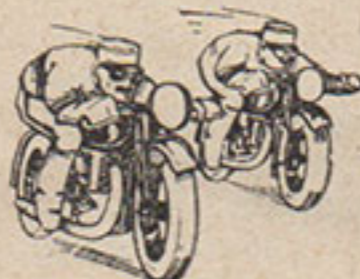
Pourquoi pas aussi un brancard, un chien policier, une prison portative et un tribunal (de simple police sera suffisant) ambulants ?...

Il me semble que pour un tel emploi le car Lafly de notre confrère Théodor ferait assez bien l'affaire....

Soyons sérieux. Voici les billevesées qu'il faut entendre. L'auto pour la police de la route est une erreur, la moto seule est pratique, efficace, et par son économie permettrait à la police de faire de la route, ce qui est le but à chercher.

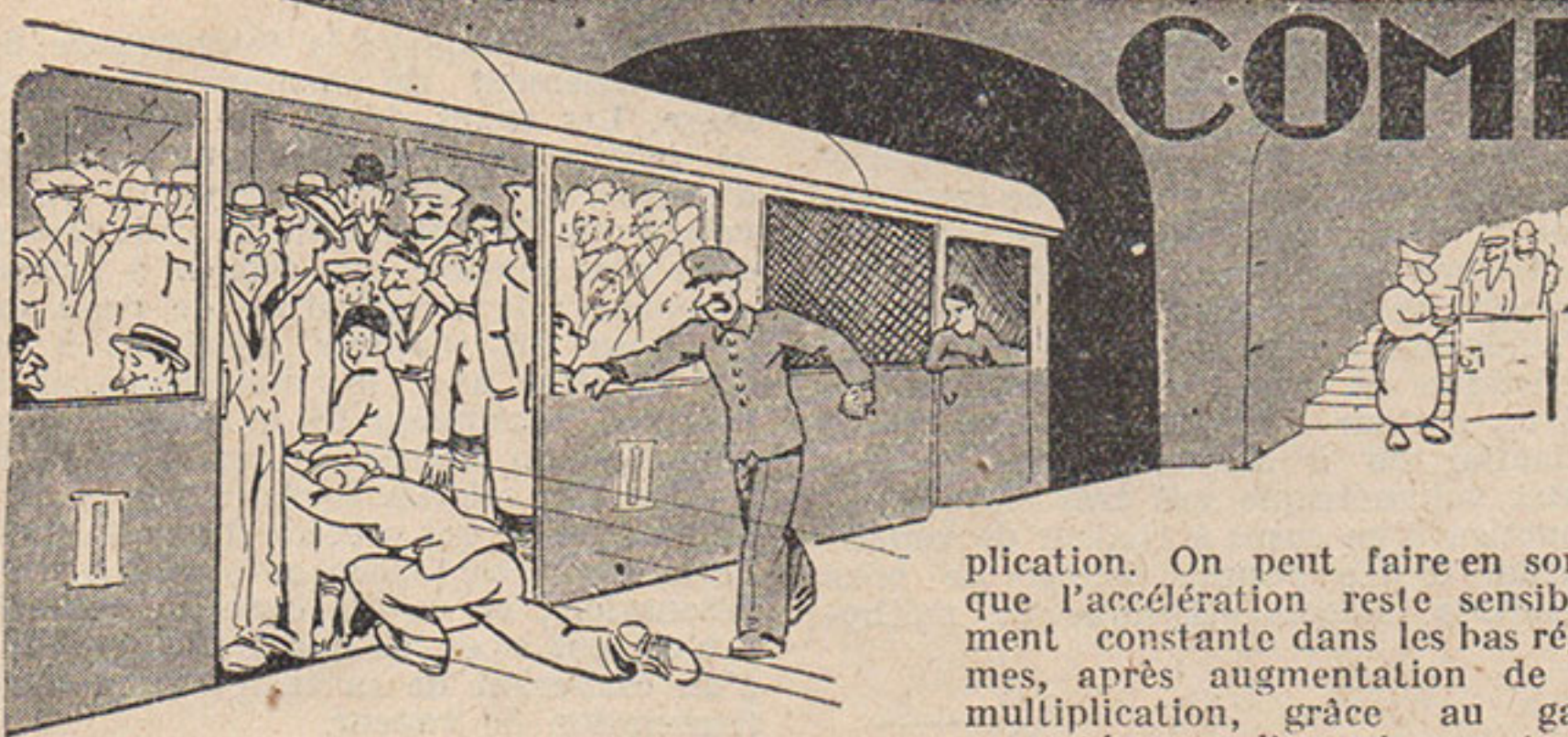
Et pourquoi 4 gendarmes ensemble ? Ne dirait-on pas qu'ils vont à l'assaut des bandits corses ?

Des gendarmes en moto deux par deux, pour qu'ils se contrôlent et se prêtent main-forte, sur des machines rapides : voilà la seule solution à apporter au problème de la circulation routière, qui cause chaque jour de nombreux accidents par suite de l'observation du code de la route.



Si les gendarmes possédaient des motos rapides ils pourraient alors opérer efficacement. LE GUETTEUR

COMPRESSION



(FIN)

Nous donnons ci dessous la suite de l'article de M. Deboriat paru dans notre numéro 457. Par suite d'une erreur de mise en page, cet article s'était trouvé mu.ilé des figures 1 et 2.

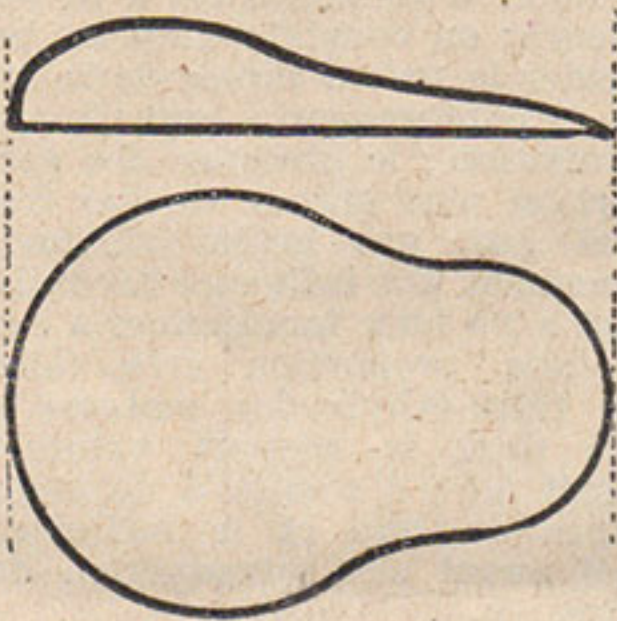


Fig. 1

Nous avons supposé qu'il s'agissait d'une culasse à soupapes latérales.

Il est facile de calculer l'épaisseur de la cale ou la quantité à enlever à la base de la culasse pour passer d'un taux de compression donné à un taux inférieur ou supérieur. Soit ρ le taux primitif, ρ' le taux à obtenir. On sait que l'on a :

$$\rho = \frac{V+v}{v} \quad \rho' = \frac{V+v'}{v'}$$

La diminution de volume de la chambre d'explosion (nous supposons par exemple $\rho > \rho'$) sera :

$$v - v' = \frac{V(\rho - \rho')}{(-1)(\rho' - \rho)}$$

On peut donc la calculer rapidement. La figure ci-dessus représente la coupe de la culasse. Pour un plan très voisin, parallèle à la section de base, la section peut être considérée comme identique à la première. Soit S cette section, on a : $v - v' = S \cdot d$ d'où l'on tire : si l'on connaît "aire S ". Cette surface étant assez difficile à calculer, et tous nos lecteurs n'ayant pas un planimètre, on peut la calculer en la dessinant sur un papier un peu fort ou une feuille de carton. Il suffit, après découpage du contour, de la peser très exactement et de comparer son poids à une surface connue de la même feuille.

AUGMENTER la multiplication revient à réduire la cylindrée kilométrique (volume engendré par l'ensemble des pistons pour un parcours du véhicule de 1 kilomètre) et par suite dans une certaine mesure la consommation ; c'est, par contre, diminuer l'aptitude à monter les côtes et l'énergie des reprises. On comprend donc, au point de vue de l'économie, les avantages qu'il est possible de retirer de l'augmentation simultanée de la compression et de la multi-

plication. On peut faire en sorte que l'accélération reste sensiblement constante dans les bas régimes, après augmentation de la multiplication, grâce au gain apporté par l'accroissement de compression dans la valeur du couple ; nous avons toutefois vu que ce gain était faible pour les régimes indiqués et il n'est pratiquement pas possible d'apporter une modification importante à la multiplication. Par contre, pour une vitesse assez élevée, supérieure à la demi-vitesse de rotation maximum, l'accroissement du couple est plus sensible. En outre, la puissance s'élevant avec le taux de compression et la multiplication étant plus grande, on est certain d'obtenir une vitesse maximum en palier supérieure à ce qu'elle était primitivement.

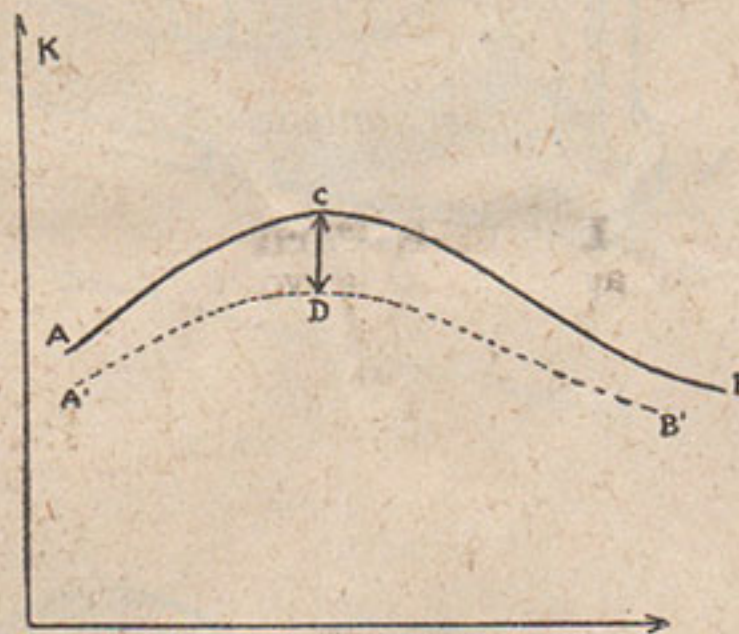


Fig. 2. — Influence de l'accroissement du taux de compression sur le couple, aux différentes vitesses de rotation du moteur.

H = Couples en mètres kilogrammes
V = Vitesses angulaires.
AB = Haute pression.
A'B' = Basse pression.
CD = Différence maximum.

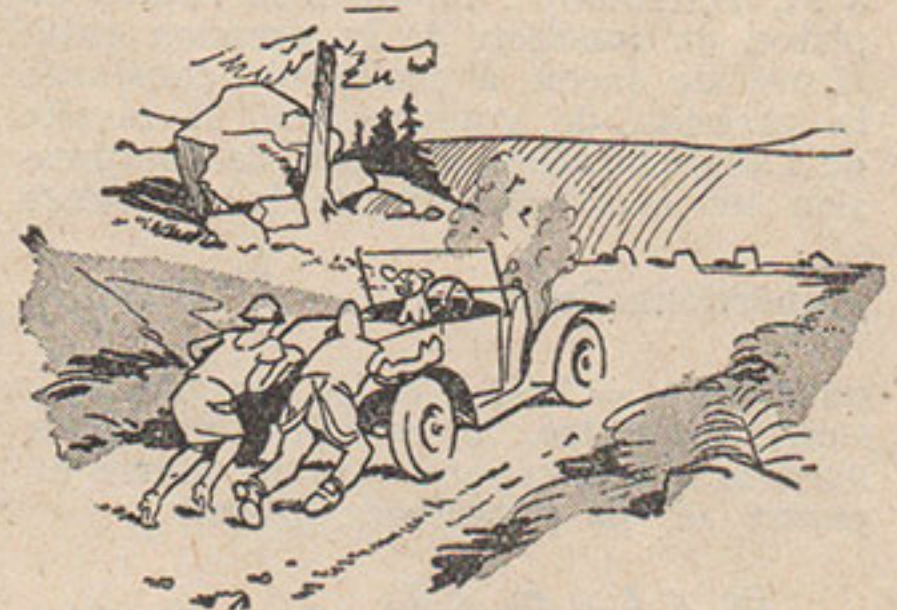
Compression et altitude

C'est un fait bien connu que la puissance d'un moteur décroît avec l'altitude à laquelle il fonctionne. A 1.000 mètres on peut tabler sur une diminution de puissance de 11 à 13 %, perte sensible qui peut déjà occasionner une manœuvre plus fréquente du changement de vitesse. Une excursion en haute montagne permet de constater que la « performance » de la machine (selon l'expression américaine) est loin d'être ce qu'elle était à basse altitude. On sait que la variation de densité de l'air en est la cause : le poids de l'air admis par cylindrée diminue, et avec lui, la quantité de mélange combustible. La puissance, toutes autres choses

égales, variera donc dans le rapport des densités. Si ρ_0 était la densité pour la pression normale (760 mm. de mercure par exemple), ρ la densité à l'altitude

considérée, on aura $P = P_0 \times \frac{\rho}{\rho_0}$, P étant

la puissance correspondant à la densité ρ . En réalité la perte de puissance sera supérieure à celle que fait ressortir la formule ci-dessus, le rendement mécanique du moteur ayant baissé ; il faut ajouter que la pression en fin de compression étant plus faible, la vitesse de



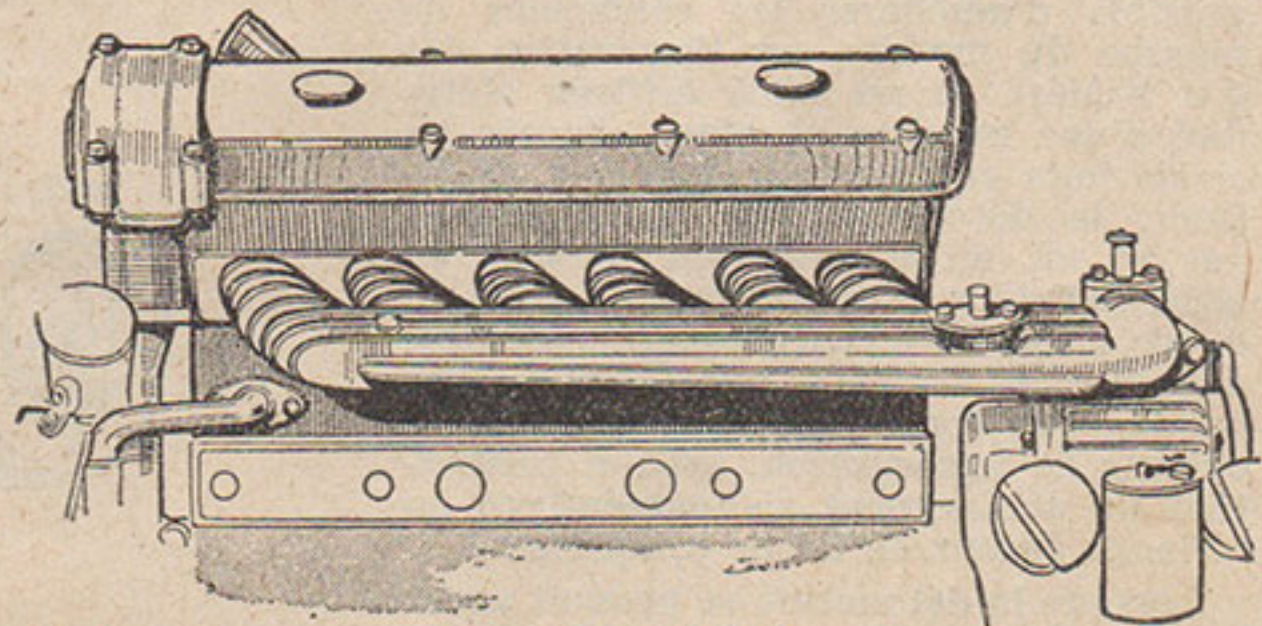
En montagne, l'air raréfié fait perdre de sa force au moteur.

propagation de la combustion va décroître, réduisant le taux de détente.

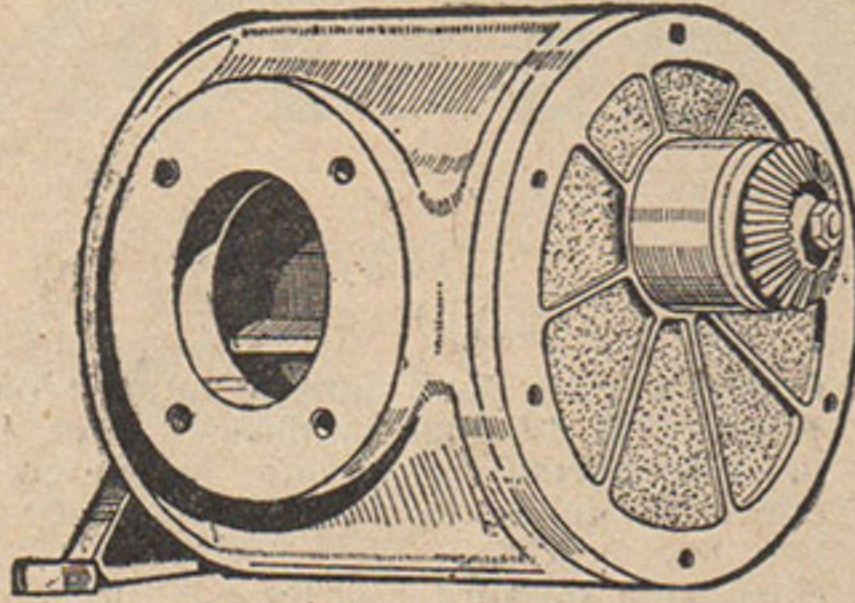
Il est certain qu'un moteur surcomprimé aura moins tendance à cliqueter que sous la pression atmosphérique normale, si le cliquetis avait pour cause la détonation ; nous avons vu, en effet, dans le premier article de cette étude, que si la détonation se produit (sur un moteur donné et dans des conditions nettement déterminées) c'est pour des valeurs de la pression en fin de compression supérieures à une valeur limite.

Les moyens employés pour parer à la déperdition de la puissance en altitude n'intéressent présentement pas le motocycliste ou l'automobiliste, encore que les voitures de sport à compresseur débrayable ou à by-pass, bénéficient en montagne d'un avantage incontestable. L'étude de ces moyens permet cependant de mieux comprendre l'étude des phénomènes dont il est question depuis le début de cette étude.

On sait que l'on peut soit suralimenter,



Le moteur de l'Alfa Roméo de course avec refroidisseur des gaz



Le compresseur Zoller que Henné employait pour les records.

soit faire varier le taux de compression avec l'altitude. A ce dernier point de vue une idée très intéressante est due à M. Damblanc : modifier la course du piston en fonction de la pression extérieure de façon à maintenir constante la pression de compression. Il résulte de l'augmentation du taux de compression un accroissement de la puissance

proportionnellement à $1 - \frac{1}{\rho\gamma}$ (1) (prati-

quement $\gamma = 1,38$ avec les gaz d'admission); en outre, la cylindrée va varier dans le même rapport que la course du piston et la puissance devient

$$P = \frac{P_0 \times \delta \times n_2 \times L_1}{\delta_0 \times n_1 \times L_2} n_1 \text{ et } n_2 \text{ étant les}$$

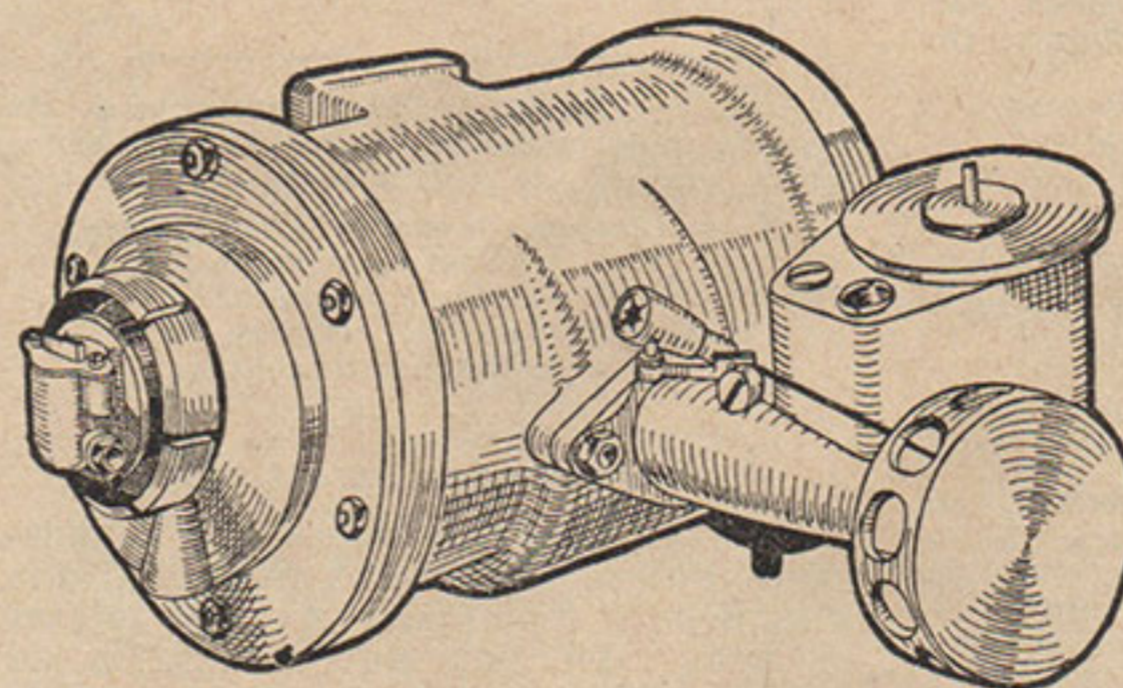
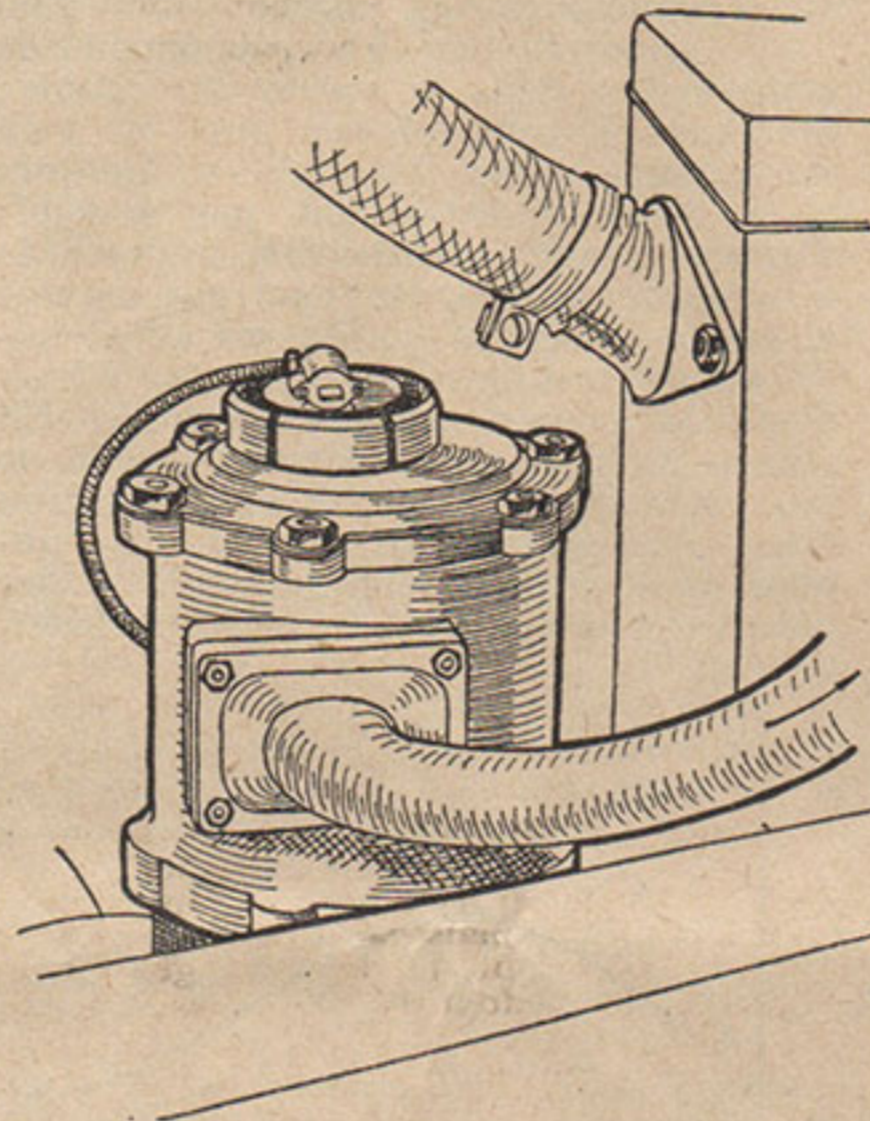
rendements fournis par la formule (1). L'avantage de ce procédé est que la consommation en grammes par cheval-heure s'améliore à mesure que la pression atmosphérique décroît, par suite de l'augmentation de ρ .

On peut se demander si, les conditions ci-dessus étant remplies, la production du phénomène détonatoire est favorisée par l'adoption d'un rapport de compression de plus en plus grand. La pression en fin de compression demeure constante, mais avec ρ la température du mélange va s'accroître; il semble, en première analyse, que la détonation amorcée par un auto-allumage ait plus de facilité à se produire que pour la pression atmosphérique normale, celle-ci correspondant à la valeur de ρ la plus faible. Il faut toutefois remarquer que l'échappement a lieu en air raréfié : la détente brusque des gaz qui a lieu au moment de l'échappement, abaisse davantage leur température que dans la marche au sol et réduit le volume des gaz brûlés restant dans la chambre d'explosion durant les courses d'admission et de compression (nous rappellerons à ce sujet qu'il est même possible d'améliorer les conditions de marche du moteur par l'aspiration des gaz brûlés). Il est ainsi difficile d'être fixé d'une manière absolue; d'après les essais faits en aviation, dans ces conditions, la détonation qui n'apparaissait pas au sol, ne se serait pas produite en altitude; dans le cas où elle aurait tendance à se manifester, il serait préférable d'ajouter à l'essence ou au carburant employé un corps possédant une grande chaleur de vaporisation, celle-ci permettant un abaissement de température du mélange gazeux en fin de compression.

Lorsque la détonation se produit après l'allumage normal par l'étincelle, nous avons vu l'importance de la pression de

compression et l'emploi d'un anti-détonant est préférable (aniline, fer carbonyle ou mieux plomb tétra-éthyl). Nous arrivons ainsi directement par la considération de la pression en fin de compression et de la température à ce moment, à discriminer les deux causes de variation brusque de la pression dans la chambre d'explosion, produisant le cliquetis caractéristique ou même le « bouncingpin ». Si un moteur a notamment tendance à chauffer ou à cliqueter, sans que le taux volumétrique soit très élevé, l'adjonction d'un corps à chaleur de vaporisation élevée pourra donner de bons résultats (alcools éthylique ou méthy-

lique par exemple); la température de fonctionnement du moteur sera plus basse. Les essais de M. Dumanois ont, en particulier, porté sur un mélange d'essence et d'alcool méthylique (plus volatil que l'alcool éthylique, mais cependant plus sensible que celui-ci à l'auto-allumage); la température de l'eau du radiateur fut toujours inférieure à ce qu'elle était avec le fonctionnement à l'essence. Diminuant les chances d'auto-allumage, on accroît évidemment l'utilisation des calories fournies par le carburant. De ce qui précède il résulte qu'il ne faut pas confondre auto-allumage et détonation; en ce qui concerne celle-ci, il n'est pas exact de déduire les qualités d'un carburant de sa température d'inflammation de vapeur.

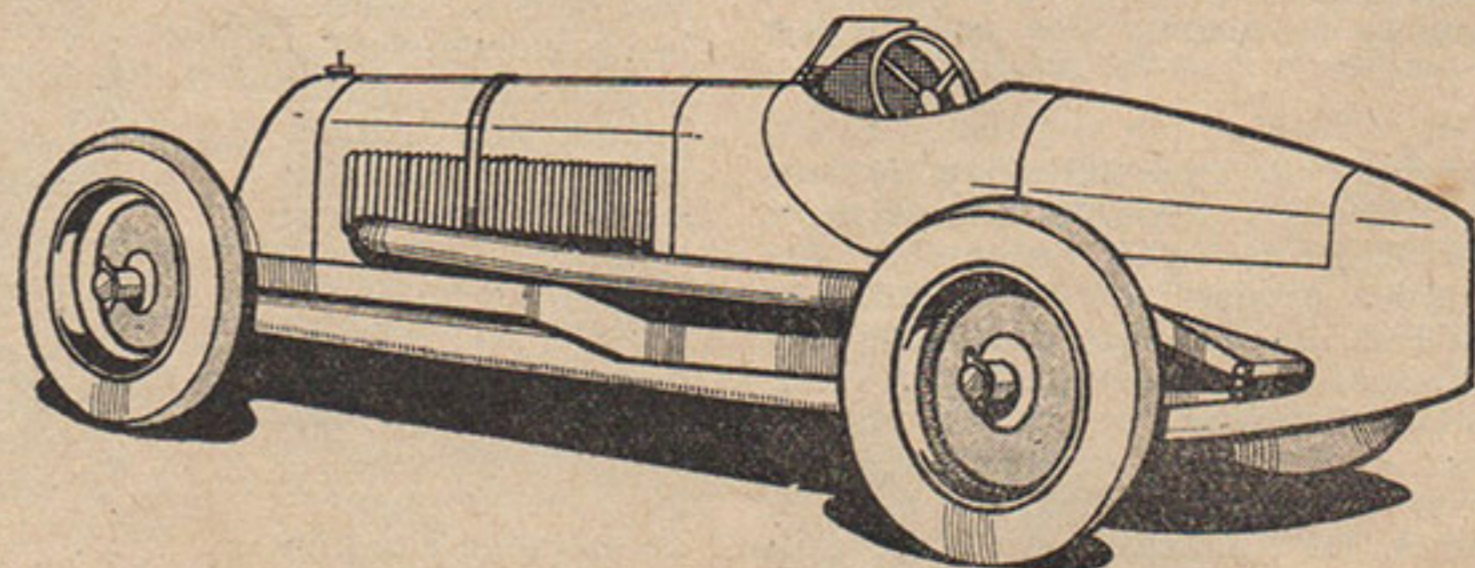


Compresseur avec carburateur, et détail de montage sur le moteur (en haut).

Il y aurait une étude spéciale à faire sur l'influence de la suralimentation sur la détonation. Pour un taux de compression donné, on augmente la pression en fin de compression dans le rapport de la pression d'alimentation à la pression extérieure; on constate qu'il est possible de reculer la valeur limite de la pression en fin de compression à laquelle apparaît la détonation; le brassage des gaz et la proportion plus grande de gaz frais par rapport aux gaz brûlés résiduels ont certainement une influence favorable. En fait, on a pu faire fonctionner à l'essence (avec une proportion très faible de plomb tétra-éthyl) des moteurs suralimentés dont le rapport volumétrique dépassait 5,5; il s'agissait de moteurs à soupapes en tête et le mélange était refroidi avant son introduction dans le cylindre.

Il est intéressant, pour terminer, de citer les travaux de M. Roger Comoy sur la compression effectuée en plusieurs étages (suivant le principe des compresseurs industriels); un moteur a pu être alimenté à l'essence sous des pressions de compression très élevées, sans qu'il fût possible de constater l'auto-allumage ou la détonation (un refroidissement des gaz était assuré entre deux étages de compression). On voit par ces derniers exemples que la pression de compression seule ne suffit pas à caractériser l'apparition de la détonation: il faut toujours définir exactement le moteur et les conditions de fonctionnement.

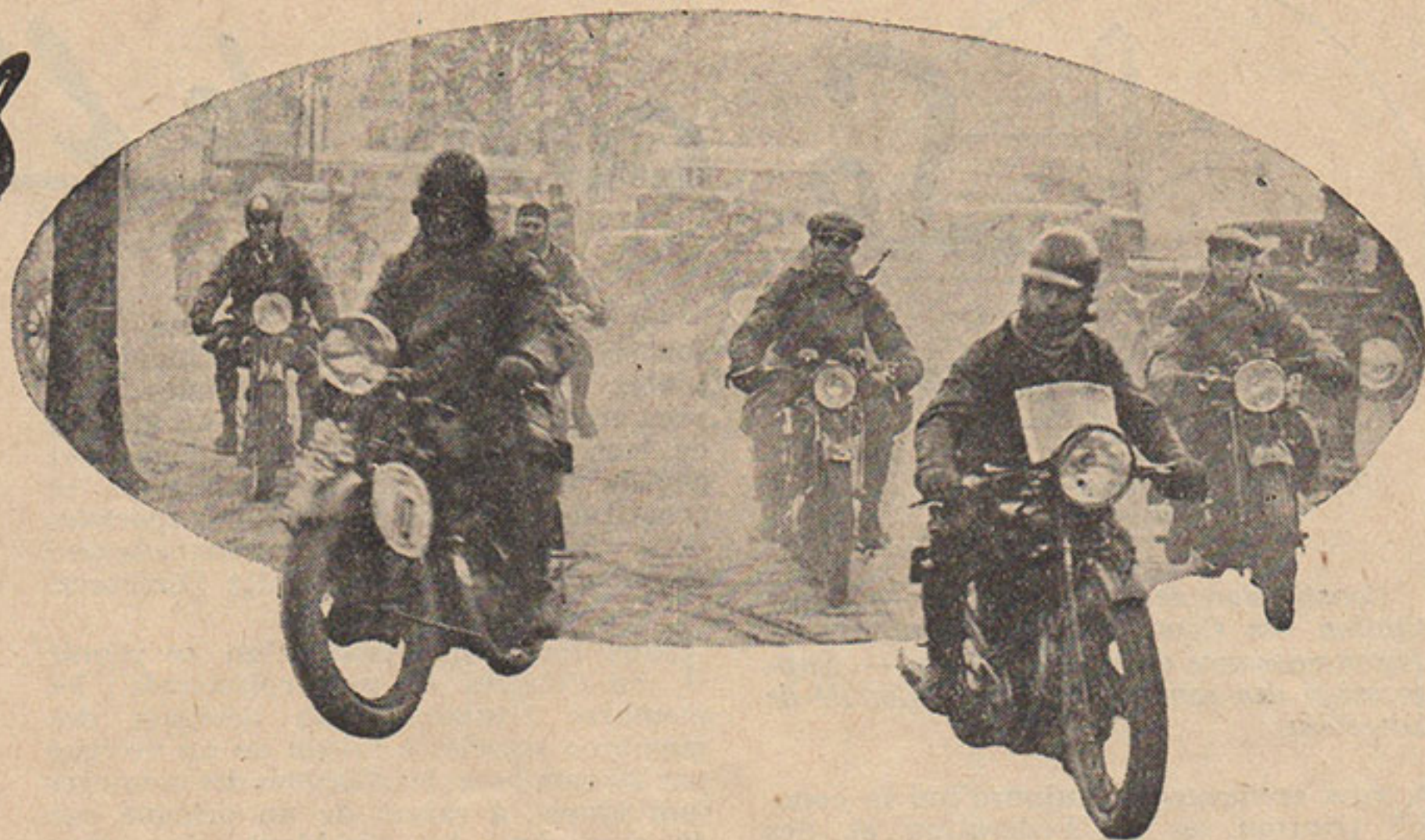
F. DEBORIAT.



Pour la montagne, une voiture à compresseur est intéressante, encore faut-il qu'il soit débrayable.

Les trois JOURS d'HIVER

MOTOS, SIDECARS
CYCLECARS, VOITURES.
A MONTLHÉRY
du 8 au 10 Janvier 1932.



CATÉGORIES HABITUELLES & MOTOS et VÉHICULES de SÉRIE

Les règlements de nos trois jours d'hiver ont été acceptés par les pouvoirs sportifs, l'A. C. F. et l'U. M. F., et aucune modification d'ensemble n'a été faite à ceux que nous avons publié dans notre numéro de samedi dernier.

Engagements

On peut donc s'engager dès maintenant, ils devront être adressés à *Moto Revue*, 51, rue Vivienne, Paris. Ils ont été fixés à 150 fr. par véhicule pour les constructeurs, agents et professionnels et à 50 francs par véhicule pour les amateurs ; ils sont respectivement de 200 et 100 pour les voitures.

Ils ne seront pas remboursables et seront acceptés jusqu'au 2 décembre à 18 heures. Du 22 au 30 décembre, ils seront à droits doubles.

Et les assurances

Tout concurrent est tenu de contracter, pendant toute la durée de l'épreuve :

1° Une assurance personnelle contre tous les accidents de toute nature qu'il pourrait causer à des tiers, pendant la durée de cette épreuve.

Son montant devra assurer le concurrent pour 300.000 francs (trois cent mille francs) au minimum par accident, sans que le montant de la police limite la responsabilité du concurrent ;

2° Une assurance contre l'incendie, tant au point de vue de tout recours pour les véhicules consignés dans les parcs fermés, aux points d'étapes, établie dans les mêmes conditions que ci-dessus.

Toutes ces polices d'assurances devront expressément stipuler que les Compagnies ou Sociétés assurantaires renoncent à tout recours, qu'elles pourraient exercer en cas d'accidents ou sinistres contre les organisateurs de l'épreuve, de même qu'elles s'engagent à n'exercer aucun recours, ni à rechercher la responsabilité des maires, villes, départements ou l'Etat français.

Les organisateurs souscriront une police spéciale et pourront en faire bénéficier les concurrents qui le désireront au moment du pesage.

Motos commerciales

Voici les règlements particuliers concernant les *motos commerciales* :

Les constructeurs désirant s'inscrire pour le classement des motos commerciales, devront le mentionner lors de leur engagement qui devra être fait, dernier délai, le 30 décembre, et se conformer ensuite aux conditions suivantes, qui apportent dérogation à quelques paragraphes du règlement général des « trois jours ».

Les machines devront répondre à un type prévu sur le catalogue du constructeur. Elles seront prises au hasard, par une commission constituée à cet effet, parmi les machines neuves, en stock dans les magasins de vente du constructeur ou de ses concessionnaires officiels dans le département de la Seine.

La commission chargée de ce soin sera constituée par une délégation des maisons concurrentes et les commissaires sportifs.

Le choix sera fait le 2 janvier au plus tard, sur convocation, mais ce choix pourra être fait dès la réception de l'engagement.

Les machines dont les pièces essentielles seront poinçonnées ou plombées aussitôt, seront immédiatement acheminées en parc fermé, au laboratoire de l'A. C. F. par les soins de la maison concurrente, sous la surveillance des délégués de la commission.

Le jeudi 7 dans la matinée, les machines seront confiées à leurs conducteurs pour vérification.

Sous peine d'exclusion de l'épreuve « commerciale », ce travail, qui sera effectué sous la surveillance des commissaires, ne pourra comporter que des opérations de graissage, vidange, remplissage, réglage et gonflage de pneus à l'exclusion de tout changement de pièces.

La mise en marche, sur place, sera autorisée.

L'interdiction de changer quoi que ce soit sur les machines ou d'y apporter un supplément ou une suppression d'équipement, s'applique également à l'éclairage (seul admis un changement d'ampoules). Les bougies de rechange seront admises, mais devront être de même type et marque, que celles placées à l'origine, sur les moteurs des machines choisies.

De même les pneus qui devront être de la même marque et mêmes dimensions.

Lors de l'engagement, le constructeur devra indiquer, avec catalogue à l'appui, le prix exact de la machine en ordre de marche, équipement d'éclairage obligatoire compris.

Dans l'après-midi du jeudi 7, les machines seront conduites en caravane encadrée soit en camion, soit par la route, jusqu'à l'autodrome de Montlhéry, où quelques heures leur seront accordées pour rodage et réglage sans que ce temps puisse être consacré à une modification d'une partie mécanique de la machine.

A l'issue de cette journée, les machines seront mises en parc fermé surveillé jusqu'au lendemain matin.

Classements

Un classement spécial et séparé sera fait pour les machines commerciales, d'abord

par catégorie, conformément aux règlements de l'U. M. F. (art. 30), puis un classement spécial par valeur commerciale des machines équipées en ordre de marche et éclairage obligatoire :

1° Pour machines valant moins de 3.000 fr. ;
2° Pour machines valant de 3.001 francs à 5.000 francs ;

3° Pour machines valant de 5.001 francs à 7.000 francs ;

4° Pour machines valant au-dessus de 7.001 francs.

Le classement sera obtenu de la façon suivante :

Tout d'abord en tenant compte des pénalisations, les moins pénalisés étant classés en tête.

Ensuite, les ex aequo étant départagés par le prix, l'avantage revenant au prix le plus bas.

En cas d'égalité de prix, l'avantage revenant à la cylindrée la plus forte.

Les Coupes des Trois Jours d'Hiver des motos commerciales

Les concurrents seront répartis en trois groupes :

Groupe bleu : motos 175 et 250 cmc., sidecars 350 cmc., cyclecars 350 et 500 cmc.

Groupe blanc : motos 350 cmc., sidecars 600 cmc., cyclecars 750 cmc.

Groupe rouge : motos 500 cmc. et au-dessus, sidecars 1.000 cmc., cyclecars 1.100 cmc.

Dans chaque groupe une Coupe sera mise en compétition. Elle sera attribuée à la marque dont l'équipe de deux désignés par avance aura été la moins pénalisée, et en cas d'ex aequo elles seront départagées par la totalisation des temps des épreuves de départ à froid et démarrage et freinage.

Les véhicules pourront être désignés, soit dans la même cylindrée, soit dans des cylindrées diverses du moment que celles-ci rentrent dans le même groupe.

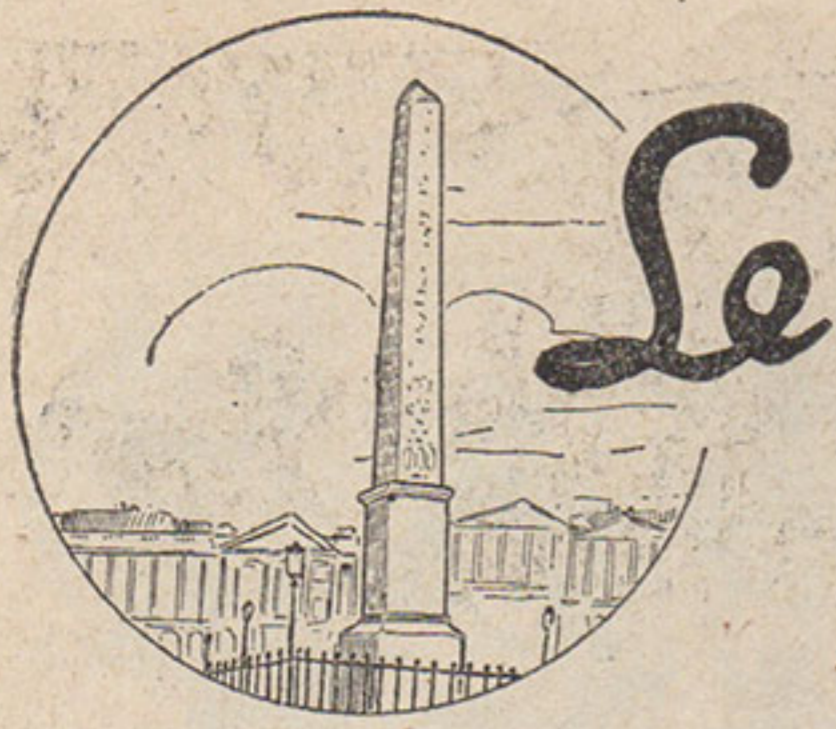
Cette Coupe sera conservée pendant un an par la marque gagnante et ne sera définitivement acquise qu'après deux victoires consécutives ou trois non consécutives.

Une Coupe sera attribuée pour le Groupe Bleu Motos, une autre pour le Groupe Blanc Motos, et une autre pour le Groupe Rouge Motos.

Il y aura également une Coupe pour les sidecars toutes catégories réunies.

Enfin, il y aura une Coupe pour les cyclecars toutes catégories réunies.

Dans le cas où en fin d'épreuve, il n'y aurait plus d'équipe de deux, c'est à un véhicule seul que la Coupe sera attribuée.



Le coin de l'U.M.F.

Constitution de la Fédération. — Constitution des Comités Départementaux. — Reconnaissance de tous les Clubs. — Suppression des zones d'action. — Comité de Direction.

Nous envisageons aujourd'hui la constitution de la Fédération et des Comités Départementaux.

La Fédération comprend différentes catégories de membres, avec, suivant les catégories, une cotisation annuelle également différente.

L'Association est dirigée et administrée par un Comité Directeur siégeant à Paris, composé de 15 membres français, élus pour trois ans par le Congrès et choisis parmi les membres individuels (actifs ou honoraires). Ce Comité est investi de tous pouvoirs.

En cas de vacances, le Comité pourvoit au remplacement de ses membres par le plus prochain Congrès. Le renouvellement a lieu par tiers et les sortants sont rééligibles. Ce Comité choisit ensuite, parmi ses membres, un bureau composé de : un Président, deux Vice-Présidents, un Secrétaire général, un Secrétaire, un Trésorier. Ceux-ci élus pour un an.

Le Comité Directeur nomme dans son sein ou en dehors les présidents de toutes les commissions spéciales qu'il peut créer et chargés d'étudier les affaires de leur ressort. Chaque Président peut choisir lui-même ses collaborateurs et constituer ainsi des commissions spéciales dont il reste seul et personnellement responsable devant le Comité Directeur.

Tous les ans, l'Association se réunit en Congrès et sont convoqués : les membres titulaires ; les délégués des membres associés à raison de un délégué par 20 membres ; les délégués des membres individuels, à raison de un délégué par 40 membres ; les présidents des clubs affiliés ou un représentant par club affilié ; le délégué sportif départemental ; les constructeurs de motocycles et cyclecars ou des délégués de la Chambre Syndicale ; les coureurs professionnels licenciés dont la représentation en nombre serait à déterminer ; à titre consultatif et sans pouvoir participer aux votes, les représentants de la presse. Précisons que la représentation est départementale pour les membres associés aussi bien que pour les membres individuels. (Il s'agit des membres qui sont sociétaires directs de la fédération).

La fédération est représentée dans les départements : 1° par des chefs consuls, consuls ou vice-consuls pour les questions administratives, de tourisme et de propagande ;

2° par des chefs délégués, délégués ou sous-délégués sportifs pour les questions sportives, épreuves, règlements, etc... Voilà pour l'organisation départementale.

Ils créent une Commission de courses qui surveille et dirige toutes les manifestations sportives du département. Ils transmettent au Comité de Direction, les demandes d'affiliation, manifestations sportives, etc...

Les épreuves départementales ou les épreuves traversant plusieurs départements seraient sous le contrôle sportif de délégués des Comités Départementaux. La suppression des zones d'action serait définitive et tous les clubs seraient ainsi reconnus. On arriverait à ce but : augmentation du pouvoir d'action de chaque club groupé par la collaboration bienveillante de tous les membres. Mise en concordance de l'activité des différents clubs de manière à assurer à chacun d'eux le maximum de chances de réussite dans les entreprises sportives ou touristiques.

Une assemblée générale unique réunirait tous les ans, dans une ville au choix, en un vaste Congrès, les représentants de chaque club affilié où seraient distribuées et discutées les différentes questions intéressant le sport motocycliste. Les rapports des commissions du Comité de Direction y seraient lus, etc...

Le Comité Départemental serait composé comme suit : un président, deux vice-présidents ; un secrétaire général, un trésorier, chaque club déléguant à ce Comité autant de délégués qu'il le juge à propos. Toutefois, la convocation ne sera adressée qu'au club ou à un seul délégué désigné d'office par le club. Chaque club ne disposant que d'une voix. Transmission des rapports des Comités départementaux au Comité de Direction.

Du côté Comité de Direction, puisque celui-ci ne peut pas se séparer de l'A. C. F. — nous dirons pourquoi, le motif ne nous semblant pas valable — on pourrait envisager sa composition comme suit : les 15 délégués élus au Congrès et les 15 délégués de l'A. C. F. (constructeurs), ceux-ci choisis comme le sont ceux de l'A. C. F. Il est bien entendu que disparaîtraient du côté club, tous ceux qui ont une attache avec une maison de motocycles, automobiles ou accessoires de sport, passant d'office du côté A. C. F.

Les fonctions du Comité de Direction se borneraient à celles du Comité actuel qui élirait des commissions parmi les 30 délégués (pris par parts égales). De plus seraient créées des commissions de propagande, de tourisme, de chronométrage, etc... Ces commissions auraient le droit d'entendre les délégués des clubs affiliés, à titre consultatif.

VOILA les grandes lignes d'un projet qui pourrait apporter à l'U. M. F. la force et l'unité de Direction que les sportifs sont en droit d'attendre d'une Fédération qui régit le sport sur un aussi vaste territoire que le nôtre et où l'essor de la motocyclette demande de plus en plus une unité de direction.

Nous le soumettons aux membres du Comité de l'U. M. F. Il demande à être étudié et développé, mais il n'est pas impossible à appliquer.

E. R.

Comité Directeur de l'U.M.F.

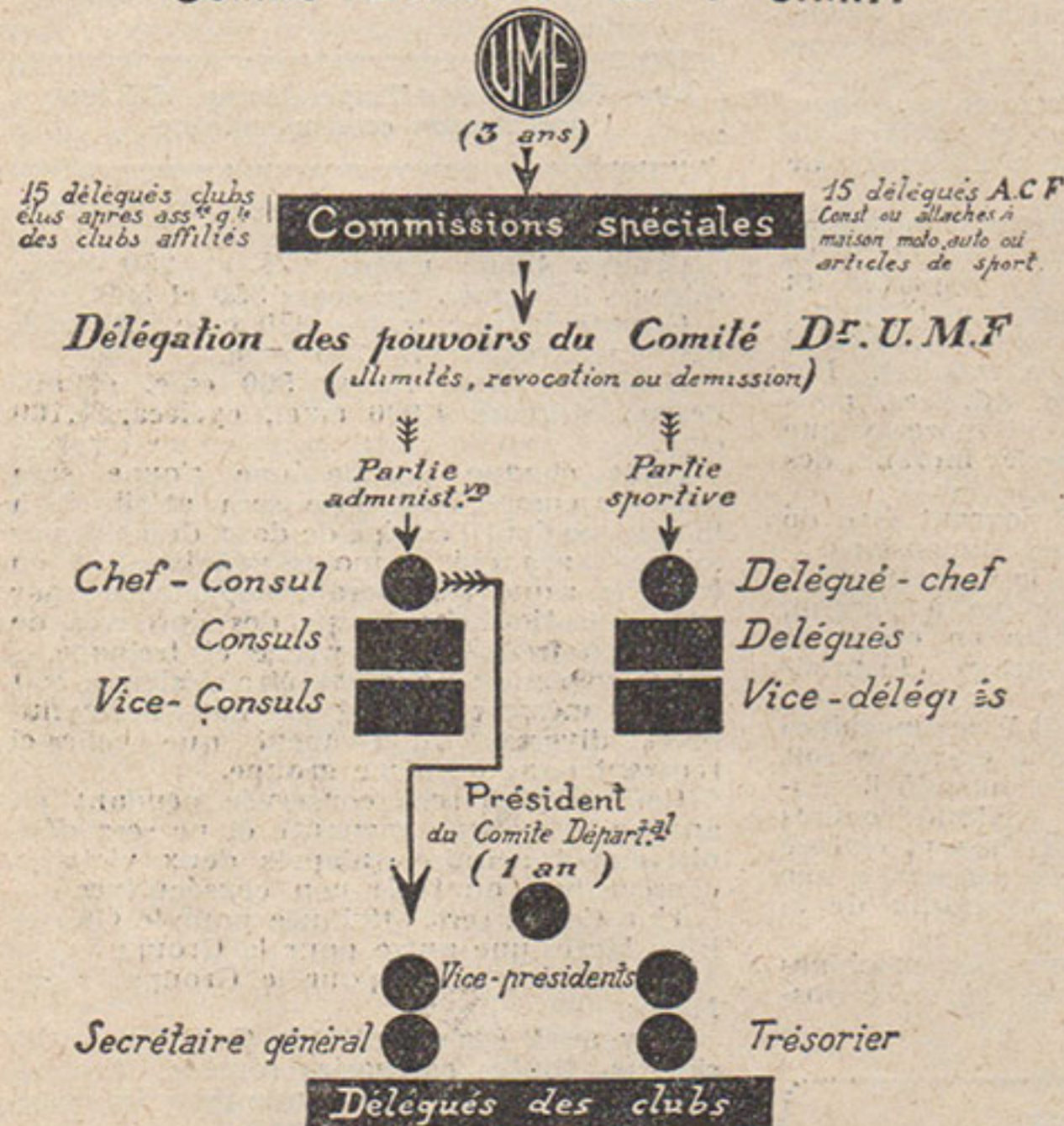
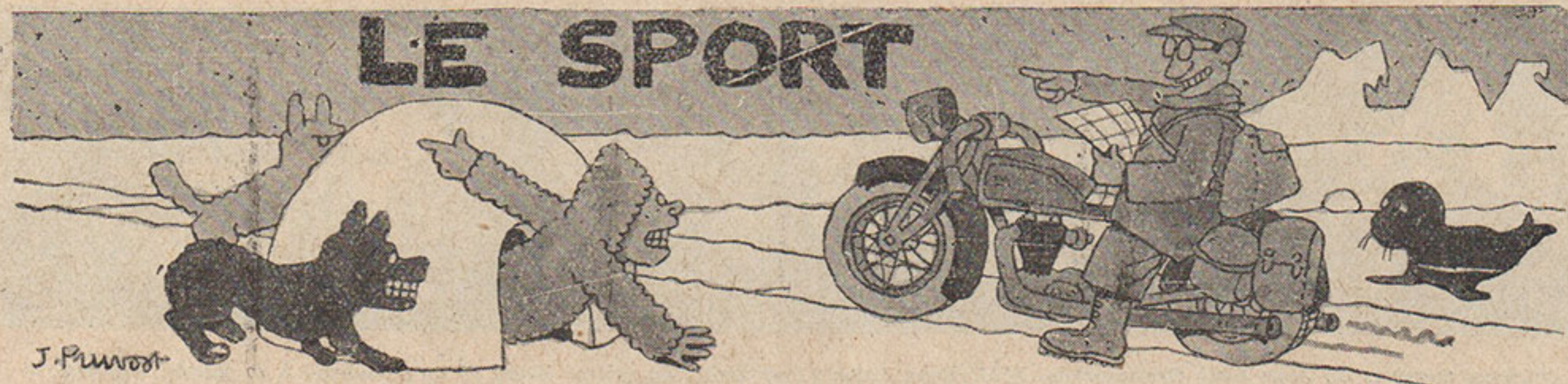


Tableau Synop'tique de la nouvelle organisation rationnelle de l'U. M. F. depuis le Comité Directeur jusqu'aux Clubs telle que l'auteur de l'article la propose. . mais que nous en sommes loin.

POUR les Comités Départementaux, ceux-ci sont formés pour un an par les chefs consuls qui sont d'office Vice-Présidents du Comité. Ils se mettent d'accord avec le Comité Directeur de la Fédération pour confier la présidence à une des plus hautes personnalités sportives du département, qui doit être membre, mais qui ne peut remplir aucune fonction active dans la Fédération. Les réunions ont lieu une fois par mois.

Voici le rôle des Comités Départementaux : Ceux-ci représentent le Comité Directeur et la Commission Sportive pour toutes les questions intéressant le départe-



MILHOUX BAT LE RECORD DU MONT THEUX

Nous avons annoncé que F. N. et Saroléa avaient l'intention de s'attaquer à nouveau au record du Mont Theux qui appartenait à Grégoire (Saroléa) et avait été battu par Milhoux (F. N.) le 6 décembre à la moyenne de 156 km. 931.

Grégoire (Saroléa), 22" 64/100, moyenne: 159 km. 010.

Il restait un essai à faire pour Milhoux. Malgré le brouillard, Milhoux (F. N.), prit le départ et escalada la côte en 21" 66/100, moyenne: 166 km. 204.

Félicitons donc Milhoux pour sa remarquable performance et la marque F.N. qui prouve une fois de plus, l'excellence de sa fabrication.

lement à l'étude pour le Bol d'Or 1932, on a l'intention de prévoir une clause fort intéressante pour les amateurs. Il convient donc de féliciter particulièrement M. E. Mauve, l'animateur des Bol d'Or, qui a compris la nécessité de sortir des hommes nouveaux.

Un règlement annexe permettra donc à l'A.M.C.F. d'offrir au moins à huit amateurs, deux en motos 175 cmc., deux en 250, deux en 350 et deux en 500, l'inscription gratuite au « Bol d'Or 1932 », prenant à sa charge l'assurance aux tiers et les frais d'installation de stand.

Ces huit amateurs auront été choisis par le classement obtenu sur la plus grande distance parcourue dans les catégories respectives au cours d'éliminatoires qui se courront sur un circuit routier, probablement sur six ou huit heures, vers mars ou avril prochain.

A cette épreuve d'élimination seront invités les conducteurs licenciés amateurs (formule de l'U.M.F.) appartenant à des clubs affiliés à l'U.M.R. de la région parisienne.

Les règlements définitifs paraîtront en janvier prochain.



Le Moto Club de Mulhouse est un des groupements les plus actifs de l'Est. Voici l'équipe sportive de ce club, équipe qui s'est distinguée au cours de la saison.

Malgré le temps tout à fait défavorable qui rendait le fameux virage extrêmement dangereux, la lutte vient d'avoir lieu entre les deux célèbres pilotes. Le tirage au sort désigna lequel des deux pilotes serait appelé le premier à faire la tentative. Ce fut Grégoire qui partit. Il couvrit le kilomètre en 24" 37/100, moyenne, 144,762.

A son tour, Milhoux partit, couvrant



René Milhoux

la distance en 23" 52/100, moyenne 153 km. 061.

Dans l'après-midi, les essais recommencèrent, donnant les temps suivants: Milhoux (F.N.) 23" 3/100, moyenne: 154 km. 440.

Grégoire (Saroléa), 23" 2/100, moyenne: 156 km. 385.

Grégoire (Saroléa), 23" 19/100, moyenne: 156 km. 239.

Milhoux (F.N.), 22" 56/100, moyenne: 159 km. 574.

Grégoire (Saroléa), 22" 63/100, moyenne: 159 km. 080.

Walter a échoué dans sa tentative contre le record du monde des 250 cmc

Le 8 décembre le pilote belge Walter, pilotant une 250 cmc. Lady a tenté à Bonheyden de battre le record du monde de la catégorie, qui appartient à Worters sur une Excelsior-Jap, à la vitesse de 144 km. 772.

Le premier essai donna une moyenne de 141 km. 620, ce qui battait déjà un record belge de 13 km. 320.

Dans le second essai, le sens aller donna 149 km. 623, mais, au cours du trajet retour, quelques ratés... et le record reste debout.

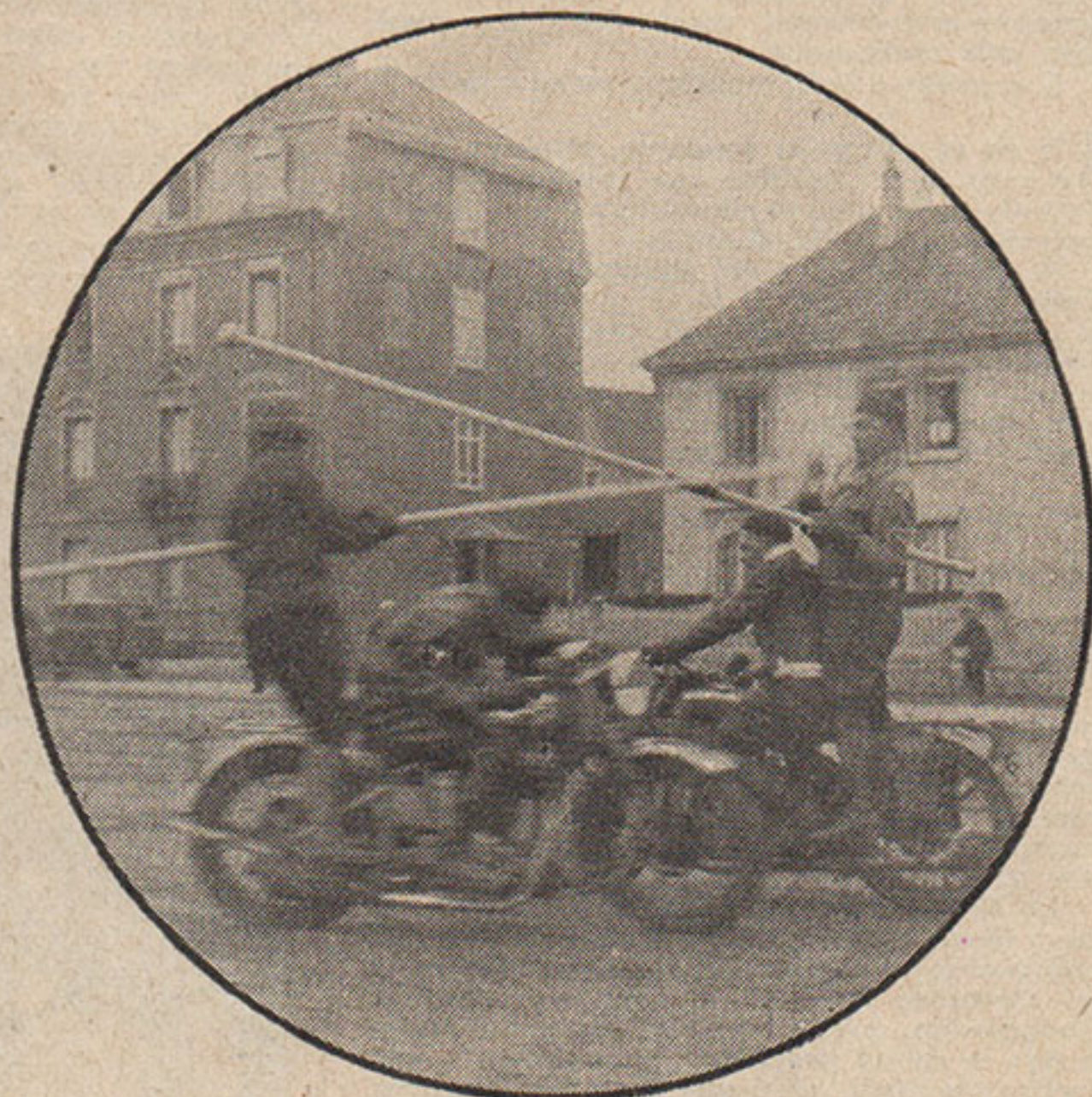
Incessamment, un nouvel effort sera tenté par Walter, toujours à Bonheyden.

LES AMATEURS AU BOL D'OR

Dans le règlement que l'Association moto-cyclocariste de France a actuel-

U. M. F.

LA F. M. B. a décidé, en principe, de ne reconnaître qu'un club par commune. Comme nous l'avons crié pour la France, nous la crierons pour la Belgique: Casse-cou.



Voici deux membres du M. C. de Mulhouse, s'entraînant à un sport nouveau, les joutes en moto, en vue de la fête sportive qu'organiseront leur club dans le courant de janvier.



Quelques membres du Moto Club Beaucourtois. MM. René Talon (Président), au centre, Glastz (Vice-président) à sa gauche, Vuilleminot (Secrétaire), 2^e en partant de la gauche, Metin (Trésorier) à la droite de M. Talon.

L'U. M. de la région du Nord n'est pas d'accord avec l'U. M. F.

Nous lisons dans notre confrère *L'Auto* que l'U. M. de la région du Nord, qui fut formée la première et qui comprend sept clubs et plus de 4.000 motocyclistes, n'est plus en accord avec l'U. M. F.

La région du Nord estime être une des plus actives. Aussi, à sa dernière réunion, a-t-elle mis en discussion la classification amateur-professionnel qui reste toujours pendante puisque les travaux de la Commission des Règlements de l'U. M. F. sur le projet de réglementation nationale n'ont pas encore abouti.

L'U. M. de la région du Nord ne s'embarasse pas de vains scrupules et n'attend pas les décisions de la Fédération; elle vient d'édicter que pour elle il y aura trois classes de coureurs: professionnels, indépendants et amateurs, classification plus juste que celle préconisée par l'U. M. F. puisqu'elle tient compte de ce groupe de compétiteurs, propriétaires de leurs machines, mais ayant l'autorisation de courir pour une marque sans toutefois participer aux avantages conférés à l'équipe officielle de ladite marque.

Ayant adopté la thèse du M. C. d'Artois, l'U. M. de la région du Nord a chargé un délégué à l'U. M. F., le docteur Castel, de présenter et de défendre cette classification à la prochaine réunion du Comité de la Fédération. Or, à cette même réunion, le projet de réglementation nationale, discuté et mis au point par la Commission des Règlements, doit être également présenté et nous croyons savoir que précisément le statut bi-latéral amateur-professionnel vient d'être approuvé par cette commission.

Que sortira-t-il du conflit qui va en résulter ?

Et en ce qui nous concerne, nous ne pouvons que féliciter les promoteurs de cette formule et en la circonstance M. Durand, président du M. C. d'Artois.

M. le Dr Castel a été chargé de présenter cette classification. Si le Dr Castel le veut, il peut obtenir satisfaction, mais voudra-t-il faire de la peine aux petits camarades du Comité qui lui ont si complaisamment adjugé son épreuve dans les Coupes de France? Politique de petits copains...

Club Motocycliste des X de Roubaix

SAMEDI 12 décembre, à 20 heures a eu lieu le Banquet annuel de l'Amicale Motocycle club des X, dont le siège est à Roubaix, 20, rue de Tourcoing.

Cette réunion fut, une fois de plus, empreinte de la plus franche camaraderie et la gaieté ne cessa de régner pendant toute la soirée, parmi les membres honoraires qui nous avaient témoigné leur sympathie en acceptant notre invitation et les membres actifs qui étaient tous présents.

Le Président rappela l'effort de l'Amicale pour le sport motocycliste et les belles sorties organisées, en quelques paroles aimables pour les membres honoraires, ainsi que pour la Commission, puis invita les membres actifs à être la saison prochaine, tous présents aux sorties du Club, ainsi que dans les épreuves et Rallies du M. C. N. F.

Le secrétaire donna ensuite lecture du classement intérieur du Club pour 1931.

1^{er} Mattelin, à qui le Président remet la

CLUBS

coupe du Club et toutes les félicitations de ses camarades; 2^e Grymonprez et Canby; 3^e Deleplanque; 4^e Cornillis; 5^e Bourgeon; 6^e Salembier; 7^e Batscher; 8^e Dillier et Deschaumes; 9^e Chevallot; 10^e Molard; 11^e Bertaux; 12^e Herbaux.

Puis ensuite, eut lieu une tombola qui fut très amusante, la soirée se termina par une sauterie, grâce à la Maison « Radio-Tourcoing », qui nous avait offert gracieusement un superbe Pick-Up.

La Commission remercie tous les membres présents de l'accueil reçu pour l'œuvre du timbre Anti-Tuberculeux.

MARSEILLE AUGMENTE SES COTISATIONS ! Est-ce bien le moment ?

DIMANCHE 20 a eu lieu la réunion générale statutaire du M. C. de Marseille. M. Ducreux, président, a fait un exposé de la situation du groupement, qui comprend actuellement 2.625 membres.

Par suite du déficit, il a demandé une augmentation des cotisations, d'accord avec ses collaborateurs, le déficit atteindrait une vingtaine de mille francs. Il a déclaré qu'il ne pouvait assurer la gestion si l'assemblée ne se prononçait favorablement pour l'augmentation.

Ensuite, M. Verdot, secrétaire général, et M. Ramasso, trésorier, firent l'exposé de la situation administrative et financière, confirmant les déclarations présidentielles.

On passa au vote concernant l'élection du Conseil d'administration. Cette élection avait une signification particulière, car le bureau sortant était partisan de l'augmentation de la cotisation annuelle; un vote contraire mettait le bureau en difficulté et l'obligeait à se retirer.

Sur 423 votants, 255 bulletins portèrent l'augmentation de la quotité qui, dorénavant, sera de 70 francs par an. Le bureau sortant fut réélu: M. Alfred Ducreux, président; MM. Tramier, Cotras et Vachez, vice-présidents; M. Ramasse, trésorier général; M. Teissière, trésorier adjoint; M. Verderu, secrétaire général; M. Cavalier, archiviste; conseillers: MM. Perraud, Cinty, Bélivier, Lacouture, Perrauch, Charles Vache, Phanchon, André Ducreux, Manin, Barthélemy, Limon, Dupré et Barillon.

Auto-Moto-Club du Perche

L'Auto-Moto-Club du Perche annonce que son épreuve annuelle de régularité, sur 140 kilomètres environ, se disputera en 1932, comme les années précédentes, le dernier dimanche de mai.

Le règlement de l'épreuve sera publié ultérieurement.

Auto-Moto-Club Aixois

Le banquet et la fête annuelle de ce groupement viennent d'être fixés par la Commission des fêtes au lundi 18 janvier. Le Casino Municipal d'Aix a été choisi pour cadre de cette manifestation.

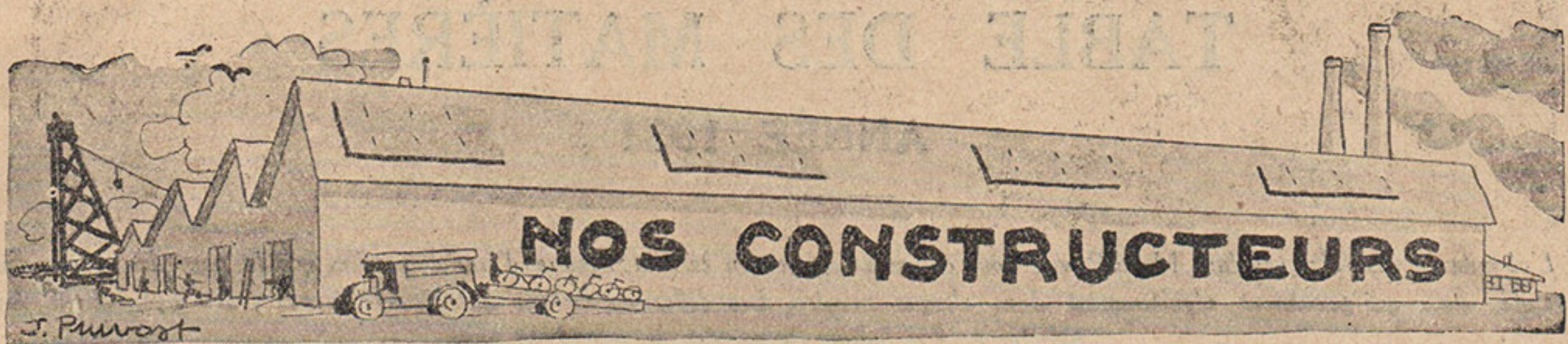
Le procès M. Henry-Sourdot

DANS notre dernier numéro nous avons relaté l'issue du procès intenté par notre confrère Maurice Henry, de *l'Echo des Sports*, contre le coureur motocycliste Albert Sourdot qui avait tenu à son égard des propos diffamatoires.

Une erreur s'étant glissée dans la rédaction de notre entrefilet, nous croyons bon de préciser que le Tribunal correctionnel de Doullens a condamné Sourdot à 16 francs d'amende avec sursis. D'autre part, M. Henry a obtenu le franc de dommages-intérêts qu'il avait sollicité, ainsi que trois insertions du jugement.



Au banquet du Moto Club Dionysien qui groupa une centaine de convives. 1 M. Cherrier, Président du M. C. D., 2 Maurice Henry de *l'Echo des Sports*, 3 Willy Max de *Moto Revue*.



Etau à pistons

LES mécaniciens sont souvent ennuyés quand, ayant à travailler sur un piston, soit pour le décalaminer, soit pour en aviver les angles ou y ajuster un axe, ils ne savent comment le fixer car l'étau ordinaire l'abîmerait.

La maison Pelfor, spécialisée dans l'outillage de garage, vient de leur étudier un étau, spécialement établi pour cet usage.

Cet appareil permet de saisir les pistons (ou toutes pièces cylindriques) jusqu'à 13 cm. 75 de diamètre, sans aucun danger de les abîmer. La manœuvre en est simple, rapide, et la pièce est parfaitement fixée.

Cet outil sera bientôt sur les établis de tous les mécaniciens sérieux.

Enfin on pense aux motards...

DÉSIRANT avoir un moteur toujours propre.

En effet, le constructeur de l'appareil décalamineur « Decarbo » offre une grosse remise aux motocyclistes qui désireraient en monter un sur leur machine.

Nous avons donné une description de ce décalamineur automatique, dans notre n° 456, page 1054.

L'achat d'un « Decarbo » n'est pas plus cher qu'un sérieux décalaminage. Il est donc remboursé dès son achat, et peut être considéré comme indispensable sur tous moteurs, surtout quand ils sont à refroidissement par air, c'est-à-dire ayant tendance à se calaminer plus rapidement.

Nous sommes à la disposition des

intéressés pour leur fournir l'adresse de ce fabricant.

Une 500 cmc. sport Durandal-Ulster

APRÈS avoir établi avec succès plusieurs machines de course, la Maison Durandal, profitant de cette expérience, lance sur le marché un nouveau modèle équipé du moteur Rudge-Whitworth 500 cmc. Ulster, incliné vers l'avant ; cette moto est établie exactement comme les machines de vitesse pure. Elle ne manquera certainement pas d'intéresser la clientèle sportive qui désire prendre part aux courses.

Détail intéressant : Ce type peut recevoir tous les accessoires du modèle tourisme : éclairage électrique, coffres à outils, silencieux, etc... C'est donc une machine à deux fins sans aucune complication.

Bien que d'un prix de revient beaucoup plus élevé que le type de série, demandant une mise au point et des essais beaucoup plus minutieux, cette machine est livrée à un prix très intéressant. Elle est garantie 150 kilomètres à l'heure à l'essence-benzol et possède une tenue de route absolument impeccable.

Barré, agent de Terrot

UN fin mécano, M. Barré, de Saint-Maur, vient de se voir confier l'agence officielle de la maison Terrot.

Le premier soin de ce motoriste averti a été de se constituer un stock complet de pièces détachées. Les nombreux possesseurs de Terrot trouveront, chez M. Barré, un atelier de réparation parfaitement organisé, muni d'un outillage « up to date » et pourront être certains d'avoir des réparations irréprochables et rapidement exécutées.

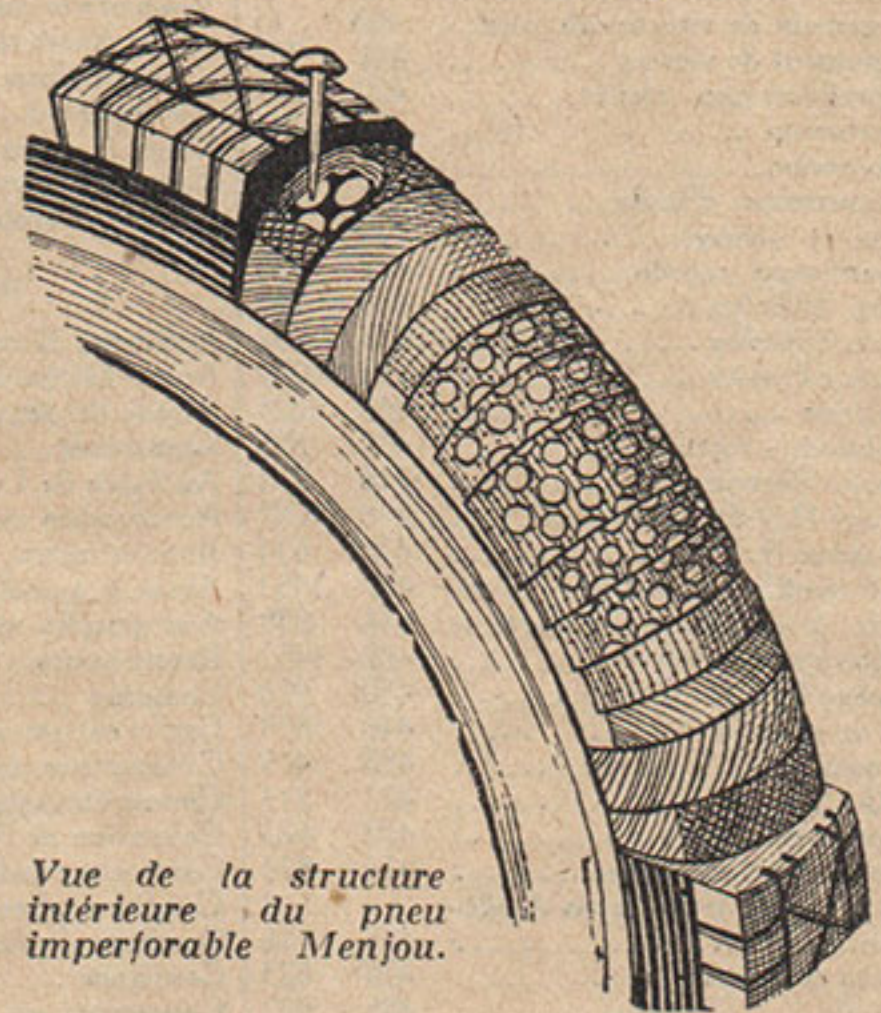
Ne crevez plus !

POURQUOI risquer d'être arrêté, au beau milieu d'une belle ballade, par la pâle crevaison alors que si vos roues étaient chaussées de pneus imperforables « Menjou »

vous auriez l'absolue certitude de ne jamais crever.

Si vous êtes abonnés à *Moto Revue*, vous êtes encore plus impardonnables, car vous n'ignorez pas que si ce pneu vaut dans le commerce 360 francs, *Moto Revue*, pour être agréable à ses amis le vend 280 francs, ce qui tout compte fait, le rend meilleur marché qu'un pneu normal puisque sa durée est au moins triple.

Allons, ayez des « Menjou » et... ne crevez plus !



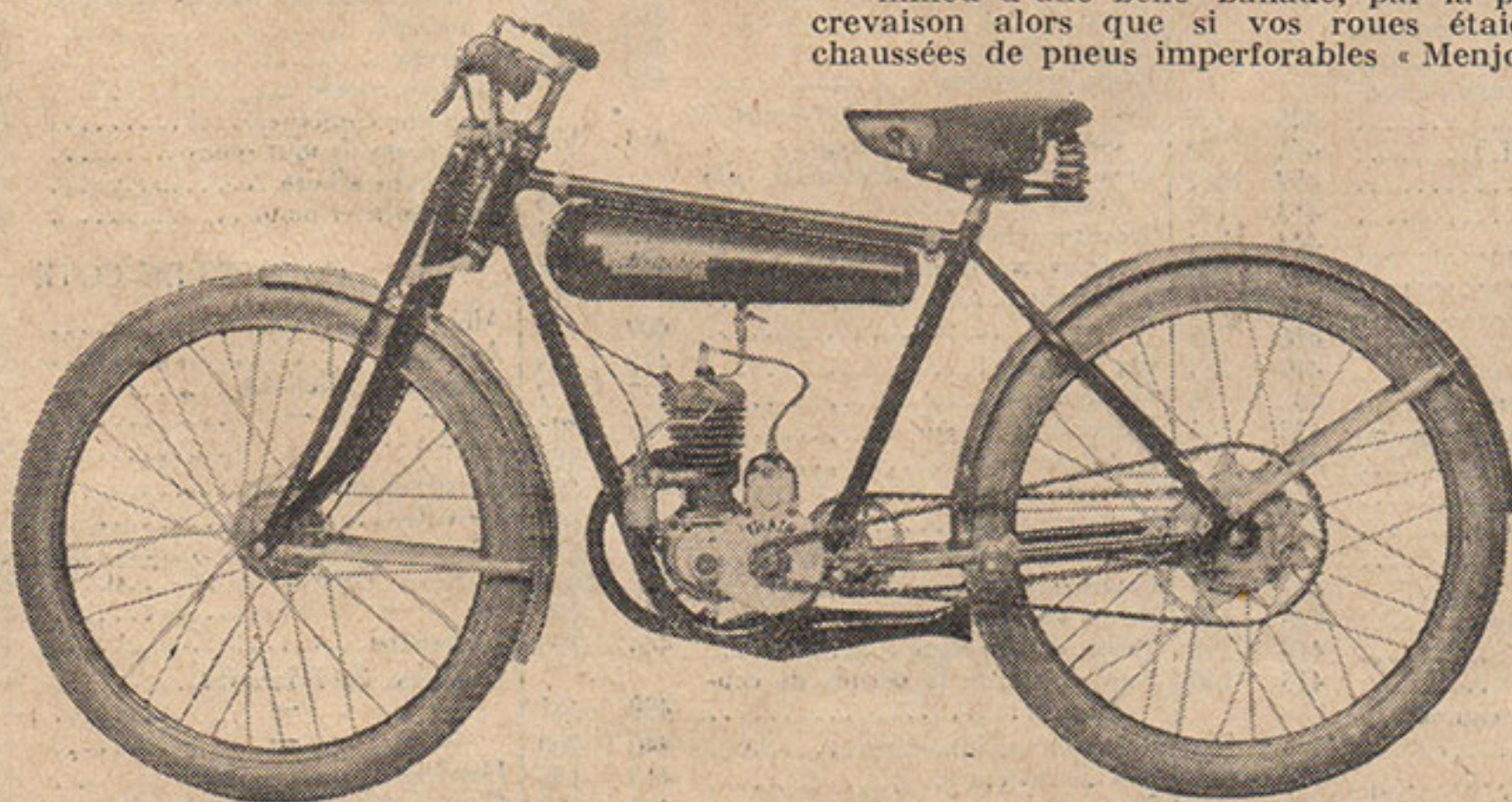
Vue de la structure intérieure du pneu imperforable Menjou.

Avis aux Motobécánicos

IL existe en France beaucoup de possesseurs de motos Motobécane, ou Motoconfort, équipées de moteur 250 cmc. Jap, à soupapes latérales. Certains, trouvant ce moteur un peu faible pour le tansad en terrains accidentés, désiraient changer leur machine contre une plus forte, mais sont retenus par la dépense que cela occasionnerait. Georges Staub, le constructeur bien connu, vient d'organiser un service d'échange standard de ces moteurs Jap, contre des moteurs de sa marque, de 350 cmc. de cylindrée. Et cela pour un prix très minime.

Le cadre, malgré qu'il n'en ait nullement besoin, est consolidé par le montage. On utilise la même chaîne, le même appareil d'éclairage, la même magnéto, et le même carburateur, après en avoir, toutefois, changé le gicleur. Ce nouveau moteur est fourni avec un raccord d'échappement permettant d'utiliser le tube et le silencieux d'origine.

La transformation donne la plus grande sécurité, et il n'y a absolument rien à craindre tant pour la sécurité que pour la tenue de route. Nous sommes à la disposition des intéressés pour leur donner tous les renseignements qu'ils désireraient avoir.



Parmi les constructeurs régionaux, la marque Atlantic a réalisé un vélo-moteur transmission par chaîne et freins dans les moyeux. Cette machine est sobre et de belle présentation. Remarquer la fourche haubannée, type moto, qui équipe cette séduisante petite machine, et le ressort central travaillant à la compression. Le moteur est un Train deux temps, muni d'un démultiplicateur à engrenages. Ceci constitue une excellente référence si l'on songe à la vieille expérience que la maison Train possède du deux temps de petite cylindrée.

Le Parmont	424	374
—	428	461
Le Reclus	424	374
Lyon	425	394
Robinson	448	885
Ventoux	445	823
—	443	777

CIRCUITS

Bol d'Or	414	175
—	415	197
—	417	236
—	422	332
—	423	348
—	424	374
—	425	394
—	426	412
—	427	434
—	428	459
—	429	470
—	430	487
—	430	497
—	436	616
Camp du Drap d'Or	441	731
Dieppe	425	394
—	433	556
—	434	574
Géménos	428	428
Lorraine et Grand Couronné	435	595
Routes pavées	445	825
Torvilliers	429	482
Vaucluse	411	105
—	433	556
—	434	574

EDITORIAUX

Accidents de vacances	433
Activité	459
Agents	441
Coupes de tourisme	455
Crise de chômage	448
Cyclecar	440
D'abord une police routière	434
Depuis 1922 le prix des voitures est stationnaire	453
Et le nouveau Code de la route	432
Garages périphériques	418
La motocyclette et les vieillards	411
L'année motocycliste	403
La notion d'obstacle	424
La priorité pour les véhicules à moteur	414
La roue libre est-elle un bien ?	450
Le carburant national va-t-il renaître ?	427
Le nouveau code	422
Le nouveau système de l'U. M. F. ne donnera rien	452
Les clubs trouvent que l'U. M. F. est trop gourmande	458
Les folies recommencent	431
Les huiles sont-elles trop chères ?	447
Les petits cadeaux de l'U. M. F.	453
Le système des U. M. R. ne convient qu'aux clubs riches	456
Le vélomoteur à la campagne	416
L'intérêt des petites cylindrées	428
Motocyclette à la livre	415
Motocyclette neuve et voiture d'occasion	423
Nouveaux modèles anglais	446

On vieillit à ne pas courir	425
Pour la revision du Code de la route	421
Pourquoi les motos modernes sont lourdes	435
Protection	445
Prudence ou adresse	438
Qui tire les ficelles ?	454
Régions	457
Semaine de sécurité	430
Siège arrière	420
Silence et perfection mécanique	443
Suppléments	449
Suspension arrière	413
Trop de vieilles bagnoles	451
Un arrêté ridicule	426
Un ministre bien renseigné	454
Une atteinte à la liberté	429
Une lettre d'Angleterre	412
Une opinion intéressante	442
Une supertaxe est votée	419
Vieilles auberges	417

ESSAIS ET DESCRIPTIONS

Ariel 4 cylindres (L')	434	570
Aubier Dunne 100 cmc. (L')	430	496
F. N. latérales (L')	427	731
Gnome et Rhône V. 2	415	483
La B. M. W. R. 2	421	309
La Brough 4 cylindres	441	722
La Jawa compétition	444	793
La Jonghi 350 latérales	444	786
La Monet-Goyon 175 cmc.	436	603
La Monet-Goyon Rudge	445	809
La Motobécane (250 et 350)	437	629
La nouvelle D. K. W.	440	699
La N. S. U.	432	528
La P. III Peugeot	416	205
La Terrot 350	422	333
La Terrot 175	424	365
La Terrot 500 Monobloc	433	545
La 350 Durandal Python	435	590
La 500 latérales Gillet	423	551
La 350 New-Map M. 35	451	945
La 350 Velocette	427	432
Le Bernardet	441	729
Le Jumo	438	643
Le sidcar Belgian	438	853
Le Villiers 98 cmc.	425	587
Le vélomoteur Prester	425	387
Le vélomoteur Rovin	427	432
—	409	45
—	449	893

GRANDS PRIX ET CHAMPIONNATS

Championnats de Belgique	432	538
—	434	572
— de France	446	870
—	448	863
—	448	880
— d'Italie	539	679
Grand Prix d'Allemagne	435	583
— d'Aquitaine	435	595
— de Belgique	434	574
—	435	616
—	436	635
— du Comminges	441	731
— de Casablanca	428	460

Grand Prix de la F. I. C. M. ..	434	566
— ..	423	349
— ..	433	556
— de France	446	842
— de Hongrie	423	348
— des Nations	423	349
— de Picardie	432	538
— de Suisse	440	707
— ..	441	730
— de Tunisie	219	273
— de l'U. M. F.	411	100
— ..	412	126
Tourist-Trophy (Ile de Man) ..	410	80
— ..	413	151
— ..	414	175
— ..	417	236
— ..	426	402
— ..	433	550
Tourist-Trophy amateur	415	197
(Ile de Man)	446	842
Tourist-Trophy Australien	419	273
— de Belfast	415	197
Trophée du Sud-Est	414	175

NOS ORGANISATIONS

Paris-les Pyrénées-Paris	407	1471
Six-Jours d'hiver	407	1448
— 1931	408	8
— ..	409	31
— ..	411	84
— ..	411	86
— ..	412	117
Souvenirs des Six-Jours	419	270
Paris-les Pyrénées-Paris	434	562
— ..	36	604
— ..	435	582
— ..	437	625
— ..	438	644
— ..	439	672
— ..	440	698
Sis-Jours d'hiver	456	1060
Trois d'hiver	458	1099

REGULARITE

Circuit d'Endurance d'Artois ..	418	255
— ..	425	395
— ..	428	458
Circuit des Basses-Pyrénées ..	424	374
Circuit du M. C. C. E. ..	411	100
Challenge du M.-C. Floirac ..	419	273
Charleville-Reims	420	296
— ..	422	336
Coupe de l'Armistice	452	967
— ..	454	1003
Coupe de la Meuse	424	372
Coupe Soubitez	414	175
— ..	432	538
Liège-Milan-Liège	431	519
Paris-Lille-Paris	420	396
— ..	423	349
— ..	425	394
— ..	426	412
— ..	428	460
Paris-Nice	411	100
— ..	413	151
— ..	415	197
— ..	416	214
— ..	418	255

Tour de France	415	197
— ..	424	374
— ..	425	391
— ..	426	412
— ..	427	433
— ..	428	456
Roubaix-Paris-Roubaix	408	24
— ..	411	100
— ..	415	197
— ..	421	314
Tour Hollandais	424	374
6 Jours Internationaux	441	721
— ..	443	777
— ..	444	800

RECORDS

Records	440	701
Records d'Henné	425	393
— Milhoux et Tacheny	451	946
— Wright	412	126

VITESSE PURE

Meeting de Lisieux	439	678
— de Marrakech	413	151
Kilomètre lancé de la Moselle ..	442	755
— de Rabat	409	53
— de Sarreguemines	429	482
— de Tarbes	412	126

SALONS

Les modèles en Allemagne	409	40
Le Salon de Milan	412	120
Le Salon Italien	414	171
Salon Belge	407	1455

TOURISME

Amélie-les-Bains	441	722
A travers le monde	443	765
Camping en moto	425	389
Dans les Pyrénées	451	938
De l'alpinisme en moto	415	190
En Europe centrale	407	—
— ..	455	—
En Pologne	456	—
— ..	456	—
Excursions pédestres en montagne ..	434	560
Impressions d'Angleterre	409	42
La Corse	416	227
Le grand tourisme	424	368
Le motocycliste à la route	408	20
Les Adelys	428	440
Les Pyrénées en 6 jours	443	764
Marly-le-Roi	427	421
Moto, nage et ski	415	187
Noël au Goundafa	415	189
Pierrefonds	422	322
Souvenirs de vacances	452	—
Tourisme et cyclecar	425	388
Zigzags	422	325
— ..	423	345
4.000 kilomètres sur les routes de France	451	—

U. M. F.

Circulaire	408	10
Calendrier sportif	450	925
— ..	451	934

On dit que...

... Villard vient de sortir un nouveau type équipé avec un bloc-moteur 500 cmc deux temps de sa fabrication, et qui se caractérise par son « cramponnage » et le silence de son fonctionnement.

... Bremsit, la garniture de freins qui s'est imposée à l'attention des automobilistes, partirait, cette année, à la conquête du milieu motocycliste.

... Un spécialiste et pionnier de l'éclairage dont la marque se recommande des jumeaux présenterait sous peu 3 nouveautés d'un coup.

Chez New-Map

LA grande firme lyonnaise que dirige de main de maître M. P. Martin, vient d'incorporer dans son service de courses, une nouvelle recrue, due à l'impulsion de notre dévoué correspondant général de la Côte d'azur, M. Noël.

Le jeune Brunello Attila pilotera une 500 cmc. dans toutes les compétitions

DERNIERE HEURE

officielles. En maintes circonstances, il a fait montre de ses qualités de pilote sur deux roues, tandis qu'il courait indépendant.

Prime du Timbre antituberculeux

Jusqu'au 15 janvier, tout abonnement souscrit, à nos bureaux ou par lettre ou mandat, qui contiendra 2 fr. en plus en timbre antituberculeux et 2 fr. en timbres-poste, aura droit à un rasoir de sûreté, marque Apollo, avec une lame. (Joindre 0 fr. 75 pour le port.)

Chemins de fer de l'Etat et du Southern Railway

Paris-Saint-Lazare à Londres, par les plus luxueux paquebots de la Manche.

Le jour : le service rapide le plus agréable et le plus économique est celui de Dieppe-Newhaven.

La nuit : vous avez le choix entre Le Havre-Southampton, service le plus confortable ou Dieppe-Newhaven, service économique le plus rapide.

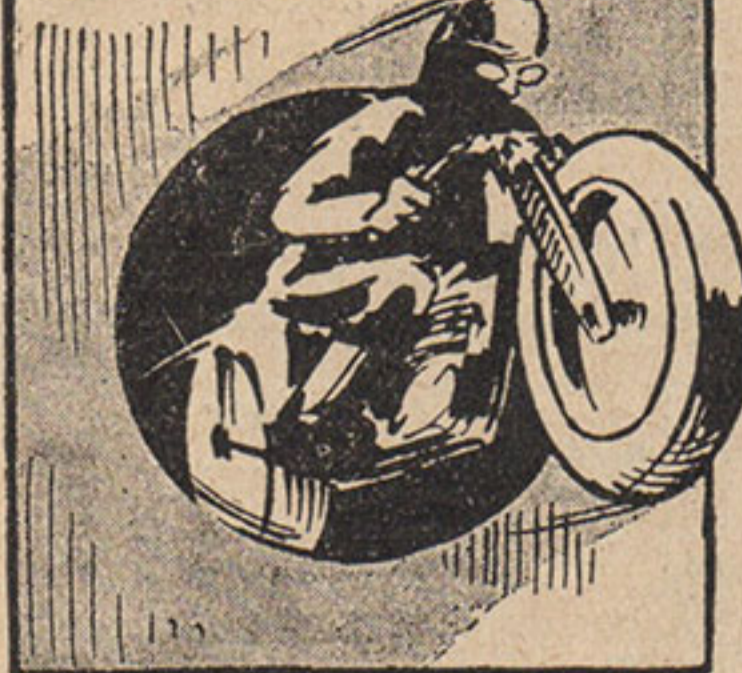
6 services chaque jour.

Se renseigner à la gare de Paris-Saint-Lazare, ou au Bureau du Southern Railway, 13, rue Auber, à Paris.

On est aimable à « La Moto »

Tout dernièrement, en passant par Neuilly, nous eûmes besoin de divers outils pour resserrer un écrou fort mal placé. Nous nous arrêtâmes à « la Moto », avenue de Neuilly, où le motoriste ne voulut absolument pas nous laisser faire, prétendant que cela salissait les mains. Il travailla un bon bout de temps après la machine et, au moment de régler, il ne voulut accepter aucune rétribution, disant que c'était tout naturel.

Nos petites annonces



Tarif des insertions

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.
Les erreurs viennent de la trop grande négligence apportée dans la transmission des annonces.
Toute annonce non parvenue 10 jours avant la parution, passera dans le numéro suivant.
Tout Abonné a droit à 6 lignes gratuites remboursant au delà de son prix d'abonnement.

Prix de la ligne de 41 lettres, signes ou espaces..... 10 francs
Une bonification de 20 0/0, à prendre en lignes, est accordée à partir de 100 lignes insérées.

SERVICE PERMANENT DES OCCASIONS

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

JEFCO
LE
PARE-
FIGURE

anti-éblouissant
protège tout le visage

EDMOND KAHN
9, rue Bédidor, PARIS

Maison F. TOUTIN Téléphone : Péreire 10-41
171, Bd Jean-Jaurès - CLICHY (Seine)

PIÈCES POUR **TRIUMPH, J.A.P. B.S.A. - DOUGLAS**

Expéditions en Province — Demandez le tarif 1931
SPÉCIALITÉ DE RÉALÉSAGE DE CYLINDRES TOUS MODÈLES
à Maison se charge des réparations. — Travail soigné

PIÈCES pour MOTOS
INDIAN
— TARIF ILLUSTRÉ —
INDIAMOTO
1, Rue Faraday, PARIS-17^e
Reste ouvert le Dimanche matin

BMW.

MAGNIFIQUE OCCASION
750 Sport, type R. 63
PRIX : 9.500 fr.
sous garantie

BASTIDE
56, Bd de Clichy — PARIS

MOTOS A VENDRE

Amis

N'oubliez pas qu'acheter en temps de crise à l'étranger, c'est enlever du travail à l'ouvrier français, donc contribuer au chômage et à la baisse de vos salaires ; n'achetez que des produits français :

Une voiturette française ;
Une moto française ;
Des pneus français ;
Des huiles et des essences raffinées en France par des français.

Au Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e) ; vous trouverez les meilleurs produits français.

B. S. A. 5 CV, 1931, supersport, toute équipée. Imbernotte, 1, rue des Acacias.
Dollar Jap 350 cmc., comme neuve : 1.500 fr. G. Lejeune, à Villeneuve-l.-Cte (S.-et-M.).

Dollar 350 cmc., comme neuve, éclairage électrique. Imbernotte, 1, rue des Acacias.

Dresch 350 cmc., monocylindrique, 4 temps, boîte 3 vitesses, éclairage et klaxon électriques par dynamo et batterie, cadres en tubes triangulés, réservoir à cheval, machines entièrement neuves et sous garantie. Comptant et crédit, s'adresser à *Moto Revue*.

New Roy luxe, 500 bloc, équipée : 4.300 fr. ; Royal Enfield 350, rapide : 3.900 fr. ; D. F. R. 250, écl. élec. : 1.900 fr. ; Monet Goyon 350, écl. élec. : 1.900 fr. ; samedi et dimanche et tous les soirs après 5 h. 1/2. Maurice, 9, rue Carnot, à Suresnes.

Pour la révision d'une moto, d'un cyclecar, d'une voiturette rapide, il est nécessaire de s'adresser à une Maison compétente. Le Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier Paris (20^e), tél. : Roq. 07-67, occupe cinq ouvriers spécialistes d'une façon constante ; il se charge de tous travaux aux meilleurs prix, il a son service de dépannage sur plateau même des véhicules les plus accidentés, ses nombreuses victoires en courses constituent des références uniques ; prix spéciaux pour MM. les garagistes.

F. N. 500 cmc., culbuteurs, éclairage luxe : 3.900 fr. ; 350 cmc. à partir de

1.800 fr. Agence F. N., Service Réparations, 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20^e).

Gnome M 1 mai 31, t. équipée, circulation un tri., cause départ : 3.500 fr. Breton, St-Crépin, par Méru (Oise).

Motocyclistes. pour une moto, adressez-vous à des mécaniciens motocyclistes, sans tapage par notre travail consciencieux, nous sommes l'Agence principale pour la région Parisienne des marques Terrot, Motoscoche, Jonghi, New-Map ; toutes marques, toutes réparations. William Rodier, 26, rue Ernest-Renan, Saint-Denis.

Terrotistes!... pour la nouvelle 500 cmc. Terrot 1932, supersport, à culb., visible et essais à l'Agence directe, 73, quai du Point-du-Jour, à Billancourt (ouvert le dimanche).

Terrotistes! Pour acheter, vendre ou faire répar. au mieux votre Terrot, adressez-vous de confiance à Moto-Agency, 24, bd de Charonne.

Terrot supersport, 350 cmc., culb., 1930, roulé 6.000 km. Marchal compt., montre : 3.800 fr. Dessin, agence Terrot, 73, quai du Point-du-Jour (pont de Billancourt).

Le Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e), Roq. 07-67, ne faisant ses reprises et ses ventes qu'exclusivement au comptant, vend toujours ses motocyclettes et ses cyclecars 30 % au-dessous des prix de la concurrence. Avant d'acheter, venez consulter nos prix et voir notre stock de plus de 100 véhicules.

Terrot monobloc, 500 cmc., 1931, roulé 2.000 km., état neuf : 4.400 fr. Dessin, Agence Terrot, 73, quai du Point-du-Jour (pont de Billancourt).

Rudge 500, 4 soup., 4 vites., état neuf 3.700 fr. ; Gnome 500, latérale, bon état mécanique, chaîne-chaîne, pneu ballon, éclair. élect. : 1.200 fr. Henger, 22, rue de la Goutte-d'Or (18^e).

Motos d'occasion toutes cylindrées, en très bon état, avec éclairage électrique, chez Gnome et Rhône, 49, avenue de la Grande Armée, Paris.

Avis aux motocyclistes. Venez admirer les nouvelles Durandal 32 en 350 et 500 normal et 350 T. T. Replica, la 500 Ulster moteur incliné avec le célèbre moteur Rudge 4 soupapes radiales boîte Rudge

Agence officielle
de la maison

F. N.

D'HERSTAL

ATELIER
RÉPARATION
SPÉCIALISÉ

OCCASIONS

entièrement révisées
garanties 6 mois avec
CRÉDIT UNIQUE

ACHAT - ÉCHANGE
PIÈCES DÉTACHÉES
au complet en stock

LATSCHA

16, Rue Auguste-Bailly, ASNIÈRES
(Seule adresse)

en face le 272, Boul. St-Denis
(Ouv. Dim. et Fêtes jusqu'à 21 h.)
Téléphone : Grésillons 17-93

BORGO Les Pistons des RECORDS
1, R. Parmentier, NEUILLY-sur-SEINE
TOUS MODÈLES . . . RECTIFICATION CYLINDRES

B.S.A.
LE PLUS JOLI
MAGASIN de MOTOS
25, rue Duret, PARIS

5.000 MANTEAUX DE
CUIR

sacrifiés à titre de propagande
MODÈLE 280 et 320 francs
RÉCLAME

Article **MOUTON CHROMÉ**
supérieur en
1^{er} choix garanti sur facture,
très solide, forme raglan croisé,
col transformable, doublure velours
de laine, fermeture Eclair. Coupe-
vent aux manches.

Sacrifié à 375 francs

Expédition province. Catalogue
franco. Gd choix paravesses
huilés. Gabardines et Pardessus
à des prix imbattables.

CAPEL 119, Bd MAGENTA
(Métro Gare du Nord)
Ouvert dim. et fêtes tte la journée

ECOLE DE MOTOS

— AGENCE DES GRANDES MARQUES —
(OUVERT LE DIMANCHE, FERMÉ LE MARDI)

G. AUGOYAT

8, Avenue Dorian - PARIS (12^e)
(Face Métro Nation)

4 vitesses au pied, souple rapide, le régal des sportifs. Salon de la moto jusqu'au 5 janvier. Chez Rémy, 21, rue Tlemcen, Paris (20^e). Agent Général. Exclusivité. Paris Seine. Jonghi Gillet Herstal, etc., dimanches et fêtes, sous-agents demandés.

Douglas 6 CV. Flat twin élect. comme neuve, solo ou avec side luxe, prix intéressant. Psalty, 271, boulevard Péreire, Paris.

Dresch 250 cmc., à roulé 8.000 km., à vendre au plus offrant. S'adresser chez M. Brun, 9 bis, boulevard du Montparnasse, tous les jours de midi à 1 h. et de 19 h. à 21 h., le samedi et dimanche sur rendez-vous.

1.500 fr. Magnat Debon, 350 culbuteurs Blackburne bon état. Barny, 38, av. Ed.-Vaillant, Bobigny (Seine).

Gillet Herstal, Jonghi, Durandal en 350 et 500. Moteur Rudge 4 soupapes radiales, boîte Rudge, 4 vitesses au pied, Rémy, Agent exclusif, Paris, Seine, 21, rue Tlemcen, Paris (20^e), nombreuses occasions en 350 et 500 récents.

Peugeot neuve à pr. usine, ty. P. 111 4 CV. Val. 3.950. Cpt. 3.300. Ec. pr. R. V. Jousset, 142, rue Legendre, Paris (17^e).

Peugeot P. 107 S. écl. élect. par batterie klaxon, siège A. R. repose pieds absolument neuve, s'adresser 27, rue du Château-d'Eau, Paris (10^e).

CYCLECARS ET VOITURETTES

Le Garage Renouvier 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e) est concessionnaire de la 4 CV Donnet :

La plus économique des petites voitures, vendue à crédit depuis 300 fr. par mois.

Amilcar 6 CV, bord., t. b. prix, b. état. Hervé, 63, avenue J.-B.-Clément, Boulogne-sur-Seine. Mol. 03-70.

Citroën 5 CV, cond. int., bon état, bas prix. Imbernotte, 1, rue des Acacias.

Cycl. Eclair mot. Anzani d'origine, 6 CV, 4 roues, conf., b.pn., cap., b. ét. gén. ass. 200.000 fr., à vendre 2.500 fr., tr. sér. A. Weiss, 92, rue Campans (19^e), après 19 h.

Jolie Torp. 4 cyl., 4 pl., 6 CV (taxé 3 CV, 3.400 fr. Ec. Aubrun, à Bombon, par Mormant (S.-et-M.).

Mathis P. Y. C. 1931, cond. int., excel. ét. Imbernotte, 1, rue des Acacias.

Villard 2 CV, comme neuf, écl. élect., compt., côtés mica, roulé 6.000 km. : 3.200 fr. Joly, 170, r. de la Chapelle, Paris.

Darmont spécial 1.100 cmc., peu roulé, écl. élec. A vendre 6.800 fr. Visible dim. matin. Ecrire Gérard, 2, rue Bas-Roger, à Puteaux.

SIDECARS

Les plus grandes marques de Sidecar Bufflier, Tellep, V. et W., Bertrand nous ont confié leur représentation ; avec un quatre attaches monté par nous, un cadre reste toujours irréprochable. Le Garage Renouvier, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris (20^e). Tél. : Roq. 07-67.

F.N. Agence exclusive
BELLEVILLE-MOTOS
Motoconfort, Monnet-Goyon, Dresch, Stylson
85, rue Julien-Lacroix - PARIS-20^e

DEPREZ

Stock Important

FN - TERROT

GNOME & RHONE
MONNET-GOYON
MOTOCONFORT - DOLLAR
RENÉ GILLET - PEUGEOT
ET TOUTES LES MARQUES

CRÉDIT

même prix qu'au comptant
ACHAT — ÉCHANGE
Occasions, garanties 6 mois

Pour donner toutes garanties
RÉPARATIONS
payables à crédit
Prix avantageux, saison d'hiver
Pièces de toutes marques

Apprends à conduire, chez-moi, endroit clos, Permis de conduire gratuit et garage.

Magasins à Paris
7 bis, Rue Meslay
24, Rue Meslay
(Métro: République) - Tél. Archives 04-28

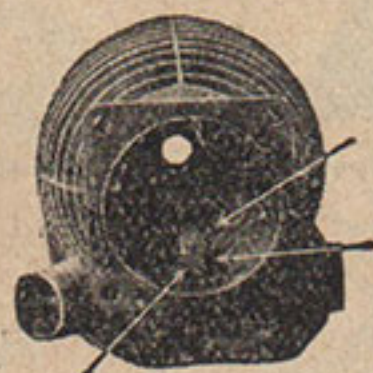
Magasin à Asnières
34, Avenue de la Marne
à la descente du train près du pont
Téléphone : DÉFENSE 07-02

Ouvert Dim. et Fêtes jusqu'à 20 h.

USINE :
157 bis, rue Armand-Silvestre
(près gare d'Asnières)

F. N. visible à Paris

LES CYLINDRES DE MOTOS RAYÉS sont réparés d'une façon définitive par le **PROCÉDÉ SPÉCIAL BARIMAR** sans changer ni piston, ni segment.



Envoyer le cylindre et le piston aux
ETABLISSEMENTS BARIMAR
3, Rue Foucault, Clichy (Seine)

DRESCH - MOTOS

PIÈCES détachées
Expédition par retour
Vente, Échange, Occasions garanties
6, Bd Richard-Lenoir (BASTILLE)
Ouvert jusqu'à 20 heures

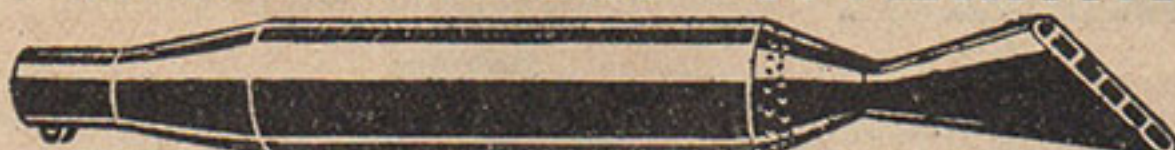
Adressez-vous...

Au Spécialiste du Pneu

TOUTES MARQUES ET DIMENSIONS
Actuellement Pneus
27x4,00, 2^{me} Choix... 95 »
27x4,00, Soldé..... 75 »
26x3,50, 2^{me} Choix... 70 »
25x3,00, 2^{me} Choix... 60 »

DEMANDEZ TARIFS pour pneus, équipements pour motos et accessoires
DOCKS DU PNEU
387, Rue de Vaugirard, 387
Tél. : Vaugirard 41-42

SILENCIEUX WILMAN



Adopté par la PRÉFECTURE DE POLICE
Gagnant de la **COUPE DU SILENCE 1931**
Usine et bureau :
61, Rue de Normandie — COURBEVOIE — (Seine)
Magasin à Paris : 78, Avenue des Ternes.

René Gillet 6 CV, side L. V., bi-pl., gd luxe, parf. ét. Blusson, 35, rue du Fort, à Issy.

Soyer 500 Jap latér., mod. 1930, parf. état, avec side alu. : 3.800 fr. Jeannot, 20, rue Vallée-du-Bois, Clamart (Seine).

Châssis Sidecar spécial, Racing, de la plus grande marque anglaise, ayant battu deux records de côte. Henger, 22, rue de la Goutte-d'Or ou 26, rue Ernest-Renan, Saint-Denis.

ECHANGES

Urgent 5 CV Peugeot, cabr. bon état, à vendre ou échanger contre moto. Seguin, 26, rue Armenonville, Neuilly (Seine).

B. 14 conduite int., échange contre moto 30-31. William Rodier, 26, rue Ernest-Renan, à Saint-Denis.

Vend side 1 place 1 2 ou échange contre Bernardet bi-place. Deras, 34, rue Picpus, Paris (12^e).

Echange Poste T.S.F. 3 lampes, complet, tableau plaque accus en ordre de marche, neuf, contre moto 175, 2 vitesses, bon état. S'adresser Concierge, 72, rue Saint-Denis, Gennevilliers (Seine).

ON DESIRE ACHETER

Achète comptant recon. Mont de Piété échange vente Saroléa, 500, écl. : 1.995 fr. ; Terrot 3 CV, écl. : 1.795 fr. ; New-Map 500, 1930, Jap Bürmann, écl. : 3.500 fr. ; Darmont-Spécial 1931, équip. Marchal : 6.500 fr. ; échangerai motos marque. 47, av. République.

Achète comptant au maximum : F. N., B. M. W., Gillet d'Herstal et toute marqu. Latscha, 16, rue Auguste-Bailly Asnières. Tél. Grésillons 17-93.

J'achète toutes motos de 4 à 9 CV. La Moto pour Tous, 3, rue Aumont, Paris (13^e)

F. N., avant d'acheter une F. N., venez voir Briquet ; reprends en compte toutes motos F. N. et a toujours de belles occasions, 28, rue Henri-Poincaré, Paris (20^e).

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

Achète comptant Rosengart à réviser ou accidentées. Gérard, 43, rue Gaultier à Courbevoie.

DIVERS

A enlever bas prix un lot de pièces 5 CV, Citroën, comprenant : joints de culasse, bielles, bloc-moteur, etc... ; un moteur Anzani à 400 fr. ; une boîte de vitesses Sturmey, chaînes, courroie : 280 fr. Pierre, 2 et 4, rue Charles-Renouvier, Paris.

A céder au plus offrant : Moto Revue depuis janvier 1925, complète, environ 300 numéros. Lambert Louis, Marles-en-Brie (S.-et-M.).

Pneus neufs garantis, 600x55 et 650x50 : à 18 fr. ; 650x65, depuis 15 fr. Tous les pneus à petits prix ; courroie, le mètre : 15 fr. Demandez notre tarif

FN VENTE - ACHAT
ÉCHANGE
AUX MEILLEURES CONDITIONS
28, rue Henri-Poincaré - Paris-20^e

NOVI

12 à 16 **CHEMIN des VIGNES**
PANTIN (SEINE) **NOVILUX**

ONT VAINCU LA NUIT
ET ASSURENT LA SÉCURITÉ
DES MOTOCYCLISTES

PIÈCES HARLEY
pour
L'année gratuite - Prix sans concurrence
Bougie spéciale "SPLITDORF" Prix : 25 fr.
Établissements Pierre PSALTY
271 Boulevard Pereire - PARIS
Tél. Galvani 55-52 - M. Maillot

ON NE DISCUTE PAS

Les Réparations faites
par le Spécialiste... **GRIMAUT** ALLEZ LE VOIR...
5, Rue de Chatenay - FONTENAY-AUX-ROSES (Seine)
L'ACCUEIL Y EST BON & LA NOTE LÉGÈRE

Bouteilles Magondeaux 250 litres à 75 fr.
Moers, 56, fbg St-Antoine, Paris (12^e).
Faites reteindre, redoubler, imperméabiliser vos vêtements de cuirs usagés, détériorés, directement à l'Usine Demolux, 39, rue Vandame. Ségur 52-19; prix de gros. Expédition franco province.

Pour avril appartement : entrée, salle-à-manger, chambre à coucher, grand débarras. W.-C., cuisine, ch. domestique, cave, chauffage central, gar. moto : 3.100 fr. + 10%. Ecrire pr rend-vous : Quencez, 1, quai Voltaire Le Pecq.

3 Magnétos, 4 cylindres Saga et Ducellier, en parfait état de marche, valeur : 650 fr., cédées à 300 fr. S'adresser à *Moto Revue*.

Garage pour motos, prix modérés, 14, boulevard Péreire. Wag. 95-04.

Pneus imperforables Menjou sections courantes, conditions spéciales aux abonnés et lecteurs. S'adresser à *Moto Revue*.

Quatre années de Moto Revue à céder à bas prix. Renault, 9, bd Jean-Jaurès, à Arpajon (S.-et-O.).

Lot intéressant pour revendeurs : 1 pneu neuf à tringle, 26x3,5; 3 merveilleux sièges AR; 2 porte-bagages avec sacoches; 1 dynamo, etc... Toutes offres raisonnables acceptées. S'adresser à Decambox, 36 ter, rue de la Tour-d'Auvergne, à Paris.

Associé libéré service militaire, aimant la moto, est demandé pour seconder et donner extensions à affaire de fabrication et fourniture en gros de pièces détachées pour la moto.

Affaire très sérieuse et d'avenir. Il faut 200.000 francs pour traiter. Curieux s'abstenir. Il ne sera répondu qu'à offre sérieuse. Ecrire : Mme Gros 100, rue Liandier, Marseille.

Représentation, sidecar V. W. demande représentants visitant les Agents de Moto-

**Assurez-vous à
"MOTO-REVUE"**

L'Antenne
JOURNAL FRANÇAIS DE VULGARISATION
T S F

**Sans-filistes!!
lisez**

L'Hebdomadaire le plus complet qui s'impose par sa technique, ses programmes complets des RADIO-CONCERTS, ses rubriques variées : disques, films parlants et sonores, eux, etc...

Parait
tous les
Vendredis
PRIX
1 FR. 25

Un spécimen gratuit sera
envoyé à toute personne
qui en fera la demande en se
référant de *Moto Revue*.

L'Antenne,
53, Rue Réaumur, PARIS-2^e

ACCU SEC DARY
SPECIAL POUR MOTO
35 rue Chevallier - Levallois-Perret - Seine - Tel. Pereire, 03-64

MOTOCONFORT

Bloc-moteur sport
Culbuteur double échappement.
3 CV. 4.000 : 4 CV. 4.800 : 5 CV. 4.950

Vélocycle 100 cc. à chaîne
Neuf et garanti : 999 fr. net

VOITURES DONNET

Tous modèles. Vente à crédit
Modèle 4 CV. : 300 fr. par mois

Louis BOUCHEZ
Concessionnaire
7, Bd Victor-Hugo, St-Ouen
Ouvert le Dimanche
Motos d'occasion 2 à 5 cv. bas prix

LISEZ

*L'actualité
Automobile*

Supplément de Moto Revue

Tout pour MOTOS

Les Accessoires
aux meilleurs prix
80 MOTOS DIVERSES EN STOCK
Pièces HARLEY et INDIAN en solde
Le Plus GRAND CHOIX de Moteurs
2 et 4 temps neufs et d'occasion
Dépôt des VÉLOMOTEURS D. S.,
Type B. M. A - Moteur AUZIER.
transmission par chaîne
Stock de chaînes DUCKWORTH
BEAUSOLEIL 9, Rue Saint-Sabin
PARIS - (Bastille)

cyclettes Paris et Province, écrire avec références, 5, rue Franklin, Le Pré Saint-Gervais.

Blouson moto tout cuir ferm. éclair. neuf. Equin 12, Rond-Point des Arènes à Arles.

Collection Moto Revue depuis origine, en tout ou partie au plus offrant. Belval, 12, rue St-Joseph, à St-Etienne (Loire).

POUR CENT SOUS

SANS VOUS DÉRANGER :

Nom..... Prénom.....

Adresse.....

Je déclare souscrire un abonnement de trois mois à *Moto Revue* (1) pour le prix de 15 francs payable (2) :

a) en un reçu de 15 francs qui me sera présenté sans autres frais (3) à l'adresse ci-dessus dans les quinze jours de la souscription. Date et signature :

b) en un mandat-chèque postal à votre compte chèque postal Paris 297-37 (4).

(1) Les abonnements partent du premier samedi après la souscription.

(2) Rayez la mention inutile.

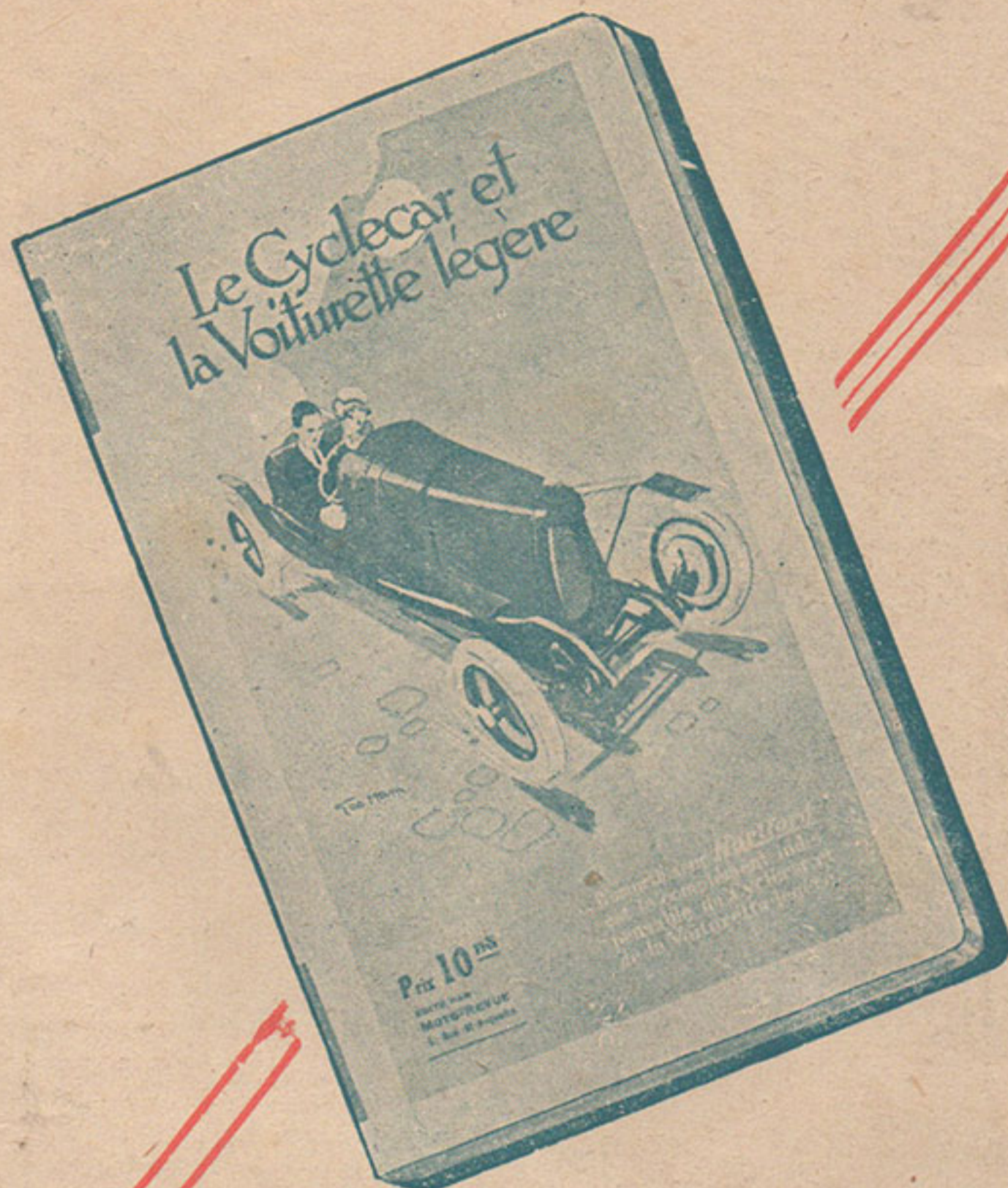
(3) Dans le cas où la traite ne serait pas payée à sa présentation les frais d'impayés, 4 francs, sont à la charge de l'abonné.

(4) Frais 0 fr. 40 quelle que soit la somme envoyée. Tous les autres modes de paiement sont acceptés.

Tiré sur rotative à l'imprimerie spéciale du *Moto Revue*, 30, rue du Poteau, Paris (18)

Le Gérant : C. LACOME

Adressez toute la correspondance : 51, Rue Vivienne, Paris



Un ouvrage pratique et technique
qu'il faut lire...

Le Cyclecar et la Voiturette Légère

Prix: 10 francs

Prix spécial pour nos abonnés CINQ
FRANCS; par poste, à outre 1 fr. 50, et
pour l'étranger 3 fr. 30.

Mandats ou chèques postaux à
MOTO REVUE (Service Commercial)

TABLE DES MATIÈRES

Préface. — Le cyclecar et la voiturette légère trait d'union entre la voiture et la motocyclette.

Introduction : Historique de la voiturette au tricar et au cyclecar d'avant-guerre. Type du cyclecar d'avant-guerre. Enorme développement du cyclecar depuis la guerre, sa forme actuelle et les tendances de sa construction.

Différents types de cyclecars : Les trois roues, diverses dispositions. Scoot sociable. Autocarrier. Morgan. Les quatre roues

PREMIÈRE PARTIE

Théorie : I. Le moteur. — Fonctionnement du moteur à quatre-temps. Principe du moteur à deux-temps. Ce qu'est en réalité un moteur. Rôle du volant, polycylindre, équilibrage.

Refroidissement. — Refroidissement par air. Refroidissement à eau. Pompe et termo-siphon.

Les distributions — Différentes dispositions des soupapes et de l'arbre à cames

La culasse. — Phénomène de turbulence

Anticipation des temps.

Quelques types de deux-temps. — Bicylindre de Violet. Pistons à double alésage.

Comment est construit un moteur : Les cylindres. — Le piston. — Segments, pistons en aluminium. — Les soupapes. — Moteurs sans soupapes. — La distribution. — Carter, bielles et vilebrequins. — Le graissage.

Allumage : Théorie de la magnéto. — Réalisation de la magnéto. Rôle du Rupteur. — La magnéto sur les différents types de moteurs. — Quelques systèmes originaux, magnétos à bobinage fixe, volants magnétiques.

Carburateurs : Nécessité d'un mélange correct. — Qualités du mélange. — Différents types de carburateurs, carburateur par évaporation, carburateur à gicleur réglage par l'air, réglage par l'essence. — Le carburateur moderne. — Gicleur de ralenti. — Cuve à niveau constant. — Silencieux.

Châssis et suspensions : Châssis en tubes. — Triangulation. — Châssis en bois armé. — Châssis en cornières. — Châssis coques. — Les suspensions. Qualités d'une bonne suspension. Ressorts à boudin et ressorts à lames. Différents genres de ressorts à lames. — Amortisseurs. — Direction. — Les freins.

DEUXIÈME PARTIE

L'ENTRETIEN

Le moteur : Le moteur neuf. — Soins à lui donner. Un procédé énergique, graissage. Refroidissement. — Réglages périodiques du moteur. — Rodage des soupapes et dégrasage du moteur. — Révision annuelle. — Quelques particularités des deux cylindres en V. — Les culbuteurs, les guides soupapes. — Quelques indications sur les deux-temps. — Un moteur est une machine de précision mais robuste.

L'allumage Affaiblissement progressif de l'étincelle. — Ratés d'allumage à toutes les allures. — Les bougies d'allumage. — Ecartements des électrodes. — Avance à l'allumage. — Disrupteurs

Carburateurs : Quelques carburateurs modernes et leur réglage. — Le Zenith. — Le Longuemare. — Solex. — Le Claudel. — Le Cozette. — Etc. — Le réservoir. Réservoir en charge et sous pression. — Filtrez toujours votre essence. — Un filtre à essence est nécessaire.

Les transmissions. Changement de vitesse : Embayage. — Différents types de changement de vitesse. Changement de vitesse par chaînes. — Exemple du G. N. — Changement de vitesse par plateau. — Changement de vitesse progressif. Le Turicum. Nécessité d'une bonne exécution. Difficultés à surmonter. — Changements de vitesse par galets. Changements de vitesse par engrenages. — Principes. — Emplacement du changement de vitesse. — Changement de vitesse par satellites. — Différents systèmes d'embrayages. Cônes direct et inverse. Embayage à disque unique et à disques multiples. — Transmission finale. La courroie, la chaîne, pignons d'angle, vis sans fin. — Arbre à cardan. — Entretien des transmissions (la courroie, la chaîne, engrenages et cardan, embrayage plateaux de friction), les soins qu'ils requièrent. — A propos du Morgan.

Entretien du châssis et de la suspension : Graissage nécessaire des ressorts. Graissage. Soins à donner à : direction, roues freins.

Carrosseries et accessoires — Les carrosseries actuelles sont confortables. Les différents matériaux employés — Carrosserie en tandem côte à côte, places décalées. Types de carrosseries. — Eclairage. L'acétylène dissous et l'électricité. — L'indicateur de vitesse.

Entretien des appareils d'éclairage : I. — L'acétylène. — Le réservoir à eau. — Le panier à carbure. — Les tuyaux. — Les becs

II. — L'électricité — Soins à donner aux accumulateurs

Entretien de la carrosserie — Roues et Pneus: Valves et boulons de sûreté. — L'enveloppe. — Sa constitution, carcasse en toile et pneus câblés. — Les roues. Les pneus, les sections les plus généralement employés. — Chambres à embout. — Comment gonfler. Soins à prendre des chambres de rechange. — Démontage d'un pneu. — Réparation des chambres. — Réparation des enveloppes. — Eclatement d'un pneu. — Ménagez les pneus. — Longévité, raccourcie par une conduite brutale.

TROISIÈME PARTIE

SUR LA ROUTE

I. — **Mise en marche :** La mise en marche. Moteur chaud et moteur froid. — Démarrage et changement de vitesse. — L'art de changer de vitesse. — Transmissions à plateaux. — Pour descendre la gamme des vitesses. — Méthode du double débrayage.

II. **La conduite :** Evaluation des vitesses. Utilité de l'indicateur. — Education de l'œil. — Les côtes. Inutilité de monter la prise directe, ne pas attendre que le moteur commence à hoqueter pour changer de vitesse. — Les descentes. Ne pas laisser accélérer plus que la vitesse maximum en palier. Emploi du moteur frein. — Les virages. — Eclatement. — Dérapages.

III. — **En conduisant :** Observance des règlements. — Les avertisseurs. — La patience. — Les obstacles. — Courtoisie de la route. — Dans les villes.

IV. — **Quelques ennuis :** En panne. — Le moteur ne part pas. — Arrêt du moteur en cours de route. — Le moteur s'arrête quand on l'emballe. — Ratés et arrêt progressif. — Pertes de puissance avec ou sans ratés. Cornement. — Sifflements. — Explosion dans le silencieux. — Retours au carburateur.

CONCLUSION



... mais
n'empêchez personne

Pourquoi, en effet, répandre le sillage de l'insupportable odeur de l'huile de ricin puisque la qualité sans égale de **Mobiloil** vous donnera, et combien plus économiquement: une sécurité tout aussi complète, un plaisir tout aussi vif, sans vous faire honnir par personne.

Faites comme la plupart de nos grands champions: adoptez le type de **Mobiloil** recommandé pour votre moto par notre Tableau de Graissage. Son usage est économique et sûr.

Partout, toujours, employez



Mobiloil

V A C U U M O I L C O M P A N Y S. A. F.