

24^e ANNÉE N° 676
22 FÉVRIER 1936

Essai de la 500 Monet-Goyon L.S.5 P.

MOTO REVUE

TOUS LES
SAMEDIS

LE NUMÉRO

1^{fr.} 25

MOTOS SIDECARS
CYCLECARS
ET VOITURETTES

*500 M.G.
L.S.5*



TELEPHONE :
GUTENB. 73.32
4 LIGNES GROUPEES
C.I.C. POSTAL, 297.37

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

Un motocycliste allemand a imaginé de munir de chenilles les roues d'une moto, pour rouler sur la neige, quant au side-car, sa roue est supportée par une sorte de ski. Une question se pose cependant : comment l'ensemble peut-il se diriger ?



Lisez

SPORTS d'HIVER

Le grand hebdomadaire spécialisé dans
tous les sports de neige et de glace
SKI - PATINAGE - HOCKEY - BOB - CURLING

En vente partout

Edité 12, Rue de Cléry, Paris - (2^e)

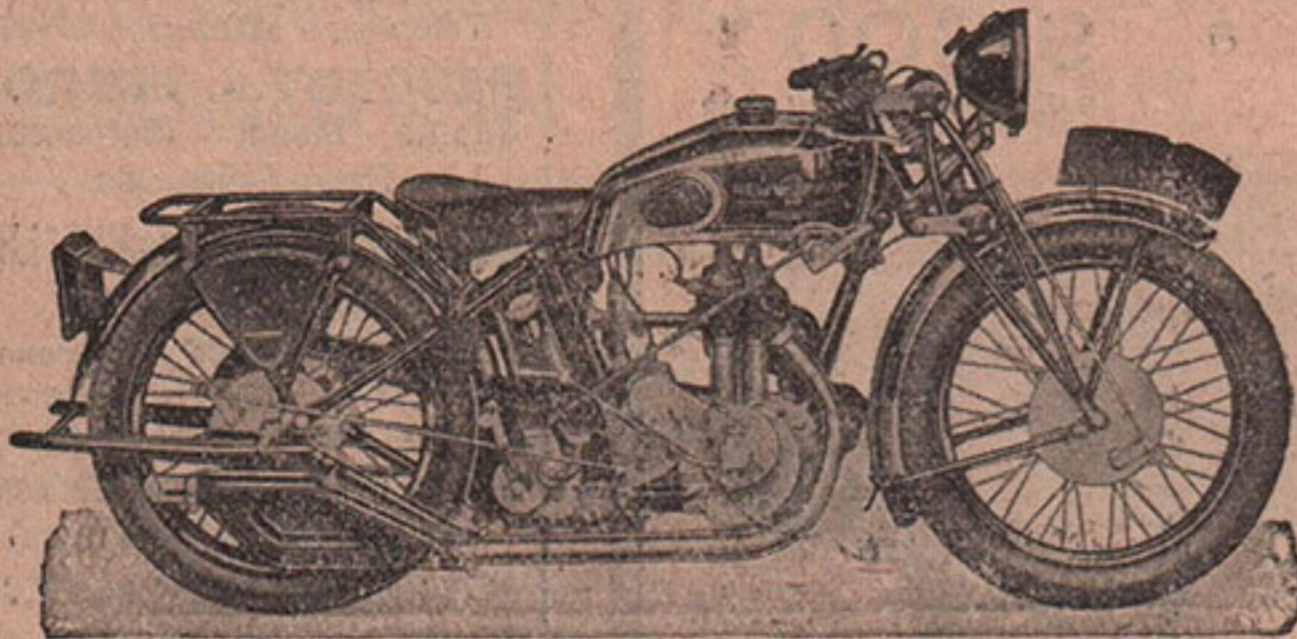
NEW-MAP

LA MOTOCYCLETTE
DE GRAND LUXE

— SÉRIE 4 CV. —

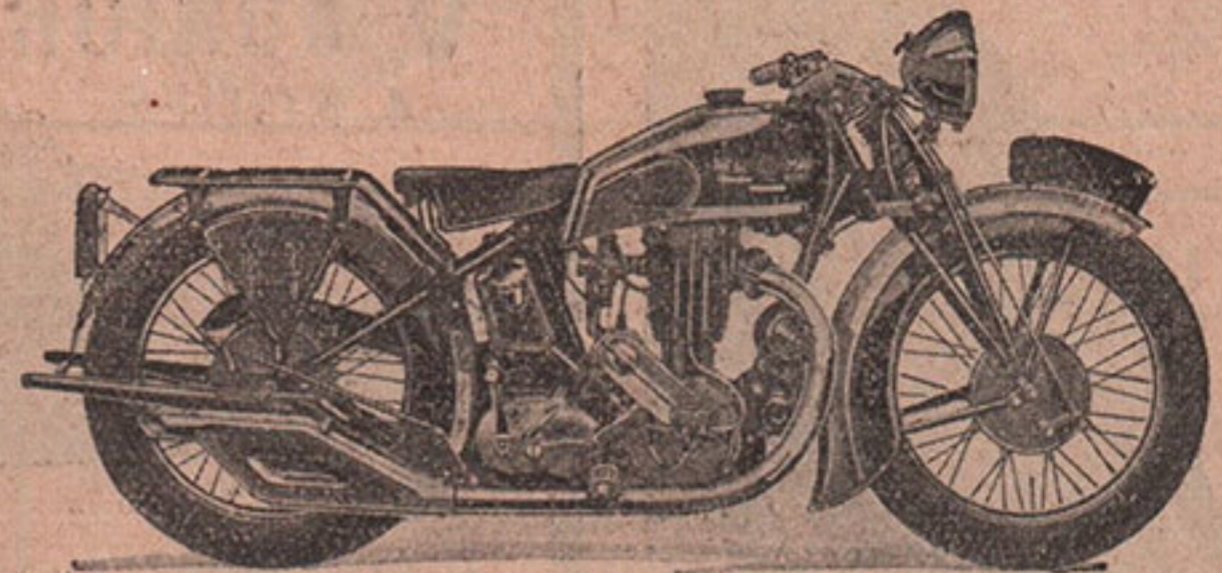
POUR LE TOURISME

POUR LE SPORT



TYPE J.T.L. 3. MOTEUR JAP,
SOUPAPES LATÉRALES,

PRIX : **3.675** frs.

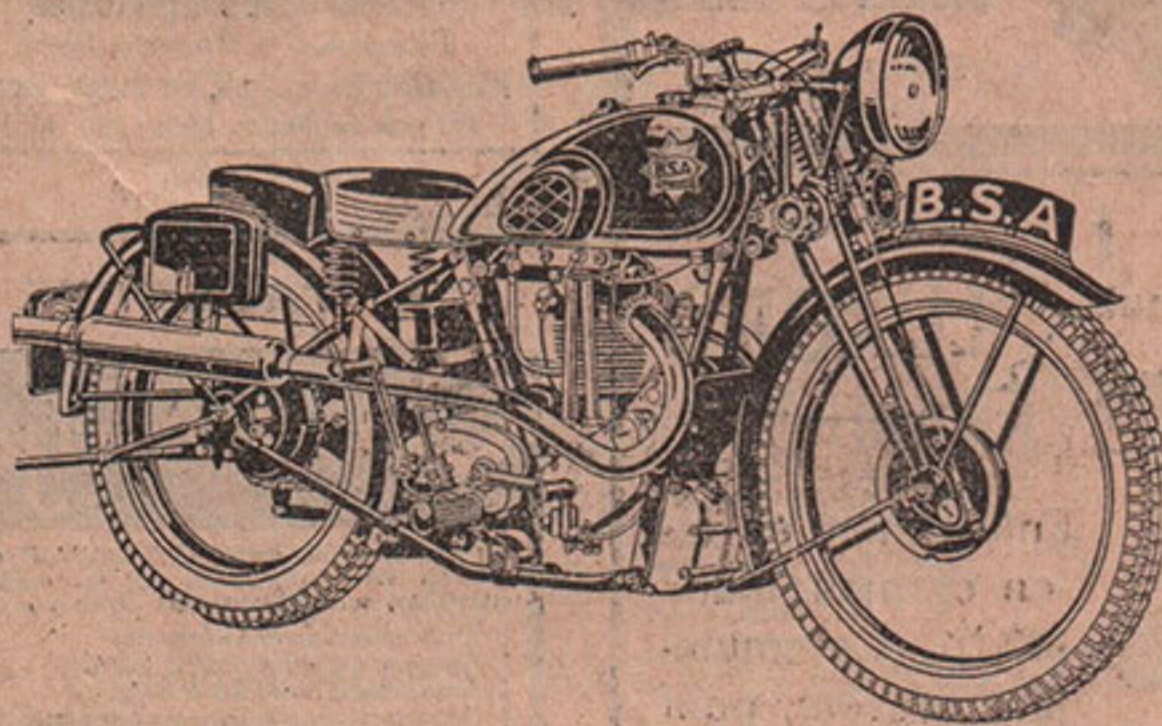


TYPE O.H.V.L. 3. MOTEUR MAG,
CULBUTEURS DOUBLE ÉCHAPPEMENT

PRIX : **4.975** frs.

Catalogues et Renseignements sur demande
USINES ET BUREAUX
à **LYON** : 122-124, Avenue Lacassagne

STOCK PARIS ET NORD :
E. FROTEY, 12, Rue Jean-Nicot - **PARIS**
Téléphone **SÉGUR 20-09** — Métro : Invalides



B. S. A.

LA PREMIÈRE
MARQUE DU MONDE

Type Q-8 5 C.V.

“ÉTOILE EMPIRE”



Perfection dans la technique moderne, est le type rêvé de moto de grand tourisme, super-puissante, luxueuse, et d'une tenue de route impeccable.

QUELQUES CARACTERISTIQUES SAILLANTES DE LA « Q-8 » :

Cylindre en fonte de nickel-chromé résistant indéfiniment à l'ovalisation.

Piston en silicium avec deux segments en acier durci et un râcleur très efficace en fonte.

Carter de chaîne motrice en aluminium moulé avec graissage automatique des deux chaînes.

Réservoir d'essence contenant 14 litres avec robinet à réserve.

Roue arrière à broche instantanément détachable.

Boîte à 4 vitesses avec sélecteur au pied.

Équipement luxueux comportant : éclairage par magdyno Lucas avec tableau de bord et balladeuse ; avertisseur électrique Lucas de luxe ; compteur Jaeger-Smith bi-totalisateur avec commande dans le moyeu avant.

PRIX COMPLETE,

7.950 fr.

VENTE A CRÉDIT EN 12 OU 18 MOIS

B. S. A., 25, Rue Duret, PARIS (16°) - Tél. Passy 82-20

Découpez et envoyez-nous ce bon aujourd'hui
Bon pour le catalogue des motos BSA 1936
Nom
Rue
Ville
Dépt

TOUT POUR
LMP JAP Bte BURMAN
NEW-MAP
Service DÉPANNAGE
ACHAT - ÉCHANGE - RÉVISION - REMISE A NEUF
ECHANGE-STANDARD de toutes pièces cadres et fourches

CONDITIONS
AUX
AGENTS

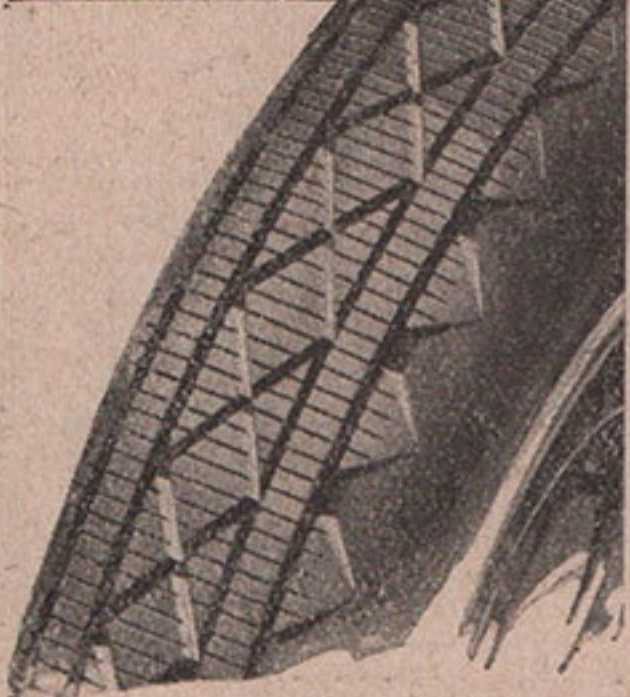
AGENCE GÉNÉRALE
12, rue Jean-Nicot, PARIS-7^e
Séjour 20-09 - Métro : Invalides

TOUT POUR
RÉPARATIONS
ATELIER SPÉCIALISÉ
dans la réparation
de tous moteurs

Toutes Pièces
Détachées pour
moteur **MAG**
Échange-Standard
cadres - fourches
etc.



ADERSOL
Surprofil de
Sécurité



"L'ADÉRISSATION" des pneus est la découverte la plus sensationnelle et qui a révélé les conditions exactes dans lesquelles doivent se trouver une bande de roulement pour adhérer au sol et éviter le dérapage. C'est le plus grand pas fait vers la sécurité depuis l'application des freins avant. Motocyclistes vous avez encore plus besoin que les automobilistes de "l'Adérisation".

Faites adérer vos pneus en 20 minutes dans une des 300 stations Adersol-Técalémit

Prix: **15^{frs}** par roue

Catalogue en couleurs de tous articles MOTO-VELO-AUTO sur demande à **TÉCALEMIT** 18, Rue Brunel, Paris-17^e

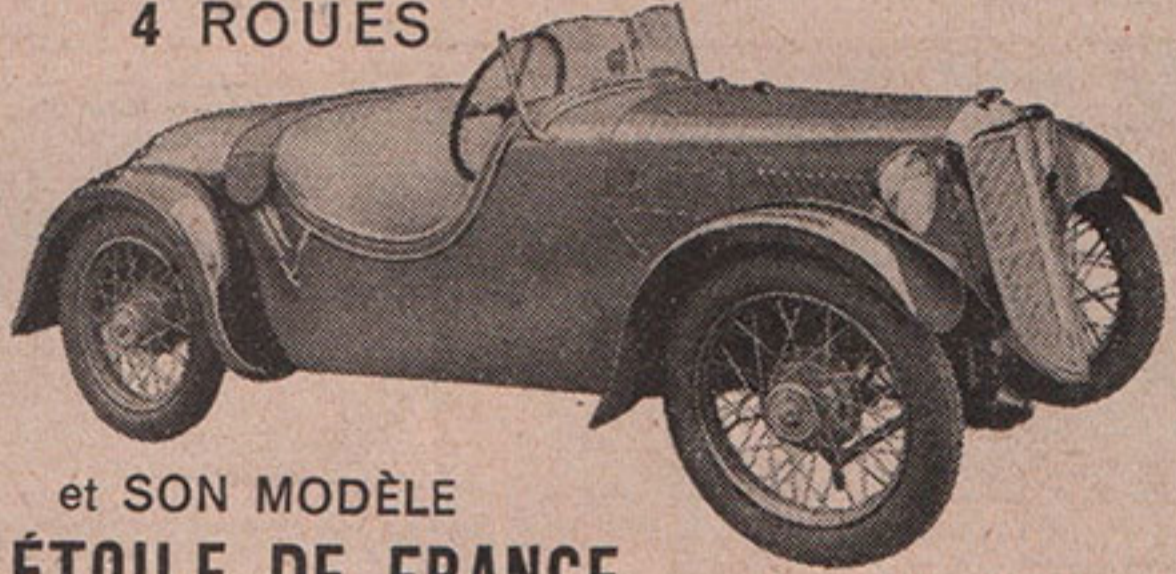
M _____
ADERSOL _____

TERROT
Pour vendre, acheter, échanger consulter d'abord :
A. DUBOIS
ex-Chef Service
Réparation Monet-Goyon
Recordman Bol d'Or 175 cmc.
56, rue Aristide-Briand, LEVALLOIS
Tél. : Wagram 51-59

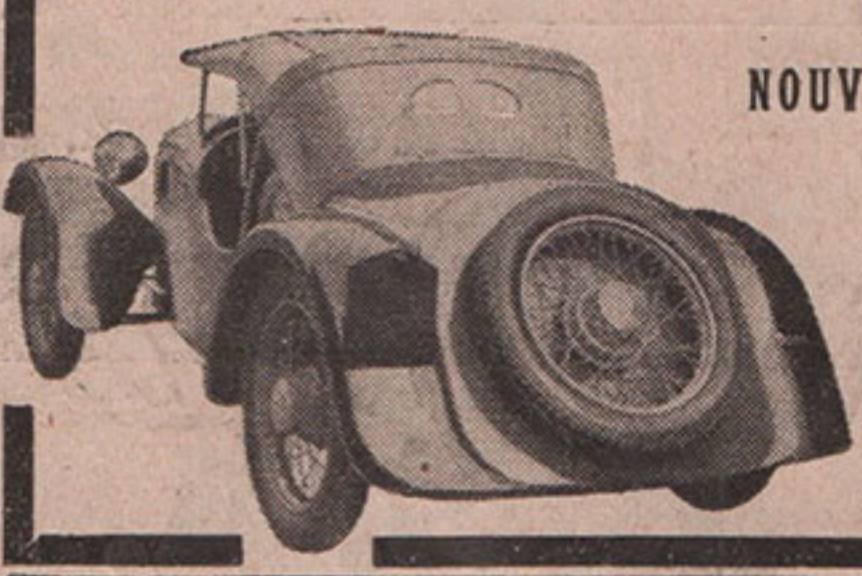
DARMONT

vous invite à aller voir...
178, rue de Courcelles - Paris

SON MODÈLE
V JUNIOR à **9.900** Fr.
4 ROUES entièrement équipé

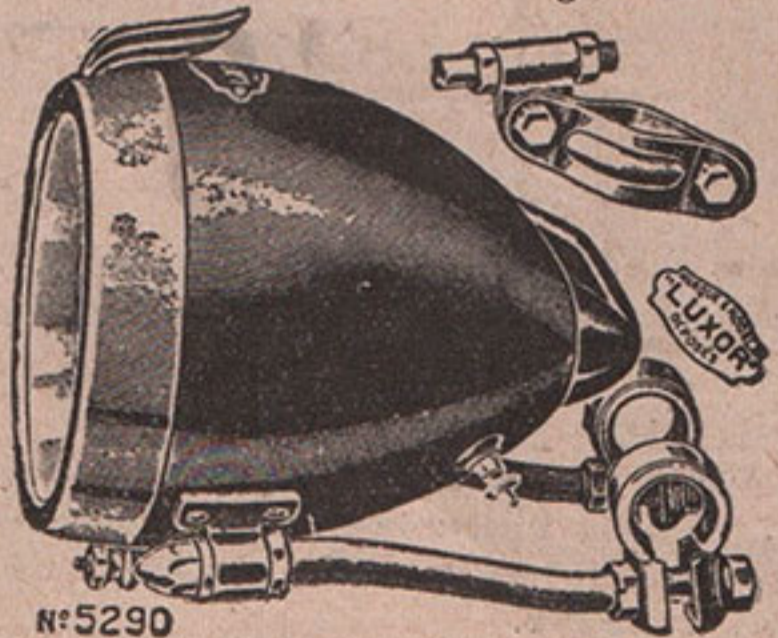


et SON MODÈLE
ÉTOILE DE FRANCE
3 ROUES à **6.950** entièrement équipé



Demandez le
NOUVEAU CATALOGUE 1936
adressé gratuitement sur demande à l'usine
39, rue Jules-Ferry
COURBEVOIE (Seine)
Tél. : Déf. 05-25

Une Nouveauté !
Projecteur profilé aérodynamique
"LUXOR"
— Fabrication sans égale —



Entièrement en laiton chromé, diam. 130 mm. Commutateur breveté, pour éclairage route et lampe veilleuse.

Livré avec colliers pour guidon ou tubes de fourches.

Prix de vente imposé : (sans ampoules) **45 frs**

TRAIZET & C^{ie} - fabricants, 32, rue de Cambrai - PARIS-19^e

VISITEZ NOTRE HALL ouvert dim. toute la journée

DEPREZ

187, rue Armand-Sylvestre, 187
COURBEVOIE (près Gare d'Asnières)
Téléphone : Défense 07-02

PEUGEOT - TERROT
Gnome - Monet - Motobécane
René Gillet, etc.

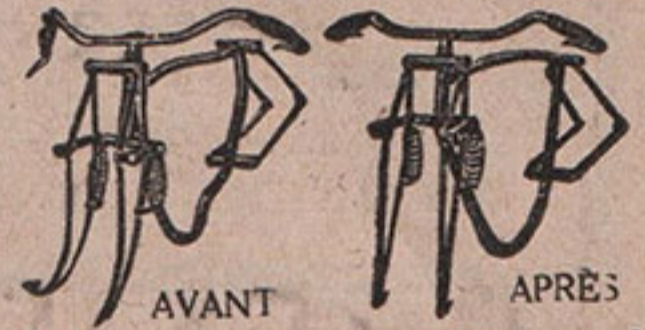
Exposition des Sidecars **BUFLIER**
Bernardet, Vannod, etc.

AU COMPTANT : Prix spéciaux
CRÉDIT : 1/4 à la commande

ACHAT - ÉCHANGE
Motos d'occasions et Sidecars
révisés (Garanties 6 mois)

RÉPARATION - STOCK DE PIÈCES
PNEUS - ACCESSOIRES

GRATUIT Apprend à conduire
Garage pendant 6 mois
Succ. PARIS : 7, Rue Meslay (3^e)



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

LA TABLETTE

Carbohyd

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

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

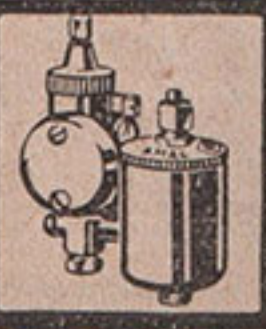
MERVEILLEUX POUR LES MOTOS les Tablettes CARBOHYD

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

(Procès-verbal : Arts et Métiers N° 70.984)
Ne coûtent rien, l'économie d'essence seule réalisée est supérieure au prix d'achat.

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

CARBOHYD, 111, B^d Magenta, PARIS-10^e
vous recevrez 2 tubes d'essai pour 100 lit. d'essence.



TOUTES LES PIÈCES DE CARBURATEURS D'ORIGINE

← **"AMAC"** "Skilfo" **GURTNER** →

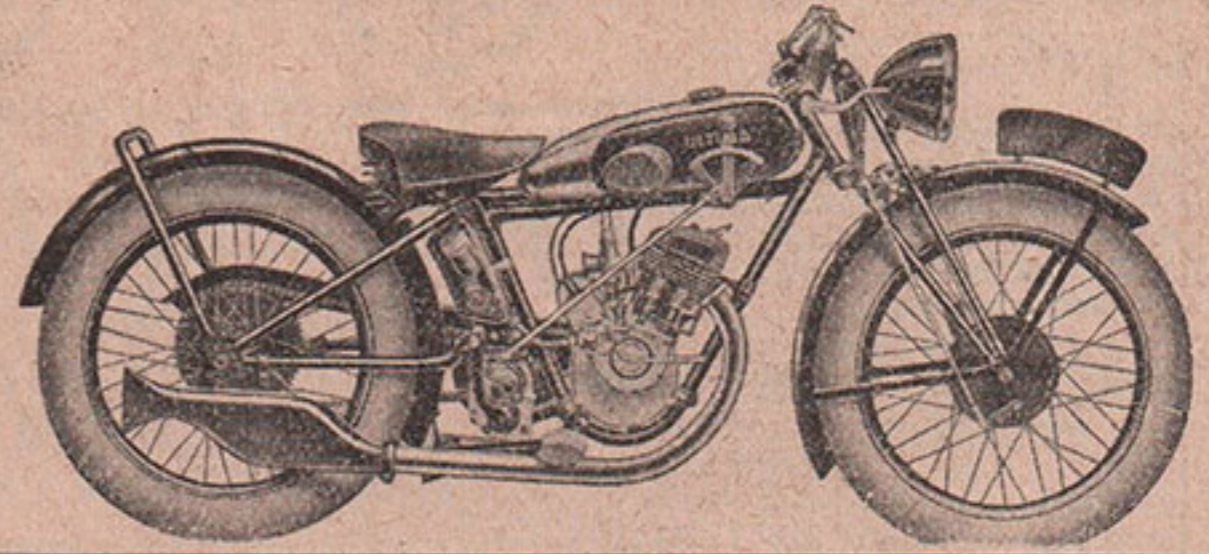
SONT EXPÉDIÉES LE JOUR MÊME PAR **CHARLEVILLE (ARDENNES)**
CATALOGUE FRANCO



ULTIMA "UTILITAIRES"

250cmc., 4 Temps avec éclairage électrique... **3.250 fr.**

350cmc., 4 Temps avec éclairage électrique... **3.450 fr.**



AGENCE & STOCK Région PARIS **R. VOIVENEL, 46, rue des Orteaux, PARIS (20°)**

Motocyclettes **ULTIMA** - **E. BILLION, Constructeur** 26, r. du Commandant-Faurax, LYON (6°)

AUTOMOBILISTES MOTOCYCLISTES

N'ACHETEZ PAS VOTRE
MOTO OU VOTRE VOITURE
AVANT D'AVOIR VISITÉ

L'EXPOSITION
PERMANENTE

DUFAYEL-AUTOS

PALAIS DE LA NOUVEAUTÉ
24, Rue de Clignancourt - PARIS
TÉLÉPHONE : NORD 37-50

VENTE DES GRANDES MARQUES
NEUVES ou D'OCCASION
A CREDIT
CONDITIONS EXCEPTIONNELLES

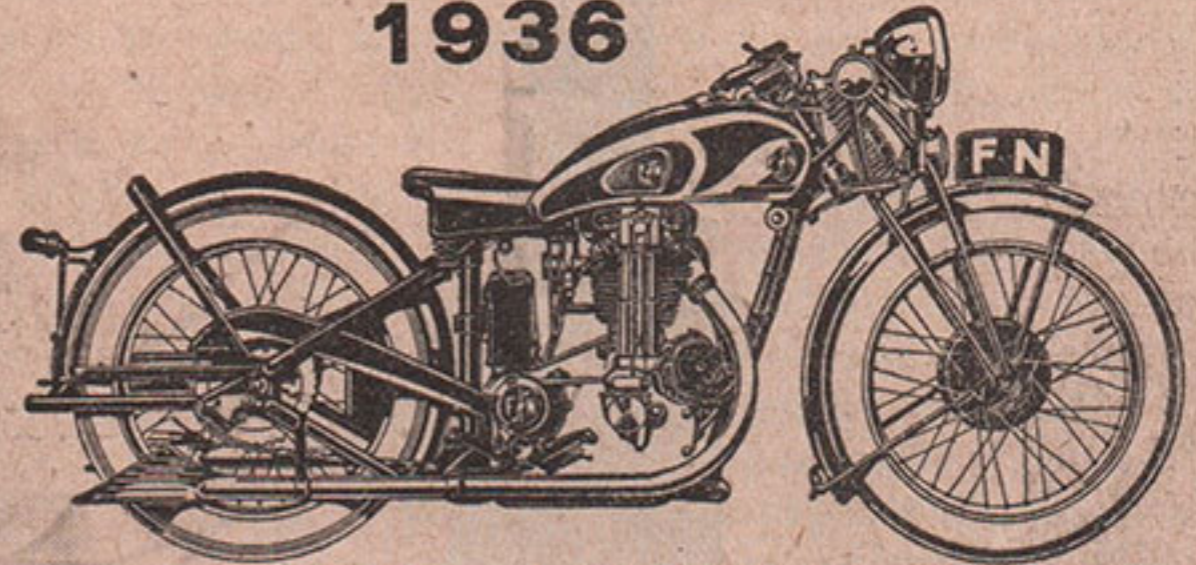


FABRIQUE NATIONALE

D'HERSTAL (Belgique)
4, Rue Pierret - NEUILLY-sur-SEINE

NOUVELLES SÉRIES
ET NOUVEAUX PRIX

1936



La 500 cmc. - Supersport

UNE GARANTIE DE PREMIER ORDRE
POUR L'ACHETEUR:

F.N. DETIENT A L'HEURE ACTUELLE
79 RECORDS
DU MONDE

THE MOTORIST

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

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

SEATLESS
PANTALON
DE MOTO
Protection
absolue
Depuis 59 fr.

CANADIENNE
115 Fr.



Article
soigné
à
145
Fr.

CUIR 3/4
150 Fr.

CASQUE
protecteur
renforcé
depuis
59 Fr.



BOTTES
Aviateur
RUSSIA
tous genres
depuis
99 Fr.



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



CUISSARDS
IMPERMEABLES
1^{er} CHOIX
La paire
20 F.



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

En réclame... Exceptionnel

Carburateurs neufs **50**

Air et gaz pour 1-2-3-4 CV. - Frs.:

Moteurs B.M.A. **450**

100 cm³ - neufs - complets - Frs.:

Le stock le plus important de
MOTOS d'occasion, de pièces
détachées et d'accessoires

Magnétos, moteurs, boîtes, moyeux

ÉTABL^{ts} BEAUSOLEIL - 9, RUE SAINT-SABIN - PARIS

- Ouvert samedi - dimanche -

QUALITÉ! QUALITÉ! QUALITÉ!

K.L.G



24 Frs

LA MEILLEURE BOUGIE DU MONDE

PUB. ANDRÉ HIRSCH - PARIS

Publ. J. BAZAINE

REGARDEZ CE BLOC

Examinons en détail une moto GILLET : le fini mécanique, la robustesse des organes, les trouvailles techniques, tout ce qui fait la qualité d'une moto, demande à être vu de près.

Aujourd'hui, regardons le bloc-moteur Gillet : Une seule pièce de fonderie. Tout y est ramassé, bien à sa place. L'ensemble donne une impression de simplicité qui est l'apanage de la perfection technique.

Remarquez l'assise de ce bloc sur son cadre "double berceau". Il y repose confortablement, en épousant la ligne générale du cadre et assure ainsi à la machine une stabilité et une tenue de route inégalées.

Si vous voulez une belle "mécanique",

Envoi franco sur demande
du nouveau catalogue
avec

PRIX EN BAISSÉ

achetez une GILLET

Gillet

HERSTAL

USINES A JEUMONT (Nord)

Services Commerciaux : 59, Av. de la Rochetaillée - ST-ÉTIENNE (Loire)

Magasin d'Exposition, Pièces Détachées, Ateliers de Réparations :

Tél. : Botzaris 87-77

46, Boulevard Magenta - PARIS



MOTO REVUE

HEBDOMADAIRE PARAISSANT LE SAMEDI
FONDÉE EN 1913
DIRECTEUR-FONDATEUR : CAMILLE LACOME
RÉDACTION - ADMINISTRATION - PUBLICITÉ
12, Rue de Cléry - PARIS (2^e)

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

IL FAUT TRAVAILLER LE DEUX-TEMPS

NOUS sommes persuadés que le deux-temps est loin d'avoir dit son dernier mot en course. La 250 cmc. la plus rapide est actuellement une deux-temps et elle est probablement aussi la plus régulière et la plus sûre. Certes il faut renoncer pour la course au deux-temps classique qui est par ailleurs un merveilleux moteur utilitaire. On peut en tirer un excellent rendement même en 5 ou 600 cmc. ainsi qu'en témoigne la Scott qui n'a pas la réputation de moisir sur la route, mais en ce qui concerne la course il ne semble pas que le deux-temps à carter pompe puisse rivaliser avec le quatre-temps. Il souffre de plusieurs défauts : l'alimentation est défectueuse et on ne peut, sans risque d'un gaspillage terrible de carburant, employer un compresseur, d'autant que toute suralimentation est impossible par suite de l'ouverture simultanée des orifices d'entrée des gaz et d'échappement. La forme irrégulière du piston et la grande surface qu'offre l'écran aux gaz brûlants sont d'autres inconvénients. Les moteurs à piston plat constituent un progrès, mais le problème de l'alimentation reste entier. Nous devons donc renoncer pour la course au deux-temps classique.

Le balayage en équicourant peut seul assurer la marche régulière des gaz. Trois types principaux s'offrent à notre choix : le moteur monocylindrique à pistons opposés, le bicylindre en U, à chambre d'explosion commune, le monocylindre alimenté par le haut du cylindre ce qui nécessite un système distributeur. Bien entendu on peut avec ces éléments réaliser des polycylindres.

On a pu être longtemps arrêté par la question du compresseur. Tout d'abord les compresseurs mal au point étaient délicats. Les compresseurs actuels sont extrêmement sûrs. Comme nous pouvons par divers procédés réaliser la précession de l'admission sur l'échappement, nous pouvons continuer à introduire des gaz dans le cylindre alors que l'orifice d'échappement est fermé. La suralimentation est donc devenue possible. Nous pouvons même utiliser deux compresseurs. L'un enverrait de l'air pour un balayage énergique des fumées. L'autre après la fermeture de l'échap-

pement introduirait un mélange riche qui se mélangerait à l'air. L'injection est une autre possibilité. Les résultats obtenus par l'injection directe dans un moteur d'aviation (à quatre temps il est vrai) sont des plus encourageants. Il n'y a aucune raison pour que l'injection ne donne pas d'heureux résultats sur le deux-temps.

L'allumage à longtemps gêné les constructeurs de deux-temps, les bougies ne tenant pas sur les deux-temps poussés. Là encore d'énormes progrès ont été accomplis et la bougie de 14 mm. permet de surmonter cette autre difficulté.

Parmi les deux-temps à grand rendement lequel l'emportera. Le deux-temps monocylindrique à pistons opposés a deux inconvénients : il est très encombrant. L'attelage du piston supérieur au vilebrequin, ou l'accouplement du vilebrequin supérieur au vilebrequin inférieur posent des problèmes délicats. Avec le moteur en U il est difficile de réaliser une chambre d'explosion de forme satisfaisante et il semble que ce moteur qui a retenu le premier l'attention des chercheurs accuse un léger déclin de popularité. On a l'impression que l'on s'intéresse surtout à l'heure actuelle aux deux-temps comportant un distributeur en tête du ou des cylindres soit celui sur lequel on fonde le plus d'espoir. On annonce que dans le prochain T.T. il y aurait un deux-temps à arbres à cames en tête. Deux-temps à soupapes? Nous ne le croyons pas. La durée d'ouverture est trop courte et l'inertie de la soupape trop

grande. La section de passage offerte par une soupape nous paraît également trop réduite, et bien que cette soupape soit refroidie par les gaz frais, il y a tout lieu de craindre qu'elle n'atteigne une température élevée et ne constitue un dangereux point chaud. Nous avons plus de confiance soit dans les distributeurs à piston (Jameson) ou dans les distributeurs rotatifs. Pour des raisons qu'il serait trop long d'exposer ici, nous croyons que le refroidissement se fera par liquide (eau ou éthyl-glycol).

Ne comptons toutefois pas tirer des deux-temps, pour perfectionnés qu'ils soient, une puissance double des quatre-temps. Les phases de distribution doivent se produire

SOMMAIRE

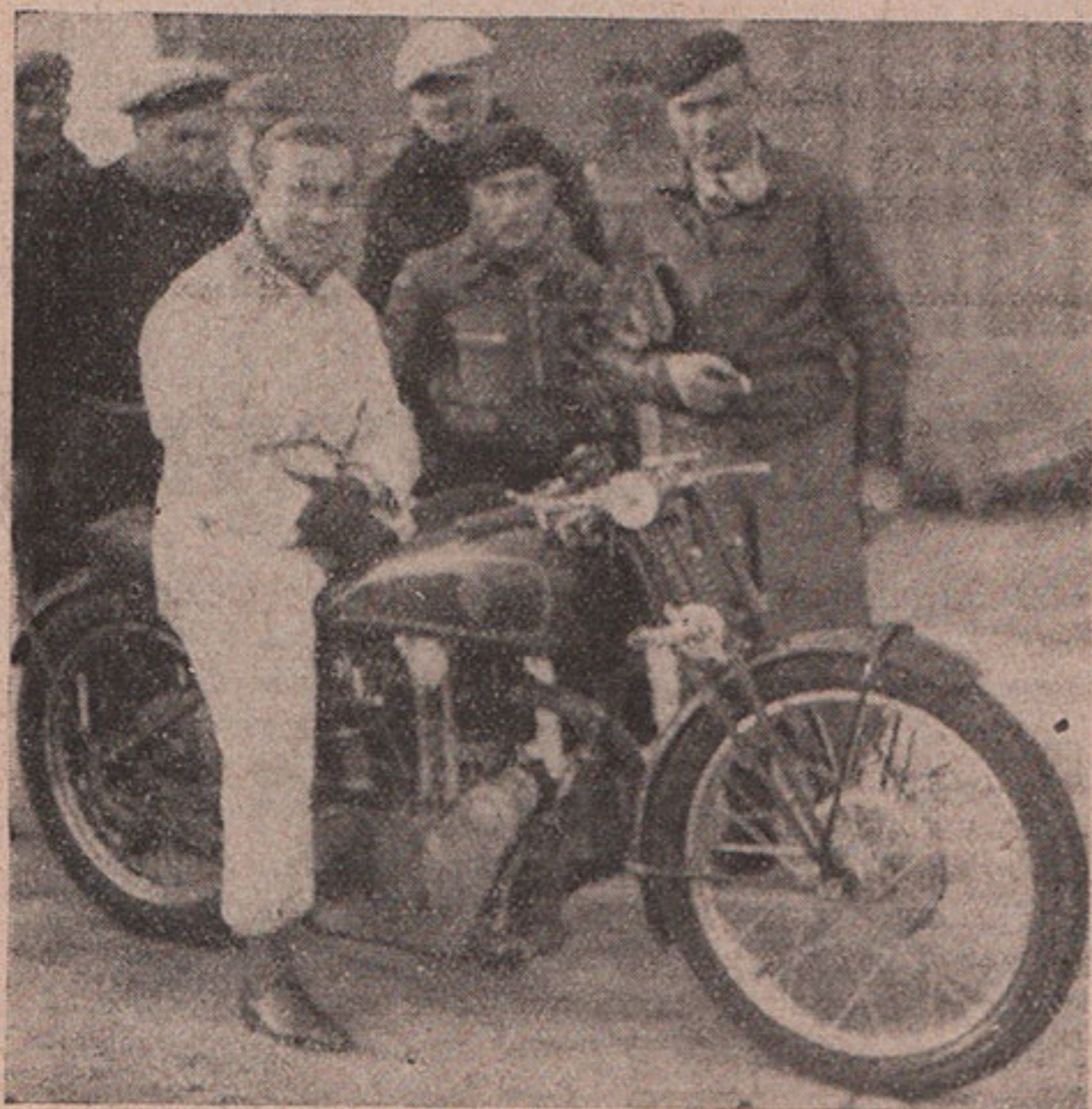
N^o 676
22 Février 1936

Informations	190
A propos de ressorts de selle, par J. PIVOIN	192
Catalyse des carburants alcoolisés, par P. LARGE	193
Comment je m'équipe l'hiver, par PIEL	195
La vérité physiologique dans ses rapports avec la pratique de la moto, par O. MUREAU	197
La femme et la moto, par R. MOLLARD	199
La 500 Monet-Goyon, type LS 5 P	200
L'armée et la motocyclette (suite) par R. SEXÉ	203
Un peu de technique sur le balourd des roues, par A. JACQUELIER	206
Constructeurs, fabricants	207
Le sport	208
La vie des clubs	209
Tribune libre	211
Questions et réponses	213

pendant une faible partie de la course du piston, et cela pose de gros problèmes car l'écoulement des gaz à de telles vitesses obéit à des lois encore mal définies. Il se produit d'étranges phénomènes de résonance. D'ailleurs les sections de passage étant malgré tout limitées il se produirait au delà de certains régimes des contrepressions très nuisibles.

Il est donc probable que le régime de puissance maxima de ces deux temps restera inférieur à celui des quatre-temps.

Ne nous dissimulons pas les difficultés que présente l'étude d'un deux-temps à grande puissance spécifique, mais soyons persuadés que des résultats remarquables peuvent être atteints.



RENÉ MILHOUX A MONTLHÉRY

Le prestigieux champion de la F.N. se trouvait dimanche dernier à Montlhéry, ainsi que nous le relatons dans la page sportive du présent numéro. Le voici posant spécialement pour les lecteurs de « Moto-Revue ».

On reconnaît derrière lui Genvrin et R. Martin que nous verrons tous deux le 8 mars dans l'éliminatoire du Bol d'Or.

INFORMATIONS

CYLINDRES QUI ÉCLATENT

L'ÉCLATEMENT d'un cylindre est complètement inconnu en ces temps de parois épaisses. La seule chose qui puisse arriver, c'est la rupture de l'embase, si les écrous sont serrés irrégulièrement. Mais il fut un temps où on croyait aux cylindres minces et où les fontes laissaient à désirer. Les pistons défoncés n'étaient pas rares non plus. Nous avons eu, au cours de nos premières années de motocyclisme, deux ruptures de cylindres. Dans un cas, l'embase lâcha et le cylindre vint aplatis le tube de renfort. Fort heureusement, le réservoir ne fut pas défoncé. Dans l'autre cas, le cylindre éclata, dans le sens de la longueur et tomba sur la route. Le piston fut également brisé, mais à part une bielle légèrement faussée, il n'y eut pas d'autres dégâts. Depuis ces temps reculés, nous n'avons eu aucun ennui sérieux de moteur, pas même une rupture de soupapes. Et pourtant, nos machines ont toujours été des machines rapides et nous n'avons pas toujours le temps de les entretenir comme il faudrait. Les ruptures de cadre, assez fréquentes autrefois, ont également disparues. Pour apprécier les machines modernes, il faut avoir roulé autrefois.

LE MAÎTRE DES VIBRATIONS

LES vibrations de résonance (dont le shimmy est un exemple) sont la bête noire de l'ingénieur. Il suffit d'un petit moteur électrique déséquilibré par une masselotte pour qu'une poutre robuste prenne, à certains régimes du moteur, des oscillations de grande amplitude à son extrémité libre. Si de telles vibrations se produisent sur une aile d'avion c'est la catastrophe et en fait des accidents tragiques semblent ne pas avoir eu d'autre

cause. On sait également que les paquebots géants, malgré tout le soin apporté à leur construction, souffrent souvent de vibrations. Un ingénieur éminent M. Rouy, s'est spécialisé dans l'étude de ces vibrations de résonance et l'on a fait appel à son concours pour remédier aux vibrations de la Normandie. La Cie Cunard l'a également consulté pour son paquebot *Queen Mary*. Les vibrations de résonances sont dues à une lente accumu-

UN DOCUMENT UNIQUE

VOULEZ-VOUS visiter toute l'Europe, de Serajevo à Gibraltar, en passant par Moscou ; traverser la Hongrie, l'Italie et l'Espagne pour rentrer à Paris par Malaga ? Suivez Rober Sexé !...

Cédant aux sollicitations de nombreux motocyclistes, il a publié réunies en un album artistique, 165 photos inédites accompagnées d'un texte entièrement original, clair, net, spirituel comme l'est tout ce qu'écrit Sexé.

Toute l'Europe à Moto

Tiré sur très grand format, en héliogravure, en planches de couleurs différentes, est un ouvrage de luxe, comme il n'en a jamais été consacré au tourisme motocycliste.

Toute l'Europe à moto tient plus encore que son titre ne promet, car Sexé nous montre les paysages variés de notre Afrique du Nord, de Marrakech au sud Tunisien.

En vente à La Maison de la Moto, au prix de 6 francs, franco : étranger : 7 fr. 25., abonnés 1 fr. 50 en moins.

lation d'énergie. Ce qu'il faut donc c'est dissiper au fur et à mesure l'énergie qui arrive à la pièce en vibration. C'est ce qu'a réalisé d'une manière très simple M. Rouy à l'aide d'un frein de vibration. Pour les ailes d'avion ce frein est constitué par un cylindre clos dont le haut et le bas communiquent par un canal latéral. Dans ce cylindre se trouve un piston de bronze maintenu entre deux ressorts antagonistes. On peut régler la section de passage du canal latéral. Les déplacements du piston sous l'effet de la vibration initiale font passer l'air du haut du cylindre vers le bas et c'est ce travail qui absorbe l'énergie perturbatrice. Pour empêcher un tube de vibrer, il suffira de deux bandes métalliques (comme celles d'un mètre métallique). Ces deux bandes dont l'une est rattachée au tube et l'autre à un point fixe, sont pressées l'une contre l'autre par un ressort placé en cavalier. Le frottement des deux bandes métalliques absorbe l'énergie perturbatrice. Tel est le principe appliqué sur la Normandie.

LE CODE DE LA ROUTE

POUR éviter d'être en contravention, ce qui a presque toujours pour corollaire le fâcheux procès-verbal, votre intérêt, même étant titulaire du permis de conduire, est de bien connaître l'actuel code de la route.

Vous pourrez vous en procurer à nos bureaux une édition parfaitement à jour au prix de 5 francs. Franco recommandé 6 francs.

ADOPTEZ L'ASSURANCE « WEEK-END »

UN tarif spécial dit « Tarif Week-End », est établi en faveur des personnes dont les véhicules entrant dans la classe BB (Promenade) en sont utilisés que les jours suivants :

- Tous les samedis, dimanches et lundis.
- Les jours de fêtes légales ainsi que la veille et le lendemain.
- A Pâques, du samedi avant les Rameaux inclus, jusqu'au lundi de Quasimodo inclus.
- A la Pentecôte, du vendredi avant la Pentecôte inclus, jusqu'au mercredi suivant inclus.
- Pendant les mois de vacances, c'est-à-dire pendant cinq semaines consécutives à partir de la date indiquée dans le préavis donné par l'assuré par lettre recommandée.
- Pendant les fêtes de Noël et du jour de l'An, du 24 décembre inclus jusqu'au 3 janvier.

POUR ARRIVER TOUJOURS PROPRE

Un tuyau

M. Gournac nous communique le tuyau suivant

POUR les motards qui ont un assez court trajet à faire et qui ont besoin dès leur arrivée au travail, d'être propres et normalement vêtus !... (malgré une pluie généreuse) voici quelques tuyaux :

Sur la tête, un ciré ou chapeau de marin, avoir soin en repliant le bord sur le devant, de former une gouttière allant assez loin en arrière, ou une forte écharpe de laine qui pompera l'eau. Un bon imperméable assez long, par forte pluie retrousser l'extrémité des manches à l'intérieur des gants à manchettes, pour éviter l'écoulement de l'eau jusqu'à l'intérieur des gants, de temps en temps, écouler l'eau par un geste élégant. Des cuissards avec tablier par devant protégeront efficacement le bas du corps, aux pieds de simples « caoutchouc » ou galoches de père de famille. Vous pourrez ainsi, en chaussettes de soie et souliers de daim si vous le voulez, commencer votre travail propre et frais comme l'œil.

GOURNAC, à Neuilly.

LA FOIRE DE LEIPZIG, 1936

La Foire de Leipzig, Printemps 1936, commencera le dimanche 1^{er} mars et fermera ses portes le lundi 9 mars. La Foire aux Echantillons finira le vendredi 6 mars, et la Foire Textile et de l'Habillement, le mercredi 4 mars.

La Grande Foire Technique et la Foire du Bâtiment dureront jusqu'au lundi 9 mars, à l'exception de la Foire spéciale de la Photographie, de l'Optique et de la Cinématographie qui se terminera le 6 mars.

MODIFICATIONS
AU CALENDRIER INTERNATIONAL

Le calendrier international vient d'être modifié par la F. I. C. M. pour les épreuves suivantes :

22 août : Grand Prix de l'Ulster (au lieu du 22 ou 29).

13 septembre : Grand Prix de Suède (au lieu du 16 ou 23 août).

27 septembre : Grand Prix d'Autriche (au lieu du 18 octobre).

LA MOTO BUGATTI

Il se confirme de plus en plus qu'Ettore Bugatti est en train de mettre au point, avec l'aide d'un très grand champion transalpin, une motocyclette de course à quatre cylindres et compresseur. Peut être grâce à Bugatti le motocyclisme français reprendra-t-il une place convenable dans le motocyclisme international ?

PARIS-NICE
se courra en une seule étape

C'est le 28 et le 29 mai que le M. C. de Nice organisera son épreuve annuelle. Elle aura lieu cette année en une seule étape.

Le parcours passera par Auxerre, Chagny, Bourg ou un arrêt de deux heures est prévu, Grenoble, Digne et la route Napoléon.

Les engagements à droits simples sont reçus jusqu'au 20 mars au M. C. de Nice, 4, rue Poncet, Nice.

DANS LES ÉPREUVES DE TOURISME

Les épreuves d'endurance seront cette année un peu plus animées qu'en 1935. Nous sommes en effet certains que certaines équipes officielles qui s'étaient abstenues l'an passé y participeront, remaniées en partie.

NARCY SUR LA NEIGE

Le sympathique crack de Peugeot, Camille Narcy s'initie actuellement aux beautés du ski dans une station hivernale en vogue. Pour l'instant, il n'est pas encore aussi sûr de lui sur ses « planches » que sur les deux roues de sa 515.

L'AMICALE DES
COUREURS MOTOCYCLISTES
DE FRANCE EST FONDÉE

Au cours d'une assemblée réunissant une trentaine de coureurs motocyclistes, l'Amicale a été créée le 8 février.

Ses principaux buts sont les suivants : établir un centre de relations amicales entre les coureurs motocyclistes ; faciliter les rapports entre organisateurs et coureurs ; venir en aide temporairement à ses membres ; étudier et réaliser toutes idées susceptibles de servir les intérêts de ses membres.

Les membres actifs de l'Amicale seront des licenciés de l'U.M.F. (de l'année en cours, ou de l'année précédente).

Leur cotisation annuelle a été fixée à 10 francs.

Le siège a été fixé 13, boulevard Gouvion-Saint-Cyr, Paris (17^e), où tous les coureurs motocyclistes que la question intéresse sont priés de se faire connaître ou d'écrire pour renseignements.

Le Bureau 1936 est composé comme suit :
Président : M. G. Printamp ; Vice-Présidents : MM. G. Bernard et G. Couturier ; Secrétaire général-Trésorier : M. H. Andreino ; Administrateurs : MM. R. Adnet et R. Pahin.

L'ARMÉE ET LA MOTO

En Allemagne où la motorisation de l'armée est très poussée les militaires subissent de dures épreuves en terrain varié. A ce sujet lire en page 203 la suite de l'article que notre collaborateur R. Sexé a commencé dans le dernier numéro de Moto Revue.

CAPELLANO VEND SA GUZZI

Contraint par son entreprise à ne plus courir Aldo Capellano, a décidé de vendre sa rapide 250 cmc. Guzzi, celle-là même, qui pilotée par Jeannin fit 141 sur la piste de Montlhéry. Capellano accepterait un échange avec une 500 cmc. rapide de tourisme Norton ou Saroléa.

A LA

MAISON DE LA MOTO

...Est exposé un important groupe de machines utilitaires autres que le vélomoteur, entre autres :

Dax. — Bloc 175 cmc., 2 temps, 3 vitesses.

D.K.W. — Bloc 100 cc., 2 temps, 3 vitesses.

Dollar. — Bloc 250 cmc., à culb., 3 vitesses.

F.N. — Bloc 200 cmc., 2 temps, 2 vitesses.

Gnome-Rhône. — Junior, bloc 250 cmc., 2 temps.

Magnat-Debon. — 250 cmc., latérales, 3 vit.

Monet-Goyon. — 250 cmc., 4 temps, 3 vit.

M.R. — Moto 100 cmc., bloc Sach, 2 vit.

Prester. — 175 cmc., 2 temps, moteur Vog. 2 vitesses.

Terrot. — 350 cmc., utilitaire, 4 temps, vitesses.

Ultima. — Bloc 175 cmc., 2 temps, 3 vit.

Ultima. — 250 latérales, 3 vitesses.

Motosacoche. — 250 cmc. soupapes opposées

New Map Jap. — 200 cmc., latérales.

Moloconfort. — 350 cmc., bloc utilitaire.

Peugeot 108, 250 cmc., bloc.

Motobécane. — 250, bloc utilitaire.

ON DIT QUE...

...Viennent d'être essayés le nouveau vélomoteur Motobécane à trois vitesses et kick-starter, ainsi que l'équipage sidecar Motobécane-Bernardet, l'un et l'autre essais en vue d'un très prochain compte rendu ;

...Comme on le verra d'autre part, Barthélemy, le spécialiste du sidecar, a ouvert entre le pont de Clichy et la place Voltaire à Asnières, un beau magasin et un non moins bel atelier de réparations ;

... Revil, ex Palais de la Moto aurait en ce moment, outre l'agence Prester et Prester-Jonghi un intéressant lot de motos d'occasion, toutes marques, à des conditions avantageuses ;

...Jean, que nous avons vu dans maintes épreuves motocyclistes, a pris pour la région Montigny-les-Cormeilles, où il est installé, l'agence Motobécane ;

...à propos de Motobécane, les agences de cette marque semblent actuellement se multiplier à cadence accélérée, signe de la faveur justifiée que remportent les nouveaux modèles de toutes cylindrées ;

... M. Latscha, l'agent de B. M. W. et Zündapp est en route vers les usines de ces deux marques et qu'il en rapportera peut-être quelque chose qui surprendra.

... dans le courant du mois prochain, serait vraisemblablement essayée, en sidecar, la nouvelle B. S. A. deux cylindres.

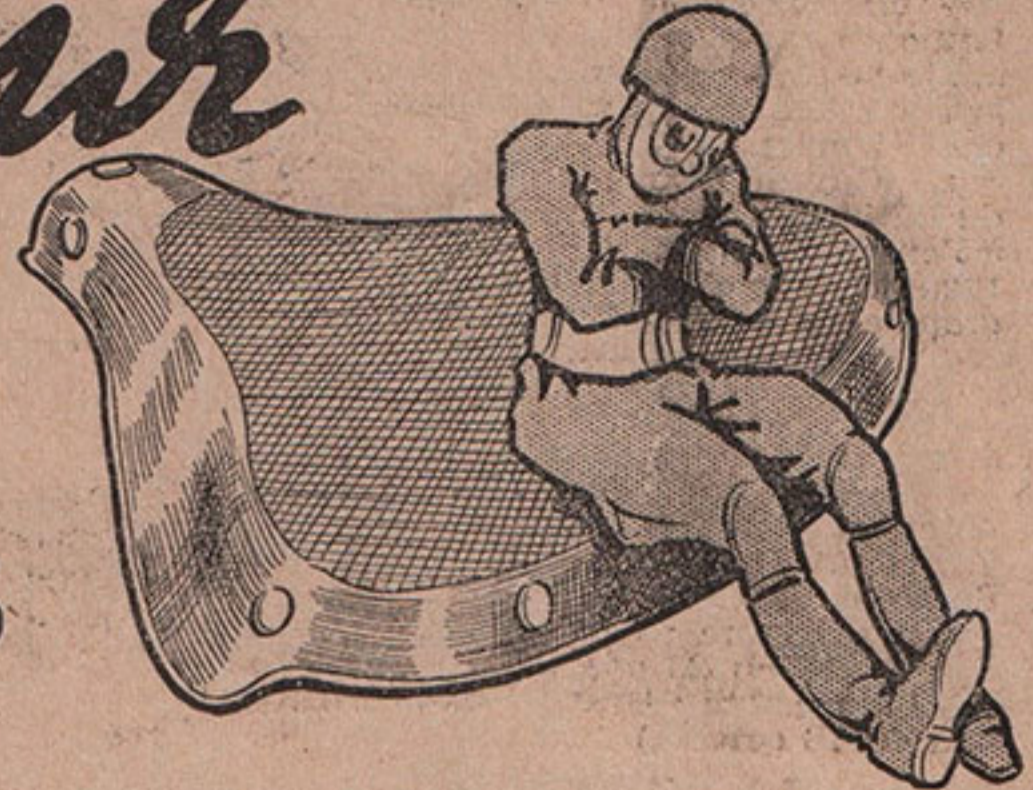
... la maison Dubied dont nos lecteurs connaissent les contrôleurs de pression pour pneus et dont les fabrications s'étendent à de nombreux autres articles a inauguré officiellement le 20 de ce mois ses nouveaux locaux de la rue Dumont-d'Urville.



Réflexions sur la selle

A PROPOS DE RESSORTS

Par J. Pivoïn



Le ressort de selle biconique à larges spires que j'avais proposé l'an dernier a donné, d'après les communications de plusieurs usagers, une amélioration sensible du confort, toutefois j'ai cherché depuis à obtenir un ressort, améliorant les résultats obtenus et réunissant l'esthétique à une plus grande sensibilité et une absorption plus intégrale des chocs de différente nature; cependant qu'une course plus faible réduit certains oscillations que l'on a reprochées à de grandes allures, au-dessus de 100 km.-h. (communication au reste très favorable de M. Tisserand du 12 janvier 1936, les ressorts étant à l'épreuve depuis 3 mois alors, sur sa 500 « Norton » a.c.t.).

Je n'ai pas — soit dit en passant — l'intention d'imposer quelque modification que ce soit, ni présenter quelque chose de bien extraordinaire: en l'occurrence un ressort de selle; ce ne sont que des adaptations faites sur mes machines et m'ayant donné satisfaction, que je présente, si celles-ci m'ont rendu l'usage de la moto et les parcours plus agréables, compatibles avec l'état actuel des routes. Cet état n'ira d'ailleurs qu'en empirant, étant donnés les véhicules très lourds qui y circulent à de grandes vitesses, tandis que la conception même des routes n'a guère changé et ne pourra guère être adapté à un tel état de choses, pour des raisons qu'il n'entre pas dans le cadre de cet article d'envisager, mais que *Moto Revue* a développées déjà.

Je propose donc un ressort qui m'a donné satisfaction et c'est tout.

On me dira que tout ressort ayant un rapport

$$K = \frac{\text{diamètre moyen d'enroulement}}{\text{diamètre du fil}}$$

convenablement choisi et de forme biconique ou ballon (plus esthétique) pour qu'il soit progressif pouvait donner satisfaction dans ce cas.

Mais d'autres considérations entrent en jeu et que des essais prolongés peuvent donner, car pour la moto, tout doit être absolument spécial à elle qui, par sa conception et son usage refoule d'autorité les solutions, les modes de construction même adaptés ou employés aux autres véhicules, comme l'automobile, en particulier, qui par son polygone de sustentation important, supporte pour le châssis les solutions les plus diverses: la voiture reste assise sur ses roues comme un bon veau sur ses quatre

pattes, tandis que la moto doit se tenir sur deux roues et c'est autre chose!

Il y a donc, à mon avis, parmi les ressorts ayant le même rapport K, une dimension qui sera préférable à une autre, comme un empattement de roues, une inclinaison de fourche, un angle de chasse, un ressort de fourche court et progressif sont préférables à d'autres solutions possibles dans tous les cas, et donnent les meilleurs résultats en réunissant les conditions requises.

C'est donc sur la route que l'on essaie à nouveau, après les modifications faites, ainsi nous avons assisté déjà à des modifications profondes de l'ensemble, dont il a été question d'autre part ainsi la tenue de route s'est avérée au-dessus de tout espoir; maintenant sans sortir de ces conditions de réussite il est temps d'aborder le confort, c'est une des recherches des plus intéressantes et des plus urgentes, telles que les fourchés à ressorts antagonistes, à ressort principal court et progressif freinant l'oscillation par les spires extrêmes et évitant ainsi le choc à fond de course (du frein de direction contre le garde-boue) dangereux aux grandes allures; les ressorts de selle souples et progressifs en attendant la suspension AR généralisée, tandis que le ressort de selle progressif pourra subsister réadapté, donnant un complément de confort toujours appréciable.

Pour terminer, voici les caractéristiques comparées de l'un et l'autre ressort:

L'ancien, en fil de 7 $\frac{m}{m}$ donnait par

ASSUREZ-VOUS

A LA MAISON DE LA MOTO

Nous informons nos abonnés qu'ils peuvent bénéficier par l'intermédiaire de notre service d'assurance, de tarifs intéressants, aux grandes Compagnies de premier ordre, telles que:

L'Union, l'Urbaine, Le Secours, etc...

En outre, notre service Assurance étend ses opérations d'Assurances à toutes les branches: Incendie, Individuelles, Responsabilité civile, Accidents du Travail, Vol, Bris de Glaces, Dégâts des eaux, etc...

Un service spécial complémentaire a été créé à l'intention des abonnés qui ne pourraient se déplacer. Un représentant se rendra à domicile sur demande. Ecrire à notre « Service des Assurances ».

ses larges spires centrales une grosse amélioration de confort convenant jusqu'à 100 km.-h. environ, quoique j'ai roulé plusieurs fois ainsi à près de 110 sans être nullement gêné par les légères oscillations des ressorts, ceux-ci m'épargnaient au contraire les légères trépidations inévitables à cette allure.

Le ressort nouveau dont voici le croquis (croquis joint) donne une plus grande sensibilité par une moins grosse section du fil (5,5), tandis qu'une flèche légèrement plus faible, évite les oscillations possibles aux très grandes allures.

Ils seront toujours montés rehaussés de 20 $\frac{m}{m}$ par une plaquette en tôle de 3 $\frac{m}{m}$ boulonnée; l'angle des anneaux d'attache du ressort étant de 45° connu déjà.

Voici d'ailleurs numériquement les flèches comparées des deux ressorts: Ressort ballon assimilable à un ressort conique.

Si on prend:

d = diamètre du fil.

r = rayon d'enroulement.

n = nombre de spires.

kd = taux de fatigue.

G = module d'élasticité à la tension.

$$\text{flèche} = f = \pi n \frac{r^2 kd}{d G}$$

1^{er} ressort:

fil de 7 $\frac{m}{m}$, ψ . max. 100 (ψ . moyen enroul.)

$$\text{flèche} = f = 3.14 \times 6 \times \frac{50^2}{7} \times \frac{40}{8000} = 33 \frac{m}{m}$$

2^e ressort:

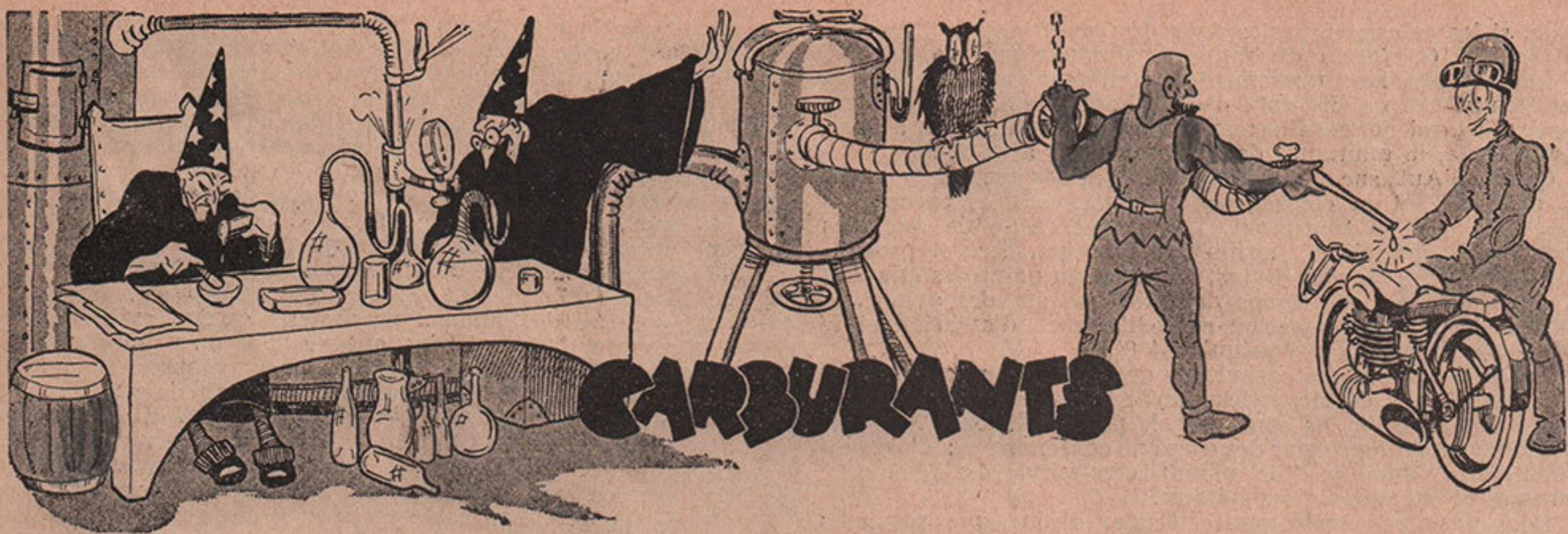
fil de 5,5, ψ . max. 70 (ψ . moyen d'enr.) (1)

$$\text{flèche} f = 3.14 \times 6 \frac{1}{2} \times \frac{37,5^2}{5,5} \times \frac{40}{8000} = 26 \frac{m}{m}$$

On pourra donc monter l'un ou l'autre type suivant les goûts. Ainsi je vous souhaite de nombreux kilomètres avec beaucoup d'agrément, de sérénité physique et la sûreté de conduite qui en est la conséquence.

J. PIVOÏN.

(1) J'avais nié la nécessité des formules n° 671 et j'en emploie une ici. Je ne suis tout de même pas en discordance avec moi-même puisque les ressorts sont établis avant les formules et leur application numérique. D'ailleurs les abaques et calcul de ressorts ne sont établis que conformément aux résultats donnés, comme bien d'autres calculs. Comme disait un ingénieur éminent ayant calculé pas mal de ponts: « J'ai peur que ça f... le camp, on va doubler les sections! » Alors, n'ayez pas peur si je suis parti des flèches obtenues pour la présentation des formules. Le mieux c'est que ces ressorts me donnent satisfaction.



CATALYSE DES CARBURANTS ALCOOLISÉS

Par P. LARGE

Tous nos lecteurs savent que, dans une certaine limite, le rendement des moteurs augmente en fonction directe du rapport volumétrique (ou taux de compression) employé. Il semblerait donc à première vue qu'on eût intérêt à porter ce rapport le plus haut possible. Cela serait vrai si l'on n'était arrêté par le phénomène de détonation, dont nous avons déjà parlé. La détonation a pour effet, lorsqu'elle apparaît, d'avoir tendance à faire tourner le moteur en arrière, l'onde explosive se propage avec une extrême vitesse, la combustion devient terriblement rapide, et se transforme en une véritable explosion brisante, dont les effets sont des plus néfastes pour le moteur.

C'est pourquoi depuis que les progrès de la technique ont montré l'intérêt des hautes compressions, on s'est efforcé de trouver des carburants adaptés aux exigences des nouveaux moteurs. C'est depuis cette époque que l'on a assisté à une véritable floraison de carburants à indice d'octane relativement élevé, communément appelés « supercarburants », dont la résistance à la détonation est plus grande que celle de l'essence tourisme pure, dont l'indice d'octane varie entre 60 et 65°, alors que celui des super-carburants du commerce va de 74 à 80 environ.

Mais tous ces carburants ont le défaut d'être considérablement plus chers que l'essence tourisme (de 1 fr. 75 à 2 fr. par cinq litres). Aussi, lorsque la vente du carburant poids lourd fut rendue libre, le nombre de ceux qui l'employèrent grandit avec une rapidité formidable. Il faut d'ailleurs avouer que la principale raison de ce succès fut son prix inférieur même à celui de l'essence. Cependant, le carburant poids lourd a un autre avantage, c'est que c'est actuellement le plus antidétonant des carburants commerciaux (indice 82 à 84 selon les marques). Il convient donc fort bien aux moteurs de sport très poussés, et on peut même l'utiliser, si l'on se contente de ne pas tirer à fond, sur des moteurs réglés pour le mélange essence-benzol à 50 %.

Par contre, le poids lourd a un inconvénient indéniable : par temps froid, les départs à froid sont nettement plus laborieux et l'on est même souvent appelé à obstruer l'entrée d'air du carburateur. Ceci provient de la proportion de 30 % d'alcool qu'il contient. Ce pourcentage d'alcool a un autre inconvénient : c'est que, tout en donnant sur un moteur à rapport volumétrique élevé, de meilleurs résultats que les super-carburants du commerce, il ne donne pas encore ce qu'il devrait, la combustion étant moins rapide qu'avec un carburant non alcoolisé, par suite du manque d'homogénéité du mélange essence-alcool. C'est cette considération qui a poussé un chimiste distingué, M. Desparmet, à étudier un produit capable de favoriser la combustion du poids lourd en l'homogénéisant, ce qu'on nomme en termes de chimie, un catalyseur.

Il remarqua au cours de très nombreux essais que certains corps chimiques agissent, parfois même à l'état de traces, comme de véritables excitateurs de combustion. Sans formuler aucune hypothèse sur leur façon d'agir, tout se passe comme si la dispersion du carburant, à l'état de brouillard, était considérablement facilitée. En tous cas, la combustion est

rendue plus complète, même si la quantité d'air est juste suffisante. L'oxydation va jusqu'au gaz carbonique, à l'exclusion de toute trace d'oxyde de carbone et d'acide acétique, produits dangereux de la combustion incomplète de l'alcool.

C'est ainsi qu'il arriva à la préparation d'une huile rouge, facilement soluble dans l'essence et dans l'alcool. Cette huile qui se révéla en même temps qu'accélératrice de combustion, décalaminante et super-lubrifiante, il l'appela l'Anthène.

Après des essais, sur sa voiture personnelle, avec du carburant poids lourd anthénisé, ou l'économie de consommation et surtout l'augmentation de rendement se révélèrent très nettes, M. Desparmet fit procéder à des expériences méthodiques au laboratoire des Arts et Métiers. Le résultat fut, qu'avec addition d'Anthène au carburant poids lourd, la puissance augmente de 8 % et la consommation diminue de 12 %. Soit 20 % entre les extrêmes. D'autres essais furent faits tant au laboratoire des Arts et Métiers que sur la route ou à l'autodrome de Montlhéry. Toujours rigoureusement contrôlés par des organismes officiels, tels que l'A.C.F., ces essais aboutirent toujours à une augmentation de rendement et à une diminution de consommation. Depuis l'Anthène fut utilisée tant sur des motos que sur des voitures, canots automobiles ou avions et toujours ceux qui l'employèrent firent les mêmes constatations.

Les Djavols

En comparant une essence parfaitement raffinée comme par exemple l'essence aviation, dont la densité est de 0,700 et dont la distillation est terminée à 150° C. avec le carburant poids lourd dont la composition est 30 % d'alcool et 70 % d'essence lourde de densité 0,735 et dont la distillation ne se termine qu'à 215° C., ce qui indique une qualité très inférieure. On peut s'étonner que l'Anthène puisse modifier dans de si grandes proportions la valeur réciproque de ces deux carburants. D'autant plus qu'on a remarqué que plus le carburant contient d'alcool, plus l'amélioration est sensible. Aussi on peut se demander si les carburants à forte teneur en alcool, dont le principal défaut est leur manque de calories, ne pourraient trouver un plus vaste emploi avec addition d'Anthène, puisque ce produit catalyseur compense ce défaut. C'est ce qui a amené M. Desparmet à envisager l'étude de carburants spéciaux, permettant de modifier la construction des moteurs en vue d'en tirer le maximum de rendement avec une diminution sensible de consommation. On pose généralement en principe que le carburant le plus puissant est celui qui dégage le plus de calories au litre. Ceci serait effectivement exact si toutes les calories dégagées étaient intégralement transformées en travail utile. Mais, en réalité, il n'en est rien, du fait que sur un moteur normal il n'est utilisé que 30 à 35 % des calories en travail et que le reste des calories est nuisible et perdu en frottement et en chaleur que l'on doit éliminer le plus rapidement possible par des moyens de refroidissement tels que l'air extérieur, l'eau ou tout autre liquide approprié. Dans ces conditions on comprend facilement que, de deux carburants de puissance calorifique inégale, le moins calorifique puisse être supérieur à l'autre au point de vue travail

utile, si les calories fournies dans des conditions d'utilisation différentes (élévation du rapport volumétrique) permettent de tirer un plus haut rendement d'un moteur donné. Le carburant le meilleur ne sera donc pas fatalement le plus calorifique, mais celui qui donnera le maximum de puissance, ou à puissance égale, le minimum de consommation au CV.-h.

Comme l'Anthène avait prouvé une action bienfaisante sur la puissance et la consommation, c'est vers les carburants catalysés que se tourna M. Desparmet. Aidé de quelques techniciens spécialisés, ingénieurs, coureurs, etc., il procéda sur les moteurs les plus divers, à la mise au point des Djavols. A titre d'indication, disons de suite que sur des avions, la différence de consommation entre l'essence d'aviation et le Djaval anthénisé, a été jusqu'à 34 %.

Les Djavols sont des carburants de course, à indice d'octane très élevé, donc établis spécialement pour les moteurs à très haute compression, ils sont activés par l'addition d'Anthène et rendus indétonants par des corps ne contenant pas d'organométalliques, donc pas de plomb tétra-éthyle, extrêmement toxique et attaquant les métaux.

Pour terminer cette petite étude, disons que plusieurs coureurs ont déjà employé le Djaval avec lequel ils rempor-

tèrent de beaux succès. Nous n'en voulons pour exemple que la dernière course de côte de Chanteloup ou cinq coureurs indépendants utilisant le Djaval s'attribuèrent les meilleures places de leurs catégories, les trois records internationaux battus à Montlhéry, le 31 mars 1935, par la Bugatti 1.500 cmc., de Villeneuve, Veyron et Labric. Ces records sont ceux des 2.000 km. à 149.159 de moyenne, des 2.000 milles à 147.392 et des 24 heures à 132.623, la victoire de Jahan, sur Salmson 750 cmc., à la course de côte de Château-Thierry en 1935; son moteur étant alimenté au Djaval, il améliora son temps de l'année précédente de 4" 2/5, soit une diminution de temps de 10 %.

La voiture de Jahan a un moteur quatre cylindres avec une compression de 18 kg. obtenue par un rapport volumétrique de 6 à 1 et une alimentation par compresseur donnant sur les soupapes d'admission une pression de gaz de 3 kg. Ce moteur tourne à 7.500 t.-m. et développe 75 CV. La vitesse de l'engin est de 180 km.-h. Je suppose qu'il n'est pas utile d'en ajouter davantage et que j'ai suffisamment démontré, par ce qui précède, qu'il n'est pas nécessaire, pour obtenir du rendement, de recourir à des produits étrangers, toujours fort chers, alors que nous avons mieux chez nous.

En regardant passer le Rallye de Monte-Carlo

Le Rallye passe ce soir à Mâcon, les amateurs de voitures puissantes et de démonstrations de pilotage sont à leur affaire.

Comme je regarde toujours avec plaisir un bon pilote manœuvrer sa mécanique, j'en profite pour ouvrir ma fenêtre au grand large, et je bénis le ciel de nous avoir dotés ce soir, d'une tiédeur propre à faire pâlir le printemps, ce qui me permet de rester à mon poste d'observation, sans risquer une bronchite, ou toute autre maladie du même genre.

Voici les premières voitures (je suis aux premières loges, elles passent sous mes fenêtres), dans un fracas formidable, elles foncent, plein gaz, tirées par de puissants moteurs dont on perçoit dans un bruit de tonnerre, le ronflement rageur.

La municipalité de Mâcon a porté cette semaine, la moyenne horaire en vigueur dans la commune de 25, à 40 kilomètres à l'heure. C'était temps, car les concurrents du Rallye se chargent de prouver que cette vitesse n'est pas encore suffisante. Ah !... si Monsieur le Maire, les voit passer, il ne pourra certainement pas s'empêcher de lever les bras au ciel en voyant leur allure. Devant chez moi, où la rue est droite, ils passent à 80 à l'heure, et pourtant c'est une agglomération (suite ininterrompue de maisons). En deux coups d'accélérateur, ils disparaissent, et puis oh ! silence, ce que tu es de rigueur, ... dire que certaines personnes croyaient que seuls les motocyclistes se servaient de l'échappement libre, espérons que ces personnes verront, dans leurs communes respectives, passer le Rallye...

Les pilotes sont habiles, ce sont des As, c'est certain, mais enfin, les automobilistes comme les motocyclistes, sont tout de même à la merci d'un gosse qui traverse, d'une personne distraite, d'un accident mécanique, que sais-je... tous ceux qui font de la route s'en rendent compte. Les freins sont bien au point, mais à la vitesse où marchent les concurrents, ils s'en servent fréquemment, alors évidemment, ils arrivent à ne plus avoir la même force de freinage. Alors, tout de même... Que sur la route, les conducteurs fassent monter le compteur au maximum, ça c'est leur affaire, mais en ville, un peu de modération. Nous, on nous interdit de rouler à plus de 40 à l'heure, et eux, ils ont

le droit de marcher à une allure double, ils ont le droit de faire autant de bruit qu'il leur plaît.

Ne croyez pas, amis lecteurs, que je sois partisan d'empêcher les concurrents d'un Rallye aussi important, de marcher plus vite que les voitures ordinaires qui circulent dans les villes, mais enfin, ne pourrait-on pas les empêcher de dépasser, mettons, le 60, ce serait déjà bien raisonnable.

J'ai participé plusieurs fois à des circuits de régularité motocycliste, évidemment, on ne passait pas dans les agglomérations à 25, ni même à 40 à l'heure, mais il faut tenir compte d'une chose, c'est que chaque commune avait un service d'ordre, tenu soit par des gendarmes, soit par le garde-champêtre, etc., etc.... et comme nous nous tenions d'assez près, notre passage ne durait guère plus d'une heure. Tandis que pour le Rallye de Monte-Carlo, les voitures passent à intervalles quelquefois proches, souvent très éloignés, et de ce fait, traversent notre ville en trombe de 9 heures du soir à 5 heures du matin.

Et puis ce Rallye me suggère une autre réflexion, et me fait penser à la course de Côte de Limonest oui, ... cette année, cette course fameuse, où chaque année, les concurrents et les visiteurs venaient nombreux, les uns pour essayer de battre le record, toujours debout d'Ed-

doua, les autres pour voir nos meilleurs hommes au travail et encourager les débutants. Rien ne manquait à l'organisation, pas un point qui n'avait été préparé à fond. Les organisateurs durent, devant les conditions scandaleuses de plusieurs communes antisportives et motophobes, supprimer la course, en ayant tout juste le temps de prévenir ceux qui devaient y prendre part.

Et pourtant, la course était pour ainsi dire, sans danger pour les spectateurs, la ligne droite est bordée d'arbres énormes, formant un abri naturel suffisant, et dans les virages endroits les plus dangereux d'une course de vitesse, la foule se trouve en dessus de la route.

Si toutes les communes où passe le Rallye avaient eu les mêmes prétentions pécuniaires, ainsi que le même esprit antisportif, et anticommercial, je puis ajouter, les organisateurs de Monte-Carlo n'auraient eu qu'une ressource, c'est-à-dire, « laisser tomber » le Rallye et comme résultat. Eh bien, les constructeurs privés de l'occasion de mettre leurs machines réellement au point, en essayant des formules nouvelles, seraient dans l'obligation de chercher des pays plus hospitaliers aux sports mécaniques, et priveraient ainsi les Français d'un spectacle intéressant, ainsi que du bénéfice des dernières nouveautés mécaniques.

Je termine en revenant à mon sujet et en demandant l'avis de mes amis lecteurs, sur leur conception du passage des Rallye dans les villes. Comme je l'ai dit, au début de cet article, on devrait modérer tout au moins dans les villes d'une certaine étendue, la vitesse des concurrents, quitte à leur donner une bonification en rapport avec le nombre de villes traversées, cela éviterait cette ruée à travers les rues de ces engins un peu trop bruyants, à mon avis, ce qui n'est pas pour faire de la réclame, pas plus à la voiture, qu'à la motocyclette, car les motophobes engloberont dans leur pensée, voitures et motos, et voueront tous ceux qui roulent à tous les diables, sans se rendre compte que ceux qui les énervent ou leur font peur sont une minorité, et qu'ils en font supporter la cause à la majorité des usagers qui, eux, n'y sont pour rien.

René MOLLARD.

ABONNEZ-VOUS

Un abonnement à *Moto Revue* coûte 23 fr. pour six mois.

Ne croyez-vous pas que cette somme modique puisse être récupérée au centuple dans le courant de l'abonnement ?

Si...

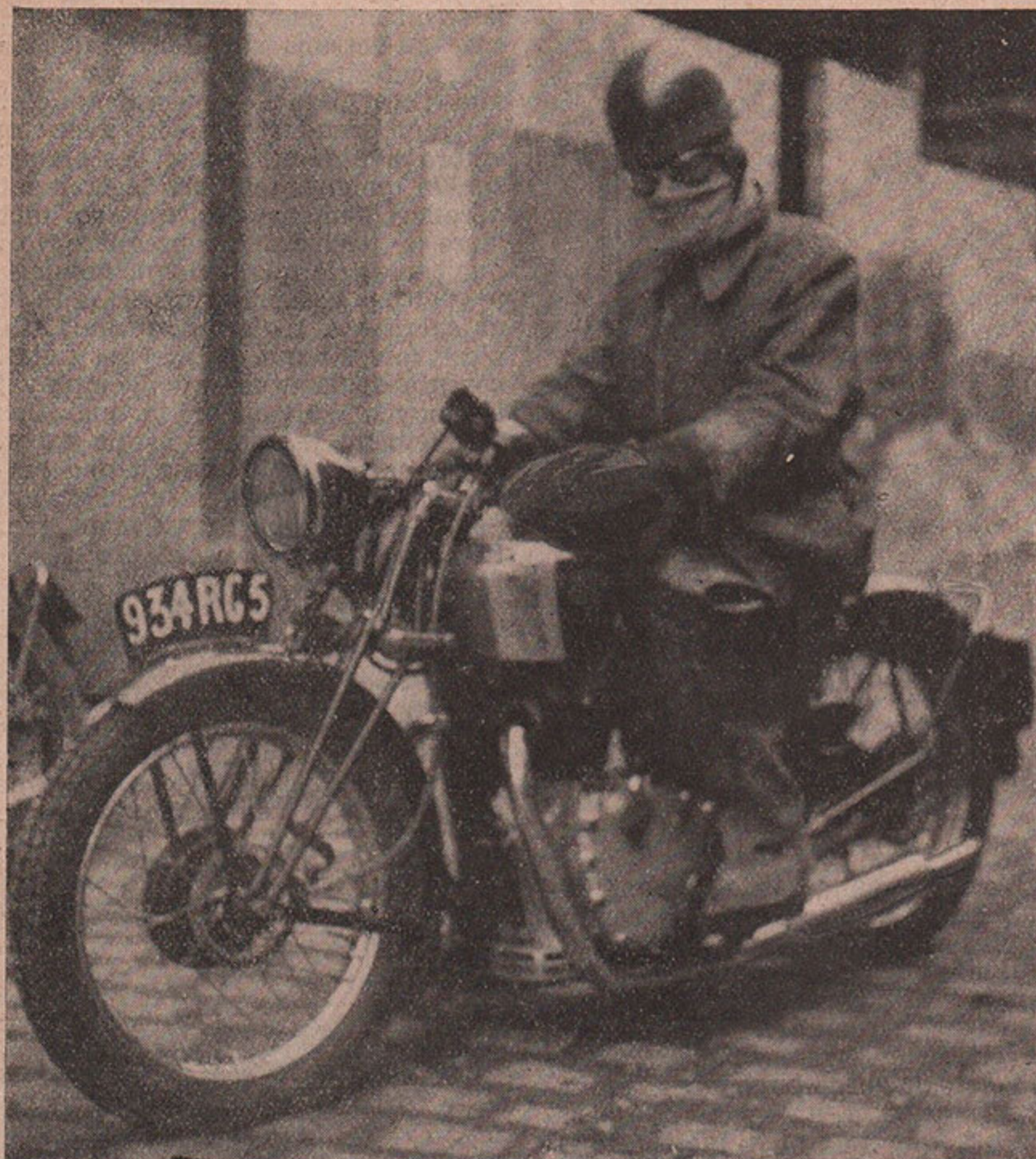
D'abord la réalisation immédiate d'une économie réelle de quarante-cinq centimes entre l'achat du numéro et celui reçu par l'abonnement.

Soit 20 francs de gain pour l'année.

Donc, l'abonné reçoit six mois d'abonnement gratuitement par rapport au lecteur au numéro.

Puis, nos Petites Annonces gratuites, 6 lignes à 10 francs, soit 60 francs, qui vous remboursent plus que le montant de l'abonnement.

Nos assurances contre les accidents, vol, incendie, individuelle, sur impositions, poursuites en correctionnelle et en simple police, etc.



COMMENT JE M'ÉQUIPE L'HIVER

Par PIEL

QUELQUES-UNS de mes excellents collègues ont déjà dans ces colonnes exposé leur façon de concevoir l'équipement hivernal du motocycliste. J'ai cependant remarqué que la plupart d'entre eux négligent, ou plutôt n'insistent pas suffisamment sur le détail, alors que c'est souvent du détail que dépend le confort.

Appelé à couvrir assez souvent des distances de l'ordre de 350 à 500 km. d'une seule traite — j'ai de la famille en Creuse et à Lyon. Il me faut me protéger très efficacement contre le froid et pouvoir éventuellement être à l'abri de la pluie qui peut me surprendre en cours de route.

Tout d'abord, je roule toujours vite, constamment au-dessus de 100 (un vrai 110-115 soutenu). Bien entendu, je ne parle pas des agglomé-

mérations, virages, croisements et autres passages à niveau où le ralentissement est dicté par la plus élémentaire prudence. (Notez en passant que je n'ai nullement le ridicule souci de la « moyenne », mais j'ai simplement horreur de ramper et puis, lorsque je vais voir les miens, j'ai hâte d'arriver.) A ces allures, même si la température n'est pas exceptionnellement basse, l'air vous pénètre et la vitesse de la course le rend vite glacial. Aussi, une déjà longue expérience des voyages hivernaux m'a-t-elle enseigné que, pour être à peu près au chaud, aucune partie du corps, si minime soit-elle, ne doit être exposée à l'air.

Je commencerai par dire que je n'aime pas le cuir et cela pour deux raisons: 1° Un vêtement de cuir ne reste imperméable au bout de plusieurs heures de route à vive allure sous la pluie que si l'on

consent à le payer fort cher. Et les cuirs bon marché s'imbibent d'eau au bout d'une heure ou deux selon leur qualité et *ab iso facto* leur prix. 2° Lorsque je vais dans ma famille, c'est généralement à l'occasion d'une fête, Noël, Jour de l'an, etc., ou un dimanche. Et une fois arrivé, j'aime disposer d'un complet propre. Si je m'habille de cuir, il m'est difficile de le transporter avec moi. Voici donc comment je m'équipe ;

Sur le corps : un tricot de laine très long, à manches longues, un caleçon de laine, des bas de laine. Une chemise normale, cravate. Puis le complet veston de tout citadin. Toutefois en plus et par-dessus le gilet deux pull-overs de laine très longs, à peine échancrés dont un à manches longues (on ne peut en enfiler deux à manches longues sous une veste sans se trouver gêné aux entournures). Sous ces pull-overs, deux journaux de six pages, un devant, un derrière.

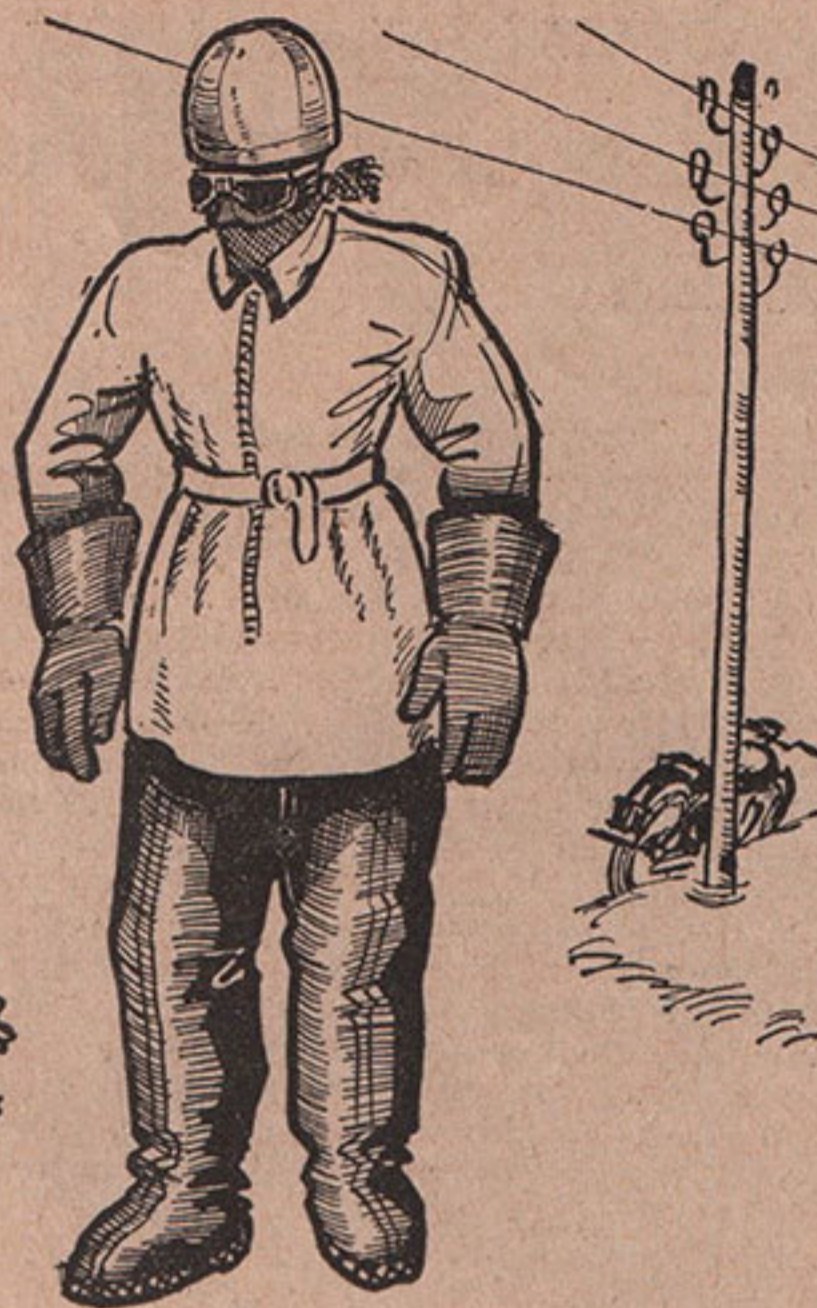
Passons aux « superstructures ». L'équipement que j'emploie est celui qui est représenté dans le n° 670 de *Moto Revue* page 34. C'est-à-dire, manteau trois-quarts en tissu caoutchouté imperméable, doublé de laine, avec fermeture éclair et ceinture. Pantalon cuissard « Seatless » — lisez sans fond — en même tissu que le trois-quarts, recouvrant une partie de la chaussure, une courroie sous-pieds le maintenant. En plus de cela, de hautes bottes de caoutchouc montant jusqu'à mi-cuisse. C'est très chaud et c'est la seule chaussure rigoureusement imperméable. Et croyez-moi, on l'apprécie lorsque, comme cela m'est arrivé récemment, à Issoudun, on est obligé de passer dans une quarantaine de centimètres d'eau, sur une distance de cinquante mètres.

Aux mains, des moufles de cuir, à grand crispin, fourrées de laine. Avec la poignée tournante ce n'est pas gênant, et d'autre part, le sélecteur permet de ne jamais lâcher le guidon.

La figure est la partie de l'individu la plus difficilement protégeable. Néanmoins, j'arrive assez bien à soustraire la mienne à l'action du froid, de la façon suivante :

Bien entendu, autour du cou, une longue et large écharpe de laine poilue dont les pans se rabattent encore sur ma poitrine et vont jusque sous les aisselles. Entouré horizontalement sur le visage et montant jusque sous les yeux, couvrant donc le nez tout entier, un foulard de laine (surtout pas de poils, l'expiration se condense sur ceux-ci et on a une désagréable sensation d'humidité). Autour de la tête, verticalement, et passant sur les oreilles (toujours fragiles), et sous le menton un autre foulard

Voyant venir ce monstre sans visage, de près de deux mètres de haut, aux pieds éléphanques, mon indigène changea de figure et prit une expression où la peur se mêlait à l'hébétéude.



déterminer exactement, en tout cas, au-dessous de 100 (peut-être 80, peut-être 90 ?) tout va bien. Mais ces manchons sont souples et, aux grandes vitesses, avec un embrayage doux, le vent les plaque sur la poignée et fait légèrement décoller l'embrayage qui se met alors à patiner. La première fois que je me suis aperçu du phénomène, je n'ai pas compris tout de suite et ai cherché à régler mon câble. Ce n'est que lorsque je me fus rendu compte de la cause que j'employai le moyen suivant : je maintins simplement le manchon de façon rigide au moyen d'une petite armature de fer plat, serrée sur le guidon par un collier, et naturellement, j'en fis autant pour le côté droit.

Ainsi suis-je équipé. Maintenant d'autres peuvent ne pas trouver que c'est là l'idéal, et préférer s'habiller d'une autre façon. Certains ont peut-être expérimenté autre

Identique à celui qui cache le nez (je n'aime pas la soie qui donne une impression de froid très désagréable). Sur la tête un casque, bien entendu, dont la mentonnière maintient l'assemblage ci-dessus.

Pour protéger les yeux, des lunettes montées sur un masque de cuir fourré.

Evidemment ainsi harnaché, j'ai tout du scaphandrier, et lorsque je descends de machine, comme je suis bâti sur un gabarit nettement au-dessus de la moyenne, mon aspect est quelque peu effrayant pour un non initié, ainsi que le prouve une anecdote qui me revient à l'instant en mémoire :

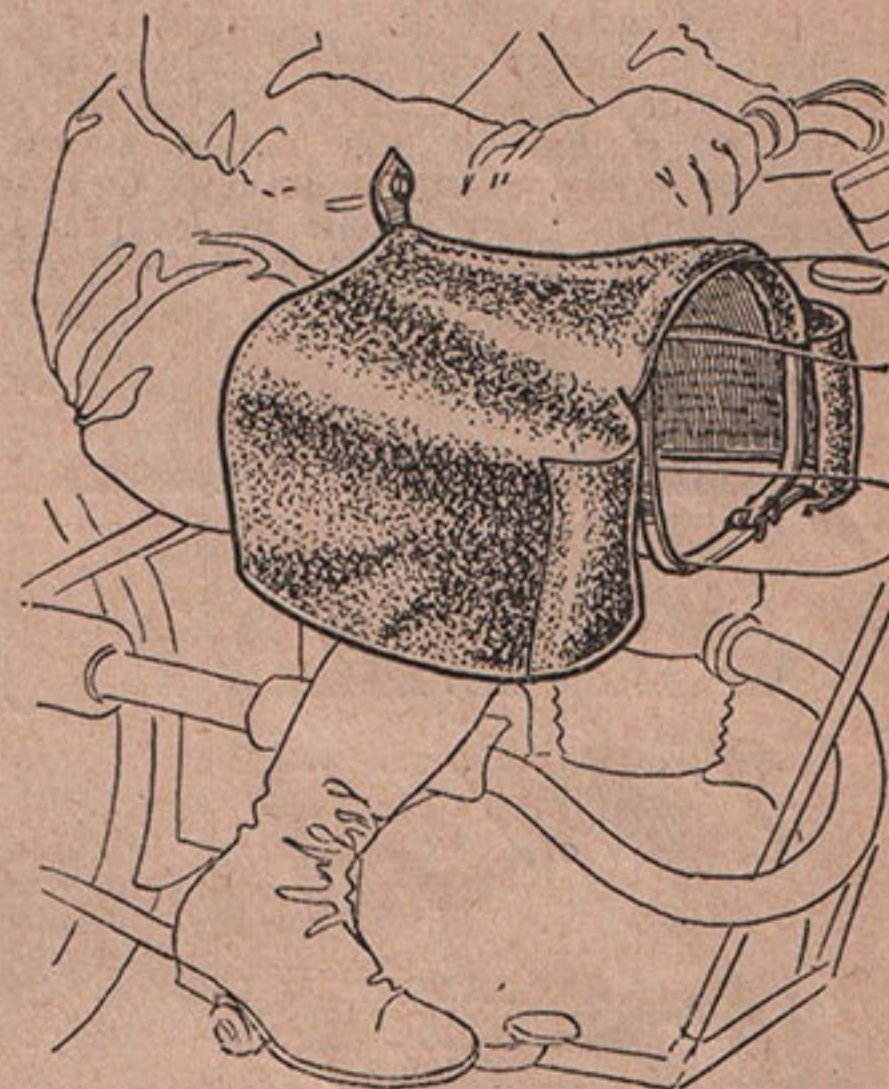
Il y a deux ans, sortant de Châteauroux et n'étant pas très sûr de ma route, j'avise un brave homme en promenade avec femme, enfants, etc. L'ayant un peu dépassé, je m'arrête, mets ma machine sur béquille et me dirige vers lui pour lui demander le renseignement. Alors, voyant venir ce monstre sans visage, de près de deux mètres de haut, aux pieds éléphanques, mon indigène changea de figure, prit une expression où la peur se mêlait à l'hébétéude, de son corps et de ses deux bras étendus, protégea toute sa smala, et me fit face, semblant attendre le choc ! Je n'ai pas remarqué s'il a soupiré, mais je suis certain qu'il éprouva, au fond de lui-même, un immense soulagement lorsqu'il m'entendit lui demander tout simplement ma route.

Mais, comme aurait dit Topaze, revenons à nos moutons.

Vous connaissez maintenant l'équipement que je considère comme le plus idoine au tourisme hivernal rapide. Vous avez dû remarquer que je n'ai pas parlé de la machine. C'est qu'en réalité il y a bien peu de choses à dire sur elle. Pas de bavolets de garde-boue, grands mangeurs de km.-h., pas de pare-jambes que je trouve inesthétique tout en reconnaissant l'extrême et indéniable efficacité et en convenant qu'ils ne freinent pas et que leur poids ne peut être pris en considération. Les seuls accessoires que je monte en supplément l'hiver, sont des manchons de guidon et un pare-jambes de réservoir en moleskine fourrée qui augmente encore le confort de mes genoux et de mes cuisses, et, de plus, étant maintenu par la ceinture de mon trois-quarts, met rigoureusement mon bas ventre à l'abri du froid comme de la pluie, venant ajouter sa protection à celle du pantalon cuissard et du manteau... excès de précautions ne nuit pas. On n'a jamais trop chaud à moto l'hiver.

Les manchons de guidon (seul véritable moyen d'avoir chaud aux doigts) méritent une mention spéciale, car il y a une petite « combine » intéressante à connaître. Ce sont de simples manchons comme on en trouve dans la commerce. Jusqu'à une allure assez difficile à

Ne faites pas les frais d'une lettre pour nous demander une adresse qu'après vous être assuré que celle-ci ne figure pas dans les pages d'annonces : le plus souvent vous l'y trouverez et économiserez ainsi temps et argent.



Un protège-jambes en moleskine fourrée vient encore augmenter le confort de mes genoux et de mes cuisses, étant maintenu par ma ceinture.

chose qui leur donne aussi, et par tous les temps, entière satisfaction, je serai heureux de recevoir leurs observations ou suggestions, mais seulement celles dictées par la pratique. On apprend à tout âge et on n'en sait jamais assez.

Je ne prétends nullement avoir trouvé le « fin du fin », mais simplement que, depuis plusieurs années que je roule ainsi vêtu — j'allais dire affublé — je n'ai encore rien trouvé de mieux.

Amis lecteurs, vous avez la parole...

PIEL.

LA VÉRITÉ PHYSIOLOGIQUE dans ses rapports avec la pratique de la moto

Par O. MUREAU



J. Pivoïn, dans le n° 671 de *Moto-Revue*, veut bien me faire l'honneur de remarquer que, dans une récente chronique, j'ai ajouté quelques erreurs à quelques lieux-communs. Cet article lui est, en outre, prétexte à entreprendre le procès de ce qu'il appelle les formules. Nous verrons, plus loin, ce qu'il convient de penser de cette conception.

Certes, s'il ne s'agissait que d'un différend personnel, d'une contestation dont je doive porter seul le préjudice, je n'y reviendrais pas. Mais il y va, implicitement, de la réputation d'une revue, justement réputée pour cette rare alliance de compétence et d'impartialité qui devient aujourd'hui de plus en plus rare. Et j'estime qu'ayant provoqué un jugement péjoratif, je dois aux lecteurs de *Moto Revue* une explication et une justification. C'est une mission assez grave, semble-t-il, que celle de porter le flambeau. Il faut rendre à *Moto Revue* cette justice que, dédaignant de flatter les plus forts, elle ne se soucie que de rendre service. Et il faut croire que c'est un excellent procédé si l'on en juge par le succès qu'elle rencontre auprès de ceux qu'elle sert. En montrant qu'elle ne les prend pas pour des sots, elle s'est révélée parfaitement judicieuse. Aussi, on peut croire que *Moto Revue* n'admet et ne garde parmi ses collaborateurs que ceux qui sont conduits par une conformité d'intention, que ceux qui ne croient pas se nuire personnellement en montrant, dans leur tâche didactique, quelque souci d'altruisme. Il est bien certain que M. Pivoïn a confondu avec une certaine presse ligotée, comme le remarquait spirituellement Paul Reboux. Sa généralisation est inexacte. Et Dieu merci, il y a encore des journalistes qui ne font peut-être pas fortune, mais que n'abandonne pas le scrupule de leur dignité ; et qui n'auraient pas l'impudence de vouloir éclairer les autres, s'ils ne s'étaient imposé l'acquisition du savoir.

Dans plusieurs articles déjà, j'ai, à mon regret, et comme justification, invoqué mon exemple personnel, au mépris d'une certaine modestie. Je le sais. Mais M. Pivoïn ne m'y contraint-il pas, aujourd'hui, encore une fois, en affirmant qu'un rédacteur à *Moto Revue*, avait soutenu des erreurs. Me voilà donc convaincu de fourvoyer nos nombreux lecteurs et, sous l'autorité qui s'attache à notre organe, de donner du crédit à l'inexactitude. Faut-il donc rappeler à notre lecteur que je ne me fusse jamais lancé dans une matière de la plus extrême importance, certes, mais qui ne paraît pas directement liée à la moto, je veux dire la physiologie, si je n'étais plus encore qu'un journaliste motocycliste, un écrivain spécialisé dans un domaine qui commande tous les autres. M. Pivoïn qui ne doit pas être biologiste, à ce que je pense, me contredit en ignorant sans doute que j'ai consacré de nombreuses années à cette science et que le fruit de ce labeur, c'est un ouvrage que les Edi-

tions Figuière ont sous presse pour paraître prochainement et sur lequel — qu'on me permette de légitimer ce que j'avance — le grand romancier physiologiste Michel Corday a bien voulu émettre le jugement suivant : « L'érudition de ce livre laisse confondu... »

Au surplus, si je m'étends sur une contestation qui, en soi ne mériterait pas tant d'attention, c'est que la question est de celles dont dépend le sort même de l'humanité. Dangereusement, M. Pivoïn voudrait faire prévaloir — et cela est aisé — des préjugés bien accueillis par ceux qu'entraînent les grands mouvements de masses et qui accordent droit de cité à une certaine science même officielle, mais dirigée par un assez bas opportunisme. Lutter contre est assurément un signe de courage. Encore faut-il savoir de quel côté est la vérité.

Mais j'observerai que le mouvement d'opinion grégaire et si entaché de prévention, en dépit d'un pseudo-progrès, n'a abouti qu'à un lamentable résultat. M. Pivoïn se flatte-t-il que la vérité qu'il soutient, en biologie où il va à l'encontre de nos affirmations, nous ait donné une collectivité sachant tirer parti de sa prospérité. Car enfin, la facilité du travail et de l'exploitation du sol devait faire nager l'humanité dans l'opulence et faciliter grandement la vie. Cette civilisation qui assurait la prééminence du droit et des grandes idées, devait logiquement nous valoir une époque dégagée du souci des guerres de plus en plus meurtrières et de tous les troubles sociaux qui se manifestent par tant de scandales. Il en va différemment, un vent de démence souffle sur l'espèce. Il y a un déséquilibre à origine psychique. Mais si l'on remonte à la première cause, il y a désadaptation de l'homme aux conditions vitales du milieu.

Le mal est en nous. Et la décadence organique de l'humanité a son retentissement dans le comportement mental.

Qu'on le veuille ou non, nous appartenons au cosmos comme partie intégrante. Si nous ne savons maintenir notre intégrité spécifique, si nous ne demeurons pas conformes au « canon » humain, la loi de sélection joue et nous élimine.

Que M. Pivoïn consacre quatre ou cinq ans à savoir ce qu'était originellement l'être humain, et il accordera que le civilisé n'est plus que l'ombre de l'homme. Il n'en a ni la forme unique, ni les possibilités, ni la résistance ni, dans le domaine psychique, la quiétude et la satisfaction de destin. Car il y a des lois naturelles qu'il a enfreintes et qui sont inexorables. Quant à la prépondérance de l'alimentation, elle est indubitable. Il me faudrait un volume pour le démontrer sur les recherches de grands maîtres, d'autant plus grandes qu'ils sont plus ignorés. Que notre lecteur apprenne, cependant, que l'aliment est surtout un des procédés susceptibles de libérer l'énergie potentielle, virtuelle, que nous apportons en naissant. C'est un chèque où l'on peut toucher la puissance au guichet. Mais quand l'excitant est antiphysiologique, quand l'aliment au lieu d'être

vitalisé et naturel, est factice, il démolit la cellule organique en même temps qu'il permet un emprunt vital qui nous ruine en nous laissant l'illusion d'être fort. C'est à cette sorte d'illusion que M. Pivoïn doit de croire que l'alimentation actuelle est rationnelle, alors qu'elle tue l'espèce. Pour ce qui est du mouvement, je ne lui conteste pas sa valeur. Toutefois il doit céder le pas au métabolisme ou assimilation des éléments de réparation et d'excitation. Et comme je n'écris rien sans preuve, la statistique nous prouvera que : le sport qui jouit d'un formidable engouement n'a pu empêcher la régression vitale par recrudescence d'altérations organiques chroniques et définitives. Il y a plus de malades qu'on n'en a jamais vus. Et puis le mouvement sportif issu, souvent de l'excitation cérébrale qu'il prend dans la vanité de compétition n'est pas vraiment physiologique. Il pêche par excès d'intensité et carence de durée. Il ne peut que renforcer les effets néfastes d'une alimentation qui impose aux organes exutoires d'élimination une tâche qu'ils ne peuvent soutenir longtemps et dont l'heureux effet, trop certain lui aussi, se trouve dans la multitude de reins, de foies, de rates, de poumons, de glandes endocrines, tués à cinquante ans. L'homme est-il donc si frappé d'ablepsie qu'il ne voit pas qu'il fait fausse route ? C'est pourquoi la direction de *Moto Revue* a compris qu'à propos de l'entraînement dans la pratique motocycliste, il n'était pas inopportun de s'étendre à des considérations plus générales.

M. Pivoïn me reproche d'avoir dépassé les limites de ce qui est connu aujourd'hui. Voudrait-il limiter la science au niveau de ses connaissances. Les colonnes de la revue ne sont pas ouverts aux élucubrations fantaisistes d'un plumitif en mal de copie. Et lorsqu'elles présentent la fantaisie, c'est bien sous sa vraie figure. On ne peut s'y méprendre.

Oui, cher monsieur, la vie, en dernier ressort est une manifestation électrique (voir Lakowsky, Lumière, etc.) Précisément dans le N° 671, j'en parle sur l'autorité d'un maître français. Cela ne signifie pas que nous connaissons tout du mystère de la vie. Au contraire, je serais plutôt adepte de l'agnosticisme, en ce qui concerne l'absolu universel. Mais il faut avouer que les savants se sont révélés déjà comme des sagaces *Eddipses*.

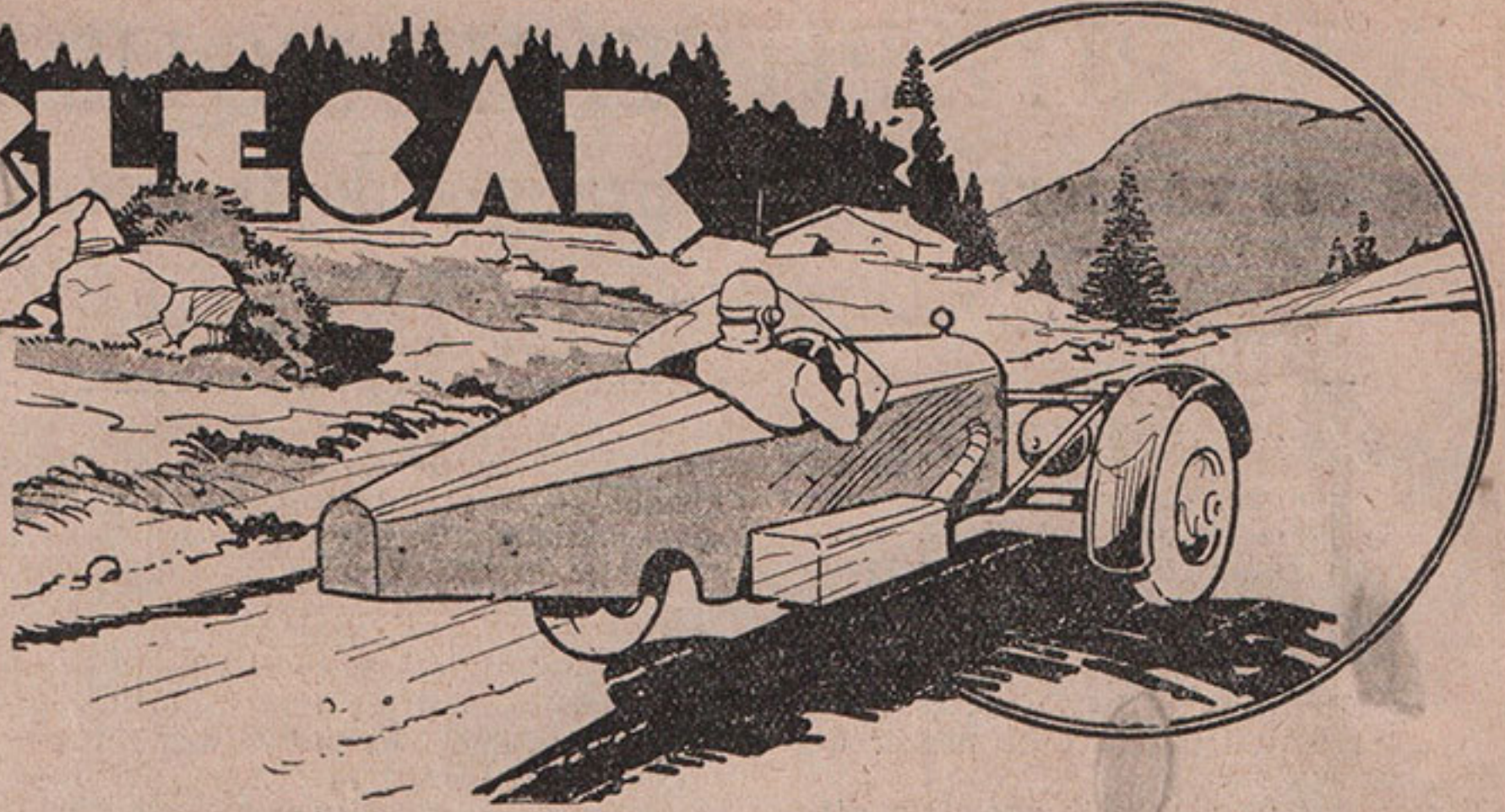
A propos encore de l'alimentation, qu'on me permette d'établir un parallèle qui nous ramène sur le terrain motocycliste.

Tout le monde connaît les inconvénients du corps improprement dénommé calamine. Tout ce que nous pouvons, si nous ne voulons pas recourir au grattage, c'est régler la carburation, l'allumage, l'efficacité des raclers ; d'apporter de l'oxygène ; de rouler vite et sur la route seulement. Encore ne faisons-nous que reculer l'échéance. Eh bien, un excès d'alimentation et d'alimentation déficiente (huile riche en carbone du moteur) produit chez nous le même encrassement. Et nous aurons beau remuer, respirer davantage, il en restera toujours. Malheureusement, si à certains égards nous sommes plus parfaits que les créations de notre industrie, à d'autres, elles présentent sur nous des avantages. Et on ne peut démonter le corps humain pour le « décalaminer ».

(Voir suite page 198.)

LE CYCLECAR

Que veut-on au juste?



DANS les communications que j'ai lues dans « Moto-Revue » presque tout le monde est d'accord sur la formule de cyclecar réunissant les qualités d'économies, soit d'achat, soit d'entretien.

Que veut-on au juste ?

L'économie de la moto avec un plus grand confort.

Le cyclecar comble cette lacune. Mais lequel ?

C'est le cyclecar, qui, une fois réalisé, aurait la mécanique sobre, robuste, économique, simple et nerveuse de la moto, avec une carrosserie surbaissée, légère, sport, d'un aspect flatteur à l'œil et, qui par mauvais temps serait confortable et par les beaux jours, nous permettrait presque les griseries du grand air, seules connues avec la moto.

De la moto nous prendrons le moteur, mais avec une boîte de vitesses plus forte et établie pour.

Le cyclecar exige certaines solutions voiture : châssis, direction, carrosserie. Mais il faudra que ces organes soit fabriqués spécialement en vue de la réalisation du cyclecar.

Il faut le faire très simple et surtout très léger, donc très surbaissé pour avoir une tenue de route parfaite. Le châssis central est une heureuse formule. Un châssis en Y ou en triangle serait merveilleux pour les trois roues.

A la moto nous prendrons aussi l'éclairage.

Le trois roues, qui a le malheur de ne pas plaire assez, s'impose presque, bien construit, sa tenue est parfaite et n'a rien à envier au quatre roues. Le trois roues permet un prix de vente relativement bas.

En cylindrée, il faut se limiter entre 350 et 500 cmc. et j'estime que le quatre temps est plus susceptible de plaire par rapport à l'entretien (graissage) et surtout par goût général du public.

Ce public est bien la plus grande difficulté à vaincre. Mais, malgré tout, un très grand nombre de personnes amies ou habituées de la moto savent bien ce qu'on peut tirer d'un 500 cmc. ou même d'un 350. De nombreux cyclecars monocylindriques de ces cylindrées ont fait des preuves probantes et indiscutables. Les sportifs savent bien ce qui se passe au Bol d'or, à Montlhéry et dans les nombreuses autres épreuves.

Le monocylindrique soit à latérales ou culbuteur est donc à conseiller, car notre petit cyclecar ne doit pas dépasser 500 cmc. ou alors tout augmentera, depuis le prix de revient jusqu'à l'entretien, en passant par tous les frais divers, car un cyclecar

de 750 à 1.100 cmc. occasionne des frais.

Le freinage sur les trois routes est à appliquer d'office.

J'estime qu'une vitesse de 90 à l'heure en 500 est nécessaire. Ceci est parfaitement réalisable. Un constructeur de Reims fabrique un mono de 500 cmc, qui tape le 100 et encore, c'est un quatre roues. Il est vrai d'ailleurs que c'est une petite merveille.

Et la carrosserie ! Eh oui, la carrosserie ! Comment la faut-il ?

Nous avons dit qu'il fallait faire très léger. Car le poids c'est l'ennemi.

Donc il nous faut un roadster très aérodynamique de deux places, ou de trois places, mais seulement en 500. Ou alors nous verrons les performances de notre petite merveille diminuer dans de tristes proportions.

Le roadster est la seule carrosserie à prendre, car lui seul permet d'établir des carrosseries qui sont légères, faciles à

construire et peu coûteuses et il est d'un confort très suffisant.

D'autres me diront : pourquoi pas un coach ? Oui ! mais le poids augmente, le prix aussi et les possibilités sportives diminuent.

On me répondra : avec mon sidecar, j'emmène trois personnes et moi je suis le quatrième. Très bien, mais si vous avez une 500 vous n'aimez pas votre mécanique. Pensez donc l'effort que vous imposez à votre machine ?

Donc une carrosserie de trois places au maximum, si le poids du véhicule ne dépasse pas 200 kg.

En un mot, notre cyclecar doit avoir les mêmes performances et mêmes qualités mécaniques qu'un sidecar 500, mais avec un confort plus grand, surtout pour le conducteur.

Georges BOITEAU,
Collaborateur-correspondant.

La vérité physiologique dans ses rapports avec la pratique de la moto

(Suite de la page précédente)

Notre lecteur me fait grief d'avoir omis des formules, sur le ton ironique. Et le voilà parti en guerre contre la science méthodique et le calcul. Je sais tout ce qu'on doit à l'empirisme et au hasard. Je crois même que la vérité physiologique est surtout introspective, c'est-à-dire non pas discursive, non pas raisonnée. Il semble que l'intention du génie nous ait permis d'accéder, dans les arcanes de l'Univers, plus avant que la méthode froide et délibérée.

Pourtant, on ne saurait méconnaître, sans injustice, la valeur du calcul. Le calcul seul, par exemple, permit à Leverrier d'indiquer une planète dont on ignorait jusqu'à l'existence. Et il sut la trouver au ciel, à la place indiquée par la seule méthode des formules.

S'il n'y a pas de formules en nosologie ou en thérapeutique, par exemple, c'est que les conditions ne sont plus les mêmes.

L'individualité devient le facteur capital du problème et l'on a pu dire qu'il n'y avait pas de maladies, ce qui est vrai. Il n'y a que des malades.

Mais lorsque la subjectivité n'entre pas en ligne, le calcul et la formule sont bien utiles. Et je soutiens que la construction d'une moto, puisque M. Pivoïn allègue ce cas, est absolument tributaire

des formules fournies par la physique. C'est de l'association de l'expérience et du calcul que naissent tant de machines qui amélioreraient le sort humain, si l'homme ne croyait pas que la machine le dispense de vivre en conformité avec les besoins génériques de sa nature.

M. Pivoïn achève par un réquisitoire contre les programmes scolaires. Et je m'honore de partager son opinion. Mais la question n'est plus là. Et je ne conçois la formule, pour reprendre son expression, que comme une activité librement consentie. Avec cette réserve, elle n'a pas le caractère d'inefficacité qu'on lui reproche. Et j'ai cru devoir défendre ce point, un point, du reste, où je ne suis pas attaqué.

Je m'excuse d'avoir mis, un peu trop, la science des autres, dans mes articles. Mais je connais l'indulgence de la majorité de nos lecteurs. Et si j'avais soutenu, sans l'appui de l'autorité scientifique, des idées qui choquent furieusement la routine, peut-être ne les eût-on pas admises en dépit de l'importance générale qu'il faut leur reconnaître. Il fut un temps où je partageais l'erreur commune. Je remercie les savants qui m'ont replacé sur la voie de la réalité humaine, une réalité qu'on ne dédaigne pas impunément.

LA FEMME ET LA MOTO

Par R. MOLLARD



C'EST AUX lecteurs, mais surtout aux lectrices de *Moto Revue* que je m'adresse, et quoique l'expérience des uns ait rarement servi de leçon aux autres, je veux pourtant essayer de convaincre les hésitants et surtout les hésitantes.

Je veux d'abord vous faire part de quelques considérations qui m'ont incité à écrire cet article.

Il est une question qui semble primer toutes les autres, c'est celle de la résistance physique d'une femme, ainsi que les conséquences découlant de l'usage du tand-sad et de la moto.

Au point de vue résistance physique, il est certain qu'à part quelques exceptions, la femme n'est pas aussi forte que l'homme, mais lorsque l'on fait du tourisme, on ne fait pas de la course, et lorsqu'on se promène pour son plaisir, point n'est besoin de faire des centaines et des centaines de kilomètres, et chacun doit savoir doser son effort, suivant ses propres forces, mais aussi, il ne doit pas oublier que sa femme est derrière lui sur le siège arrière, et qu'il doit songer à elle et bâtir son itinéraire de façon que les arrêts permettent à chacun de se reposer quelques instants avant de reprendre la route.

Quant aux inconvénients survenant par suite de l'usage du tand-sad pour une femme, j'ai posé la question à un docteur, de mes amis, et celui-ci m'a donné son avis, et c'est celui d'un jeune docteur.

L'abus en toutes choses, est nuisible. Abuser du vélo est nui-

sible, abuser de l'auto est nuisible, et abuser du tand-sad est également nuisible. Comme je lui demandais ce que, selon lui, représentait un abus au point de vue motocycliste. L'abus, me répondit-il, commence là où cesse la résistance physique, et une femme qui supporte plusieurs centaines de kilomètres sans fatigue, ne commet donc aucun abus, tandis que celle qui, au bout de 60 kilomètres ressent des symptômes de fatigue, et que, soit que son compagnon néglige de prendre son avis, soit qu'elle-même veuille faire preuve de courage, et qu'elle essaye de tenir 100 kilomètres, celle-ci commet un abus, et peut s'en ressentir physiquement.

Les coureurs portent généralement une ceinture de cuir ou de flanelle, pourquoi souvent les femmes quittent-elles gaines et corsets pour faire de la moto ? C'est, à mon avis, une grosse erreur qui contribue pour beaucoup à réduire la résistance de celles-ci.

Je connais dans la ville où j'habite nombre de femmes âgées qui montent encore alertement en tand-sad, et je n'en ai jamais entendu se plaindre du manque de confort et de souplesse d'un bon siège arrière. Ma mère qui a 50 ans n'hésite pas à chevaucher avec moi ma 500 B.S.A. C'est vous dire que si le tand-sad était malsain pour vous, Mesdames, il y aurait longtemps que ma mère ne serait plus de ce monde, ainsi d'ailleurs que nombre d'entre vous.

Comme vous toutes, et tous, un jour, oh ! il y a longtemps déjà, j'ai rêvé d'une voiture, d'une toute petite voiture, pas chère, comme on devait être bien là-dedans, à l'abri des intempéries, etc. etc... Puis j'ai réalisé mon rêve, j'ai vendu mon sidecar, et j'ai fait l'acquisition d'une jolie petite Amilcar avec capote repliable, en un mot le véritable objet de mes rêves, et ce qui ne gâche rien, je ne l'avais pas payée cher.

Hélas, trois fois hélas, un beau jour, ma belle occasion n'était plus aussi docile qu'au début. La direction avait du jeu, le pont arrière produisait un bruit suspect, et le moteur donnait des signes certains de défaillance. Je la menais chez le mécanicien qui, après avoir changé et réparé pas mal de pièces, me présenta une facture qui, oh stupéfaction ! dépassait de 10 francs le prix d'achat de ma magnifique occasion, et il me prévient charitablement que si je voulais que ma

voiture marche normalement il faudrait changer complètement le moulin. Effectivement elle marchait, mais elle marchait plutôt mal que bien. Je la revendais donc, et l'échangeais contre un 5 CV. Cabriolet Peugeot ; celui-ci marchait bien, mais il marchait tout doux, tout doux, tout doucement, et il était presque impossible d'entreprendre un vraiment long voyage, car la journée entière suffisait à peine pour faire l'aller et retour de chez moi, au lieu choisi, et nous n'avions presque pas le loisir de visiter l'endroit, but de voyage.

Alors, j'ai fait une chose, j'ai tout simplement revendu la voiture, et j'ai racheté une moto, une solide moto neuve, et j'espère bien ne pas la lâcher d'aussitôt.

Ne croyez pas que je sois un détracteur de la voiture, non... je reconnais les qualités et les avantages de l'automobile, mais si un jour, j'en rachète une, c'est que j'aurai les moyens de m'offrir une bonne et forte voiture neuve, qui toutes proportions gardées, revient moins cher, non pas comme consommation, mais comme entretien, qu'une petite voiture ? Aussi, est-ce pourquoi, je mets en garde ceux ou celles que la voiture d'occasion tenterait, et que mon expérience qui, je vous l'assure m'est revenu cher, très cher même, puisse vous éviter de tomber dans la même erreur que moi.

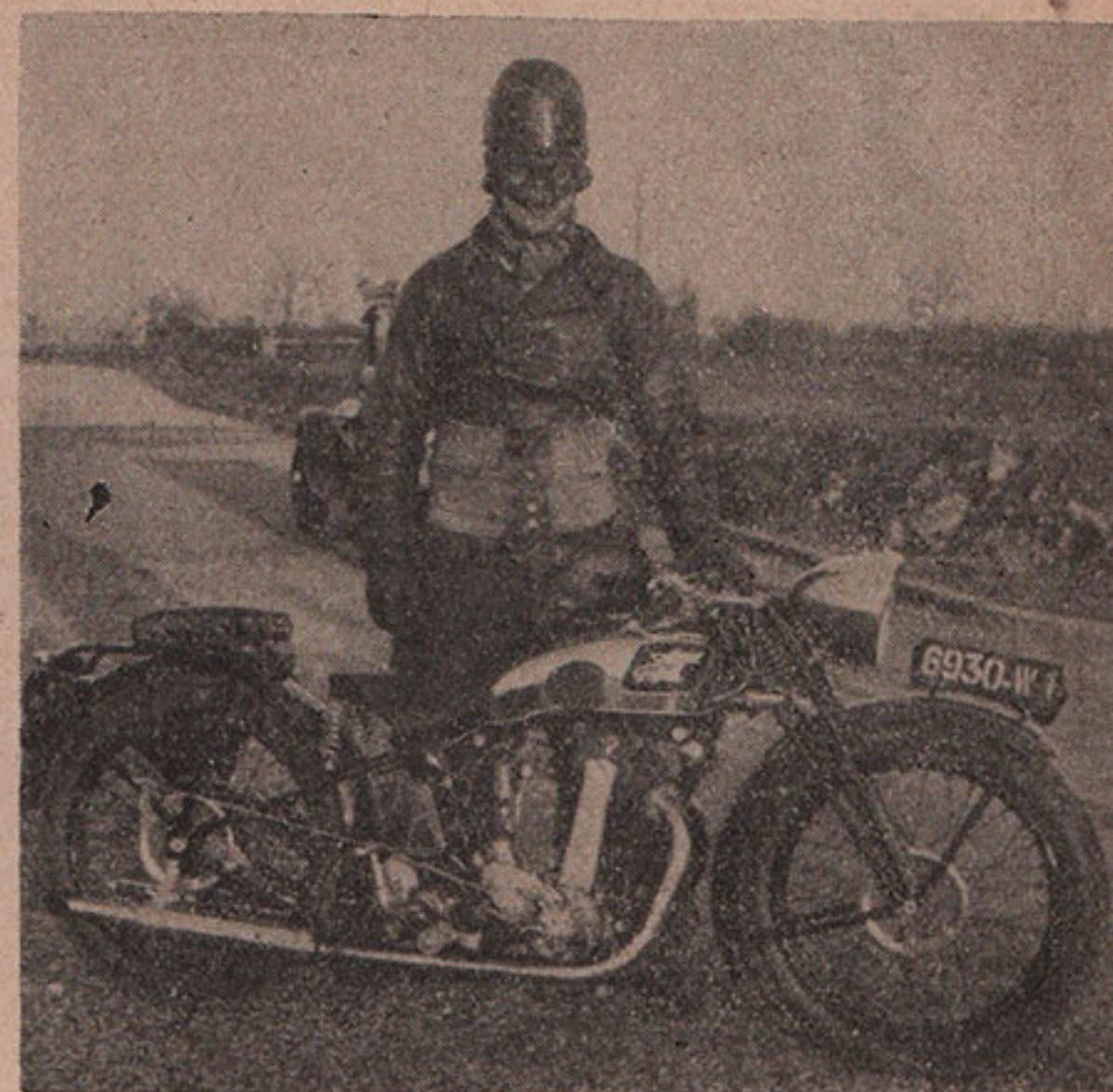
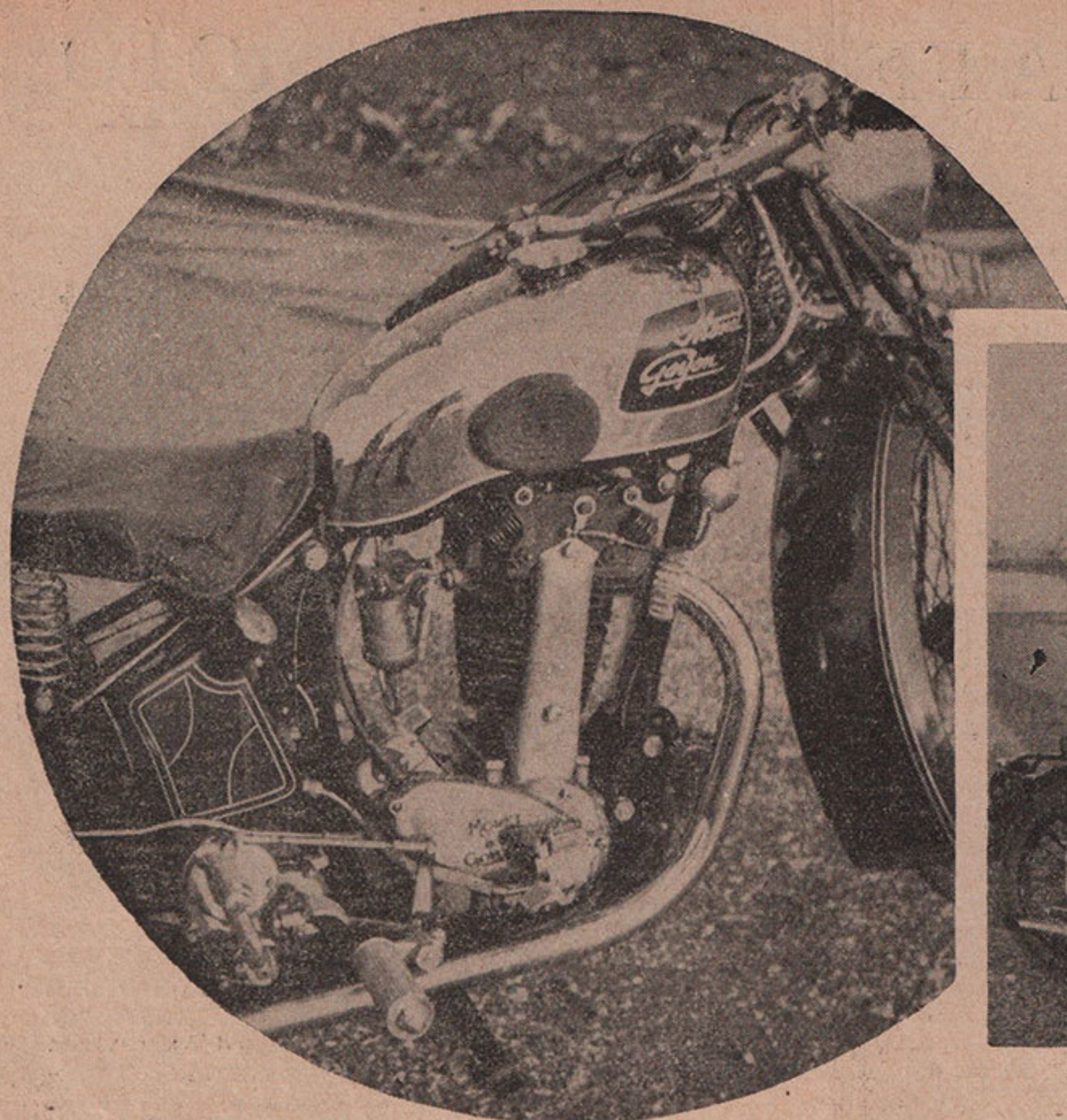
Une voiture, oui, si le cœur vous en dit, mais ne lâchez pas votre chère motocyclette, que vous connaissez à fond, et que vous aimez, contre une véritable occasion qui ne coûte pas cher, mais que vous ne connaissez pas et qui, un jour, pour un confort assez discutable d'ailleurs vous coûtera une facture qui, elle, ne le sera pas et dont le montant joint à l'achat de l'engin, vous aurait permis d'avoir une luxueuse moto dotée de tous les perfectionnements modernes, et qui aurait eu l'avantage de vous propulser rapidement avec une consommation, et un entretien, si minimes, qu'aucune voiture d'occasion, si belle occasion soit-elle, ne réalisera jamais.

Donc, amies lectrices, ne vous laissez pas influencer par les théories de quelques vieux docteurs, qui ne vivent plus leur siècle, tout au moins au point de vue mécanique, pas plus que par la rutilance d'une belle carrosserie, cachant un moteur qui sera, lui, bien malade, et qui aura plus souvent besoin du docteur que vous.

ESSAI DE LA 500 cmc. MONET ET GOYON L. S. 5. P.

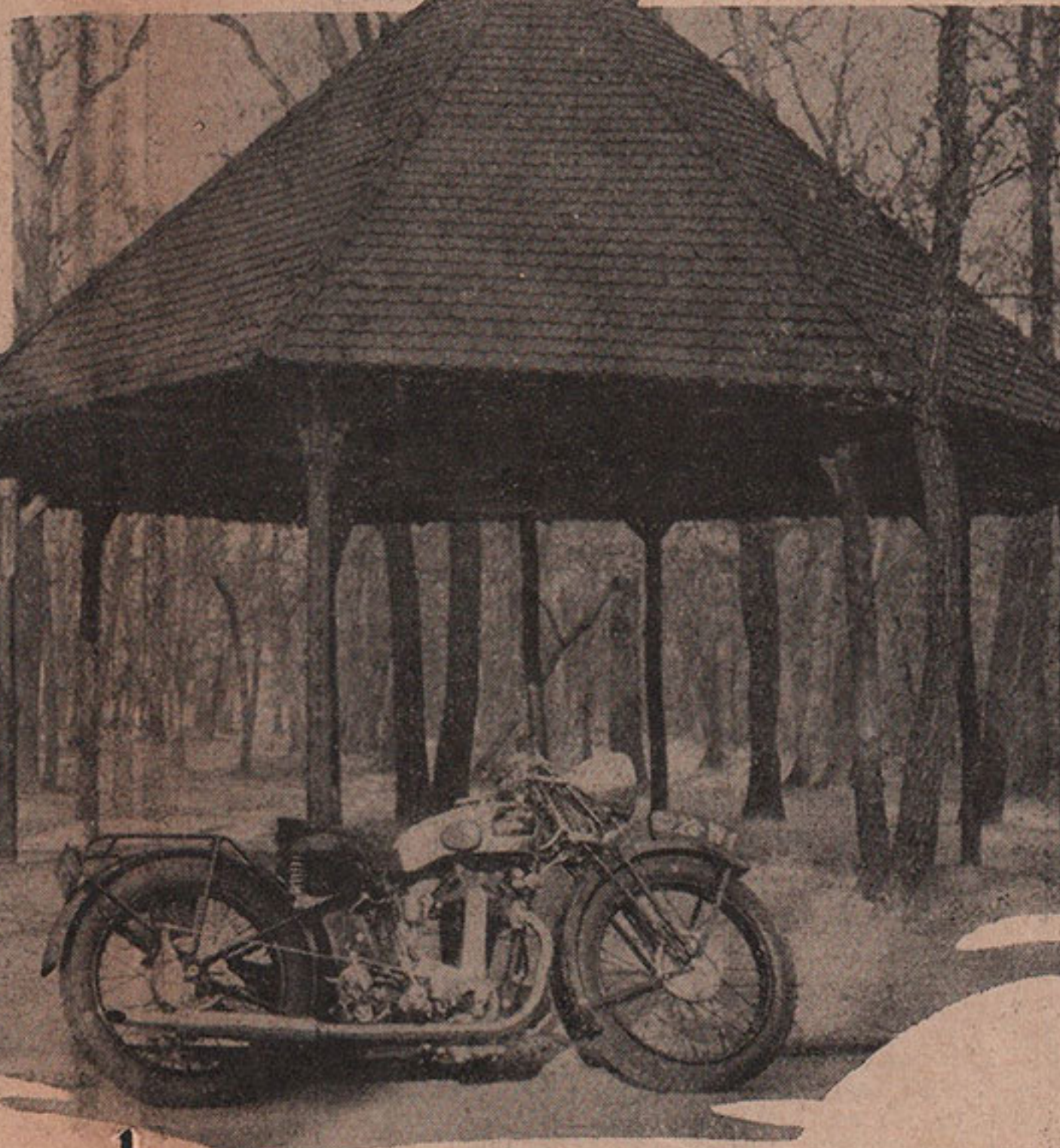
à culbuteurs, quatre vitesses et sélecteur au pied

Une machine "populaire" aux perfectionnements de luxe



Dans le médaillon, à gauche le moteur de la LS5P.

Ci-contre l'essayeur Max End avant son départ pour le tour du circuit routier, à Montlhéry.



La 500 Monet-Goyon photographiée par Max End au cours de sa promenade au Bois de Boulogne. A droite la machine vue du côté transmission.

CE n'est pas uniquement parce qu'il préfère l'autodrome et moi la route que mon camarade Daniel Rebour et moi, accusons quelque dissemblance ; c'est aussi et presque surtout parce qu'il mesure 1 m. 81 et moi 1 m. 68, parce qu'il pèse 85 kg. et moi 64 que nous ne passons pas positivement pour deux frères jumeaux. Dans le cas présent, ces écarts entre nos deux individus ont une grande importance. Je me faisais scrupule, en effet, d'avouer que, sitôt en selle, j'eus sur ce nouveau modèle de chez Monet-Goyon, l'impression d'avoir enfourché une moto familière. Il est dangereux, lorsqu'il s'agit d'une position, de conclure d'un cas particulier à une généralité, la totalité des motocyclistes ne répondant pas obligatoirement au gabarit Max End. Ainsi donc, en donnant mon opinion comme devant être celle de tous, je risquais d'abord de commettre un abus et une erreur, ensuite de m'attirer quelques vertes semonces de ceux n'ayant ni ma taille, ni mon poids.

Mais ayant recueilli, en me haussant sur la pointe des pieds, de la bouche de Daniel Rebour, l'aveu que cette même machine semblait avoir été faite pour gens de sa taille, je suis automatiquement amené à conclure que tous ceux jaugant entre 1 m. 70 et 1 m. 80 partageront l'opinion des deux essayeurs successifs et dissemblables... Notez que ça fait déjà un beau pourcentage de clients possibles pour Mâcon, Paris et les autres régions de France.

Or donc, sans présenter toutefois, et

heureusement pour la tenue de route, l'élasticité et la souplesse des tissus qui « se prêtent », la première qualité de la moto en question est de posséder un cadre judicieusement étudié pour que chacun s'y trouve chez soi.

C'est d'ailleurs surtout par le cadre que ce nouveau type la L.S.5.P. (c'est dur à prononcer), se distingue des modèles antérieurs.

La L.S.5.P. fait partie d'une nouvelle gamme que Monet-Goyon présente sous la dénomination : « Modèles Publicitaires ».

La publicité étant une excellente chose, voyons si cette 5 CV répond comme il convient à cette appellation. Il le fait de toutes façons : un modèle publicitaire doit par définition englober toute une série de qualités indiscutables ; il doit, pour remplir son but être à la fois bon marché et mécaniquement sans critiques ; il doit faire lui-même sa propagande dans l'entourage immédiat de son heureux propriétaire.

Le prix ? 4.850 francs pour une 500 culbutée, sport — et vraiment sport — ainsi qu'on le verra par la description qui va suivre ; c'est un prix très raisonnable.

Le moteur est celui que nous avons déjà vu sur la L.S.5.S. Mais encore amélioré ; c'est un moteur à grand rendement, culbuteurs, double échappement, soupapes en tête à 80°, ressorts de soupapes, à pincettes ; cylindre et culasse fonte au chrome ; vilebrequin monté sur double rangée de galets ; portées de roulements montées sur aiguilles ; basculeurs sur rouleaux. Boîte à quatre

vitesses à sélecteur au pied ou, sur demande, avec commande à la main, levier au réservoir.

Le cadre est, comme je l'ai dit antérieurement, nouveau. Il est plus léger, mais tout aussi robuste et rigide que celui de la L.S.5.S. Pour concilier légèreté, solidité et rigidité, les tubes sont tous assemblés par raccords entièrement brasés. Prévue pour l'usage du sidecar cette moto comporte les attaches habituelles.

Dans l'ensemble et en apparence la L.S.5.P. ne diffère pas profondément de ce que nous connaissons déjà, sinon que, grâce à son nouveau cadre elle est plus légère et plus maniable et aussi plus rapide, le travail effectué sur le nouveau moteur complétant le gain déjà acquis par l'allègement.

Si le cadre diffère par son poids, il

conserve néanmoins la ligne caractéristique des Monet-Goyon avec la selle bien surbaissée et appuyée contre le réservoir en crosse, machine ramassée, trapue, compacte, où tout est groupé, placé pour l'aisance d'une conduite sans fatigue ; guidon un peu haut, d'ailleurs orientable, repose-pieds en retrait, d'ailleurs réglables, frein à l'avant du pied gauche, sélecteur à double pédale à hauteur du pied droit et de manœuvre extrêmement aisée.

D'accord avec mon collègue pour qu'il contrôle sur Montlhéry la vitesse limite et la vitesse moyenne, je me

la qualité ; ils sont en tous cas extrêmement progressifs.

Malgré le froid je me suis permis quelques « fougueuses » accélérations au long de la côte de Picardie. Malheureusement l'absence de compteur m'ôte toute possibilité d'indiquer la vitesse approximative de mes performances ; tout ce que je puis dire c'est que ça grimpe dur et que, grâce à la boîte quatre vitesses, les accélérations au long des côtes ne décevront pas les sportifs.

L'essayeur masqué va vous donner de son côté les précisions que je n'ai pu recueillir au cours de ma promenade solitaire ; après quoi, dans un duo final nous réunirons nos impressions.

L'essai à Montlhéry

PUISQUE Max End me passe la plume, pour vous donner le compte rendu de mon essai à Montlhéry, et que déjà il vous a décrit la 500 Monet et Goyon, je me bornerai à vous dire brièvement les résultats que le chrono et moi-même avons enregistrés.

On m'avait bien prévenu à l'agence du boulevard de Courcelles :

— Ne pas trop tirer, car ce moteur neuf a tendance au serrage.

Mais je me souvenais d'une 250, de la même marque, essayée il y a deux ans, et qui malgré son état de

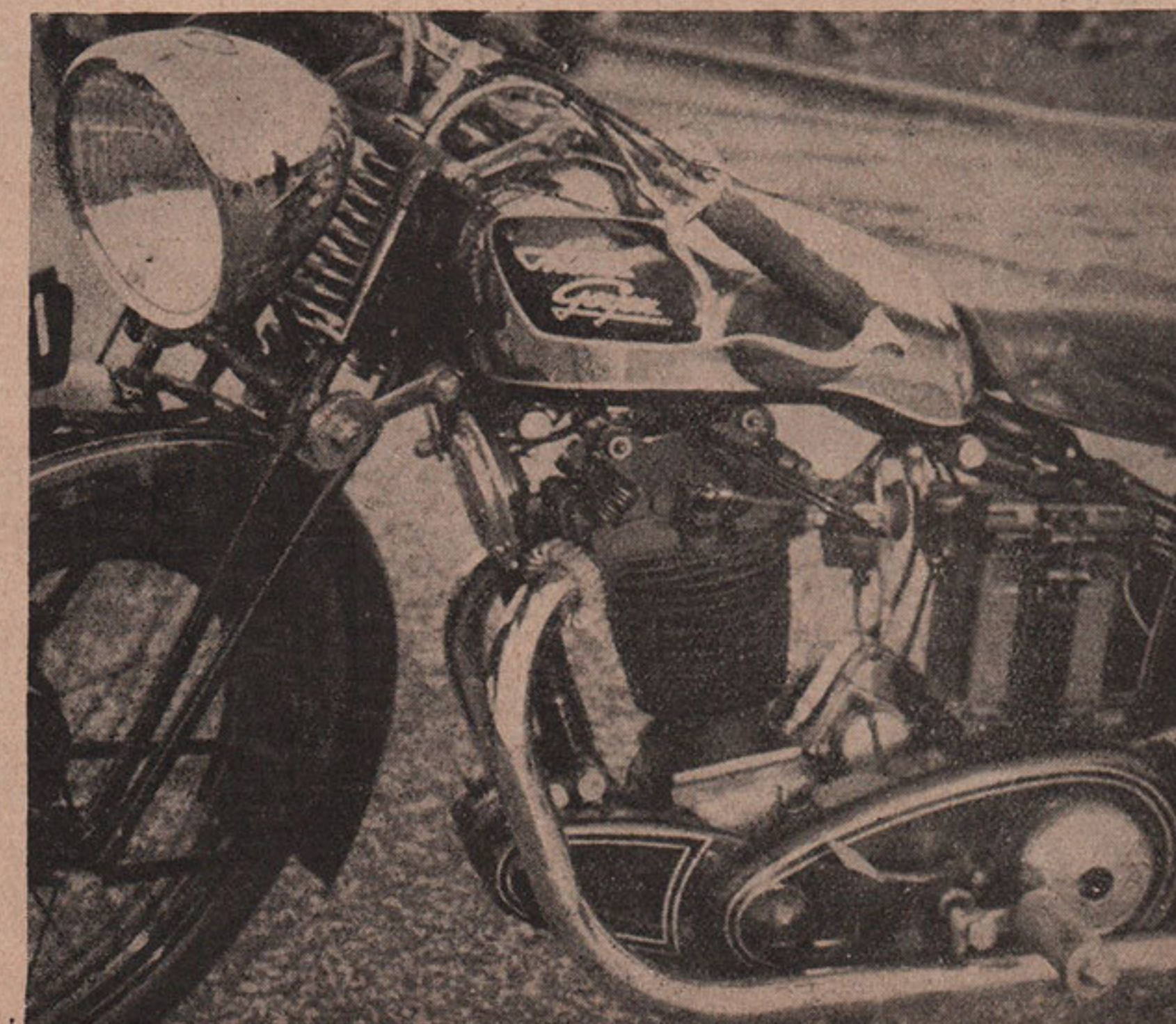
neuf, avait accompli bravement son tour de piste de vitesse à 87, sans chauffer exagérément, à part le tube d'échappement qui avait pris une bien jolie teinte, gorge de pigeon.

Aussi, passé Paris, je commence à « tirer dessus », mais, hélas, juste dans la côte à la sortie d'Antony, lors d'un match avec une Delage, serrage pile, roue arrière bloquée ; grâce à la tenue de route vraiment parfaite, je gardai ma ligne et, ayant débrayé, je me laissai aller en roue libre une cinquantaine de mètres, puis troisième, ça repart, et quatrième doucement.

Arrivé à l'autodrome, mauvaise nouvelle : les virages de la piste de vitesse sont couverts de glace, mais, en dédommagement, le circuit routier est parfait.

Aussi, après changement du gicleur pour un plus gros (un 200), et avoir remplacé la bougie de tourisme, par une Lodge H.45, un essai sur un tour du routier de 9 kilomètres est effectué en 6'43, soit 82 km. 017. Mais quelle explication, avec les manettes d'air et d'avance, pour ne pas serrer !

Au deuxième essai, ça va un peu mieux : 6'35"2/5, soit 83 km. 593, mais ça serre toujours un peu et je



dois réduire dans les lignes droites.

Enfin, nous parlons à trois ; en tête un amateur sur une 175 Terrot, compétition, qui avait été le dimanche d'avant chronométré en vitesse à 113, puis Petersen sur sa 250, bloc-moteur, et moi même. Je saulai celui-ci dans la première ligne droite, et courrai après l'homme de tête. J'étais un peu plus vite au freinage. Dois-je dire que les freins de la L.S. 5.P. sont remarquables et que les coureurs de la maison, ont exigé sur les machines de circuit, le frein avant de série. Mais les rapports serrés de la « compé » me reprenaient à la sortie des virages, le terrain gagné à la décélération.

Enfin, dans la longue ligne droite de la Forêt, la 500 à pleins tubes, passe la 175, mais pour serrer un peu plus loin et permettre au jeune coureur de terminer en tête le tour devant moi et Petersen dans l'ordre.

Mon temps pour ce tour fut de 6' 24", soit 86 km. 075.

On doit pouvoir faire 88 de moyenne, avec un piston moins juste.

Nous avons fait ensuite un essai sur la base du kilomètre, du circuit routier, le temps étant pris avec deux chronomètres synchronisés.

Je dis tout de suite, que si je donne le temps, c'est uniquement à titre indicatif, car je dus réduire, fermer l'air et un peu l'avance pour éviter un échauffement exagéré du piston ; en effet, je ne fis que 33 secondes, ce qui donne 109 km. 091.

Je suis certain que cette moto, bien rodée et réglée correctement, doit friser, sinon atteindre les 120.

Je rappellerai que tous ces essais sont faits avec silencieux, phare le dynamo, toutes choses, fort impropres à la vitesse pure.

Je résume mes impressions :

Tenue de route impeccable. Grande facilité à virer, mais attention à la béquille centrale, qui raccroche un peu, quand on « couche » à gauche.

Accélération satisfaisantes. Freins et sélecteur parfaits (Je fis, avec un témoin en tansad, des essais de passage des vitesses, en montant ou en descendant la gamme, sans débrayer, et sans que les pignons rappellent leur existence par les cris ou les grognements bien connus des possesseurs de K.J. ou de N.N.

Il n'y a que la vitesse pure dont je ne puisse, à mon grand regret, parler en termes élogieux, mais j'en ai donné la raison plus haut, et aussi peut être la fourche, dont le ressort m'a semblé un peu dur.

Pour finir, une bien bonne machine !

Daniel REBOUR.

Après ce que vient de préciser mon camarade, retour de Montlhéry, je crois inutile d'insister à nouveau sur tous les points saillants de ce nouveau modèle Monet-Goyon. Il est, au fond, l'aboutissement logique des progrès réalisés sur une machine bénéficiant depuis deux ans déjà de l'expérience des courses et améliorée sans cesse.

Max END.

PAR CI PAR LA

ADNET QUITTE LE M.C. PARIS

Nous avons reçu de R. Adnet la lettre suivante

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir faire savoir par *Moto Revue* que j'ai quitté le Moto-Club de Paris pour faire partie du Sporting-Moto-Club-Parisien.

Voici pourquoi, si cela peut vous intéresser. Le Moto-Club de Paris ne faisant plus de sport et ayant, contrairement à ce qu'il a annoncé sur votre numéro de samedi dernier, décidé de ne plus s'intéresser à la question sportive et de fait, l'année 1935 n'a vu les membres du Moto-Club de Paris que de loin, juste au circuit Aiglon et encore, bien entendu, je ne parle pas des professionnels, puisque moi-même, j'étais à peu près partout, sauf à Paris-les Pyrénées-Paris, ayant eu un empêchement, mais espérant me rattrapper en 36.

J'espère, un de ces jours, vous expliquer de vive voix cela.

Je crois cette année, que les clubs pourront compter avec les sportifs du Sporting-Moto-Club-Parisien, du reste, à votre épreuve technique, ils étaient déjà là et c'est le début.

Je m'excuse de vous avoir retenu quelques instants, mais je crois que cela peut vous intéresser. Je vous laisse le soin de commenter l'affaire à votre manière, j'ajouterai que je ne suis pas en désaccord avec les dirigeants du Moto-Club de Paris, c'est seul le manque de solidarité sportive qui me les fait quitter ; j'étais membre depuis 1929 ou 1930.

Recevez, Monsieur, mes salutations distinguées.

Robert ADNET, à Paris.

XX^e FOIRE DE BORDEAUX

RÉUNI en séance dans les locaux de la Foire le lundi 10 février 1936, le Conseil d'Administration a arrêté comme suit sa composition :

Président : M. Magne, négociant, trésorier de la Chambre de Commerce, ancien premier juge au Tribunal de Commerce. Vice-présidents : MM. Cametron Etienne, administrateur de la Banque de France ; Lavertujon Ernest, directeur régional de l'Agence Havas, conseiller du Commerce extérieur ; Chalus Géo, agent d'exportation, conseiller municipal ; Calvet Emile, négociant, vice-président du Syndicat des Négociants en Vins, conseiller du Commerce extérieur ; Denis Etienne, négociant armateur ; Dumora Henri, docteur en médecine ; Bacque Armand, industriel, conseiller du Commerce extérieur. Secrétaire général : M. Tachon Jean, industriel, juge au Tribunal de Commerce, président du Syndicat des Fabricants de Chaussures de Bordeaux et du Sud-Ouest. Trésorier : M. Sebillieu Edouard, industriel, président de l'Association des Propriétaires. Trésorier-adjoint : M. Videau Georges, négociant, juge au Tribunal de Commerce. Membres : MM. Babinot Henri, industriel ; Maydiou Pierre, négociant, conseiller municipal, membre de la Chambre de Commerce ; Desse Pierre, industriel, ancien juge au Tribunal de Commerce. Architecte de la Foire : M. Perrier Raoul, D.P.L.G. Secrétaire administratif, directeur des Services : M. Laffont René.

MOTO REVUE BELGE

TOUT S'EST ARRANGÉ
A LA FÉDÉRATION

Nous avons rapporté, dans ses grandes lignes, la crise survenue à la Fédération belge après l'assemblée tumultueuse du 10 novembre.

Après avoir taillé il fallait recoudre. Les insurgés firent le premier pas. Le geste trahissait de bonnes intentions.

Les sections provinciales de Liège et d'Anvers agitèrent des ordres du jour fulgurants. Elles contestaient la validité des élections comme l'exclusive lancée contre les constructeurs. Les réunions se succédèrent, puis les manifestes baissèrent de ton. Il était clair que les esprits s'apaisaient et que le bon sens reprenait le dessus. La Fédération

ne pouvait souffrir longtemps cette fausse situation. Le désir d'entente était évident. Mais il fallait trouver le moyen de ménager les susceptibilités. Quelques tâtonnements provoquèrent la détente désirable. Une assemblée générale fut convoquée pour le 2 février, mais à la veille on trouva la formule d'un accord également acceptable pour les parties en cause.

La convocation de l'Assemblée décommandée comportait notamment la nomination d'un président, d'un secrétaire général et le remplacement des sept administrateurs démissionnaires après le coup de novembre. Les élus d'abord resteraient en fonction et il fut admis que le Conseil d'administration serait uniquement complété par des éléments présentés par les sections provinciales de Liège (6) et d'Anvers (1). Cette décision consacrait le principe important d'une représentation proportionnelle de ces provinces en fonction de leurs effectifs. Les Liégeois se chargeaient d'offrir trois de ces mandats de « cooptés » aux représentants des trois grandes firmes motocyclistes F.N., Gillet et Saroléa.

La solution était équitable ; aussi, fut-elle accueillie avec un réel soulagement par ceux qui ont à cœur l'intérêt et le prestige de la Fédération.

Voici, du reste, le communiqué officiel de cet armistice :

« La Fédération motocycliste de Belgique devait tenir une assemblée générale extraordinaire le dimanche 2 février 1936. Cette assemblée avait pour principal but de ramener la conciliation entre divers groupes que séparaient des opinions divergentes. L'accord unanime de toutes les bonnes volontés ayant à l'heure actuelle réalisé cet apaisement, l'assemblée générale a perdu la majeure partie de sa raison d'être. Prenant notamment en considération les frais élevés que cette assemblée aurait imposé aux délégués des clubs, le Conseil d'administration, faisant application des statuts cooptera six administrateurs présentés par la Section provinciale de Liège et un administrateur anversois. MM. Lamboelle et Constant continueront respectivement à remplir les fonctions de président et de secrétaire général jusqu'à l'assemblée générale statutaire de fin 1936. Cette assemblée aura à se prononcer sur les deux questions importantes : représentation proportionnelle et représentation des constructeurs au Conseil.

« D'ici très peu de temps, les diverses commissions seront reconstituées et elles pourront poursuivre leurs travaux dans le calme. »

Ainsi le petit drame se termine à l'amiable. Il n'aura pas été inutile. La Fédération s'est retremée. De jeunes énergies se sont attelés à l'œuvre commune. Attendons-les à l'ouvrage.

L'épreuve d'hiver de l'A.M.C. Forest

LE V^e championnat d'hiver de l'Auto-Moto-Club de Forest, s'est disputé par une température exceptionnellement clémente. Néanmoins cette épreuve d'ouverture a connu un réel succès. Nous avons noté dans les contrôles la présence de MM. Constant, secrétaire général de la F.M.B. ; Warnant, trésorier ; Raymond Hubin, qui dirigeait le contrôle de Wavre ; De Bruyne et Tonglet, de l'A.M.C.B. ; Libberecht, de l'Union motocycliste uecloise ; Bruyninckx, de l'U.M.B., etc., etc...

Sur vingt-trois partants (16 sidecars et 7 solo), on enregistra quatre abandons et, malgré la multiplicité des contrôles, quatorze concurrents terminèrent sans pénalisation.

Voici les classements :

Catégorie sidecar : 1. *ex æquo* : MM. Bivort, Davignon, Degreef, Delmoitier, Dolhen, Goffoet, Julian, Stienket, Van Maldeghe, tous sans pénalisation ; 10. Puttemans, 5 points ; 11. Nélis, 29 points ; 12. Salmon, 74 points ; 13. Hulet, 93 points ; 14. Van Andenhove, 153 points. Catégorie solo : 1. *ex æquo* : MM. Jardini, Juchtmans, Michaux, Roland et Wattier, tous sans pénalisation.

L'ARMÉE

ET LA MOTOCYCLETTE

— II —

Dans l'article précédent, l'auteur avait énuméré les 3 caractéristiques qui lui semblaient essentielles pour une motocyclette tous terrains :

1) Grand écartement du sol, afin de pouvoir évoluer sans trop de difficultés sur un sol bouleversé.

2) Position surbaissée du « cavalier » qui doit sans cesse stabiliser sa machine avec les jambes.

3) Une puissance et une démultiplication convenables pour vaincre la résistance du sol, et les pourcentages anormaux des pentes.

Il aborde maintenant les qualités estimées par lui les plus désirables pour une moto de ce genre.

LES QUALITÉS DESIRABLES DANS UNE MOTO « TOUS TERRAINS »

I. — POIDS LE PLUS RÉDUIT POSSIBLE

L'effort physique nécessaire pour « tenir » une machine en terrain varié est parfois considérable. Des « manœuvres » sont fréquentes, et quelques culbutes inévitables...

En déterminant le poids, le dessinateur ne doit pas oublier la force... de l'être humain qui aura à soulever et à maintenir son « dessin ».

Pour joindre la robustesse à la légè-

reté, il va lui falloir utiliser, sans doute, les « accessoires » comme garde boue, réservoirs, pare jambes, silencieux, pour former, avec les éléments du cadre proprement dit, une charpente rigide. Et ne se servir que de matériaux à haute résistance, et d'alliages légers, au moins pour la culasse et le cylindre.

En tous les cas, 130 kilogs en ordre de marche est un poids qui ne devrait pas être dépassé, malgré l'équipement spécial...

Et une centaine de kilogs se rapprocherait plus de l'idéal...

En « terrain varié », n'est-ce pas, ce n'est plus du pilotage comme sur une nationale, par de légères pressions au guidon... Le « style », la « souplesse », et même « l'élégance » des virages, etc., on abandonne ça avec l'asphalte...

Car il faut s'employer, maintenant. Une séance de lutte commence; la docile monture, on dirait qu'elle se révolte et cherche à vous vider... Elle oscille violemment, bondit, glisse soudain. Il faut la maîtriser, la tenir en équilibre malgré elle, qui voudrait, semble-t-il, se coucher dans la boue. On finit par en avoir « plein les bras ».

Parfois, le bloc moteur s'accroche à une pierre, une racine, une bosse du terrain; ou c'est la roue arrière qui



L'auteur nous explique qu'avec une position de selle normale, il devient presque impossible d'éviter la culbute sur un devers

reste coincée dans l'étau d'une ornière. Au flanc du talus où vient de culbuter, (mais comme dans un film au ralenti) la pauvre martyre, vos efforts athlétiques pourront seuls la remettre sur ses roues...

Créateurs de motos, tous terrains, n'oubliez jamais le « facteur humain ».

Nous insistions tout à l'heure sur l'importance d'une selle surbaissée. C'est qu'« en terrain varié » la motocyclette n'est plus un « véhicule à deux roues » transportant un quelconque bipède. Mais bien, mais oui, un Centaure au sens strict (et fabuleux!) du mot.

Un être composite, fait d'une moitié métallique, l'autre de chair et d'os, qui se démène furieusement, des roues et des jambes, pour avancer...

C'est pour cette raison qu'en fixant les dimensions du moteur, du cadre, son dessinateur ne doit jamais perdre de vue celle de l'homme; et prévoir même la course possible... de ses pieds.

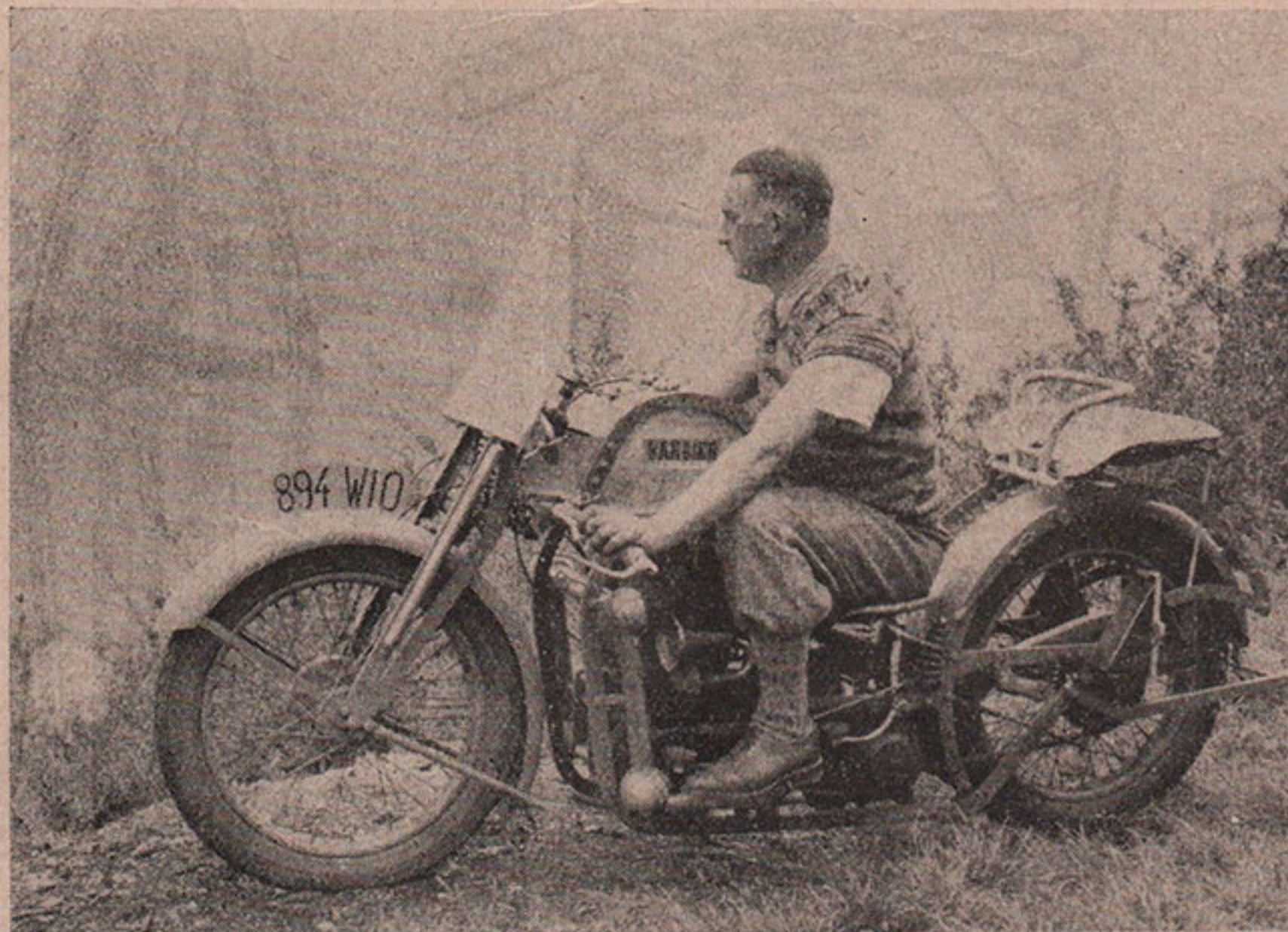
Bien sûr, ces postures bizarres d'hommes accroupis, tout tassés au centre de motos courtes et basses sur pattes vont choquer nos lecteurs.

Heureusement qu'une « mécanique » militaire n'a guère à se soucier d'élégance, ni de respecter la « ligne » classique.

Du reste, ils vous ont une drôle de position, agenouillée, prosternée, les recordmen de vitesse.

On me dira que les hommes des 6 jours Internationaux, eux, et les participants de « trials » anglais montrent des attitudes normales. Dame! ils pilotent des machines routières normales.

Les tanks, les véhicules à chenilles possèdent une allure toute différente de l'automobile banale, n'est-ce pas.



Bien que la moto Barbier ne corresponde pas, par bien des points, aux idées de l'auteur (cadre trop près du sol, guidon trop bas, etc...) elle s'en approche par la position de la selle qui correspond à la circulation « tous terrains ».

A propos de chenilles... il y a bien eu, un peu partout, de timides essais de motocyclettes à bande de roulement; et de motos à trois roues en ligne, et à traction aux deux roues.

Mais enfin dans l'ensemble, il faut bien constater que l'esprit inventif ne s'est pas dépensé beaucoup à perfectionner la moto tous terrains.

Non, la pauvre n'a guère excité l'imagination des chercheurs...

Certaines situations où il a fallu se débrouiller m'inclinent plutôt à faire confiance à des solutions bien plus simples. La moto, c'est un instrument à moteur si léger, si peu encombrant, un vrai comprimé de puissance, un véhicule de poche qu'on peut avoir partout avec soi...

(Et même dans un cinquième parisien, n'est-ce pas, M. Piel?)

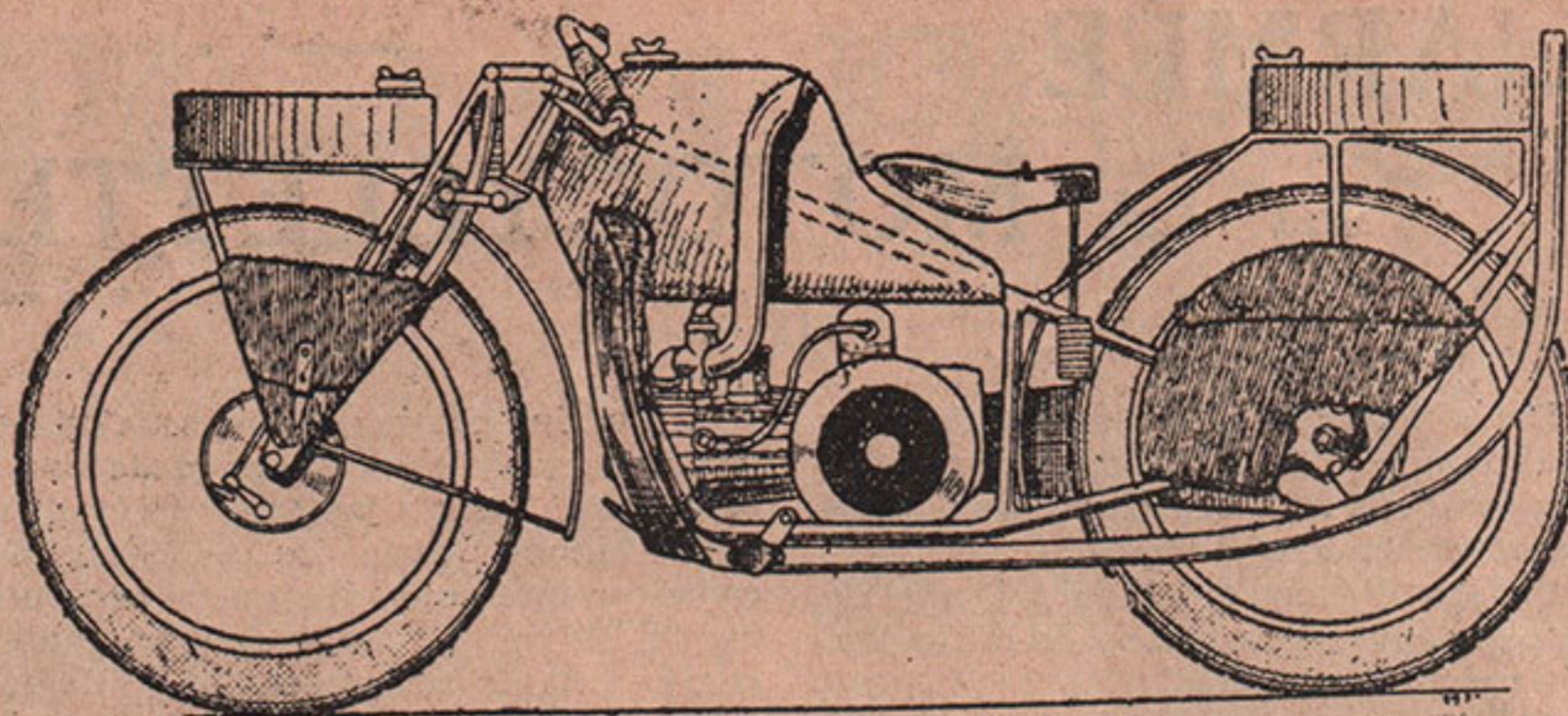
Motos Tour du Monde soulevées de traverse en traverse sur un pont de chemin de fer mandchouriens (avec Andrieu!) hissées en haut de remblais, portées à bras d'hommes à travers un marécage. Ces expériences, et tant d'autres, me permettent d'affirmer « une moto! mais ça se transporte où l'on veut! »

Motos portées par des dragons portés!

Pour certains usages où vitesse, équipement à transporter, rayon d'action pourraient être sacrifiés au bénéfice d'une maniabilité absolue, il est facile de concevoir et de réaliser! une moto vraiment tous terrains, très légère, extra courte, ne pesant guère plus de 80 kilogs.

Son moteur pourrait être, sans doute, un 250 « deux temps », comme sur les machines de « Moto-ball ».

Imaginez deux « camarades de combat » montés chacun sur une machine de ce type, et qui marcheraient tou-



Une des motos-type présentées en 1927 par « Moto-Revue » pour les grands raids ou l'usage militaire. Si elle comporte déjà bien des idées à reprendre, l'expérience acquise a dicté des modifications importantes telles que les deux positions de selle, des poignées pour la manipulation, etc...

jours de conserve, sans jamais se perdre de vue.

Qu'ils aient à franchir un talus, un petit mur, et à gravir une pente abrupte où même un tank calerait.

A utiliser, que sais-je, un pont de chemin de fer à peu près inaccessible, une passerelle où l'on monte par un escalier.

A passer une étroite levée de terre entre deux étangs... A gravir, ou à descendre un « pourcentage » trop fangeux pour que même leurs pneus « accrocheurs » y mordent.

Un homme porte, sans trop de peine, 40 kilogs. J'imagine que, devant deux poilus hissant à tour de

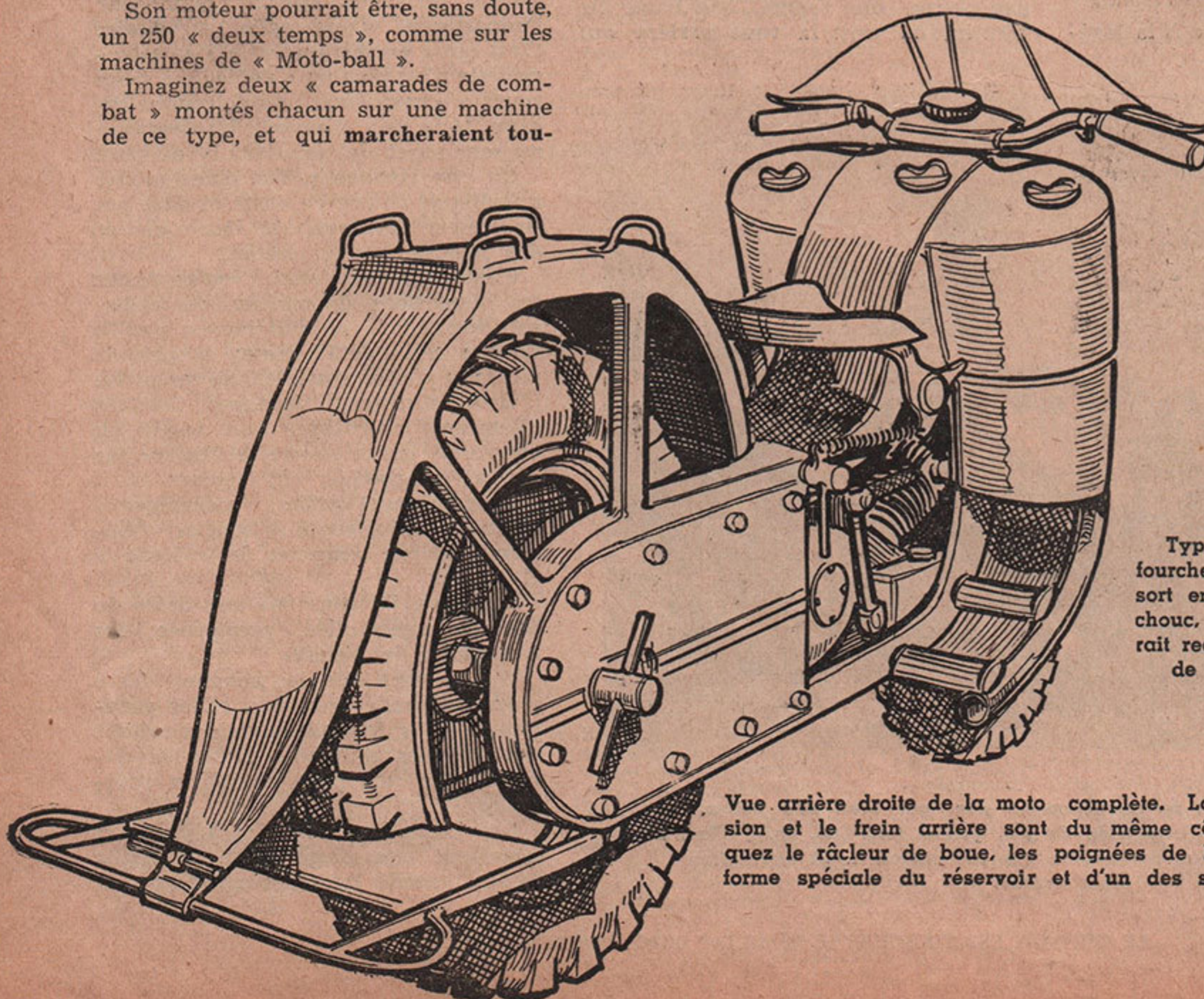
rôle leurs machines, il n'y aurait aucun obstacle infranchissable.

Surtout si le constructeur a prévu de longues, de larges béquilles avant et arrière, peut-être avec bras pliants formant de véritables brancards.

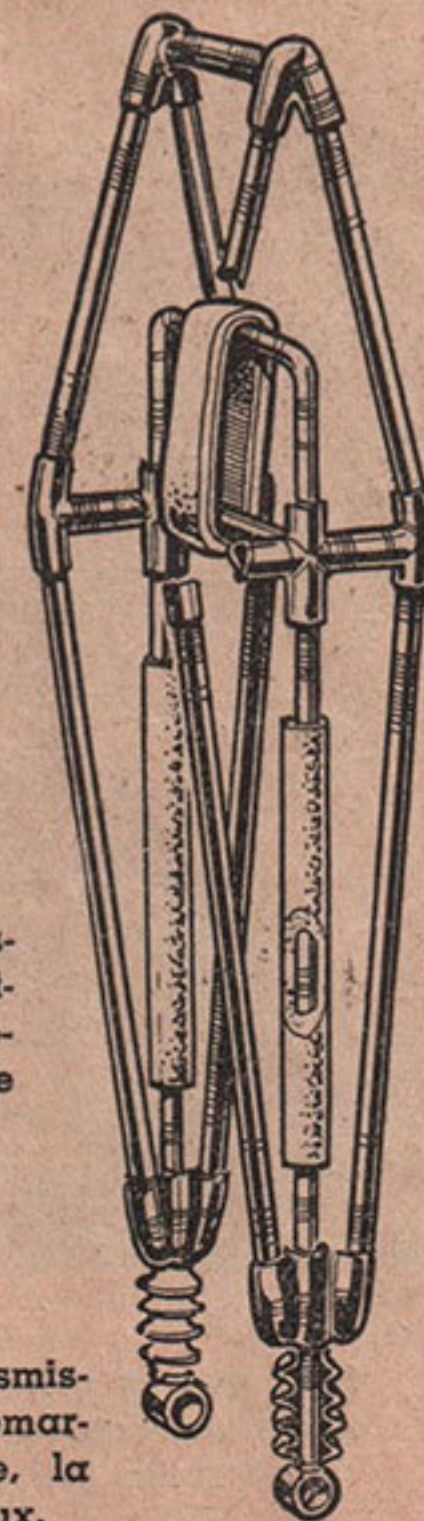
Avec ça et un verouillage pouvant bloquer le guidon, et des « prises », grâce à des pare-chocs, etc... on peut manipuler à deux sa « trotinette » (mieux qu'une brouette!)

Surtout si votre harnachement prévoit des sangles que l'on se passe sur l'épaule et accroche à ces bequilles-brancards...

J'en vois qui hochent la tête et pensent : « Décidément, Sexé va un



Vue arrière droite de la moto complète. La transmission et le frein arrière sont du même côté. Remarquez le râcleur de boue, les poignées de béquille, la forme spéciale du réservoir et d'un des silencieux.



Type de fourche à ressort en caoutchouc, qui serait recouverte de tôle.

peu fort » — « Et nous qui voulions être motocyclistes militaires pour couper aux marches à pied, il voudrait nous en faire faire avec la moto sur le dos ».

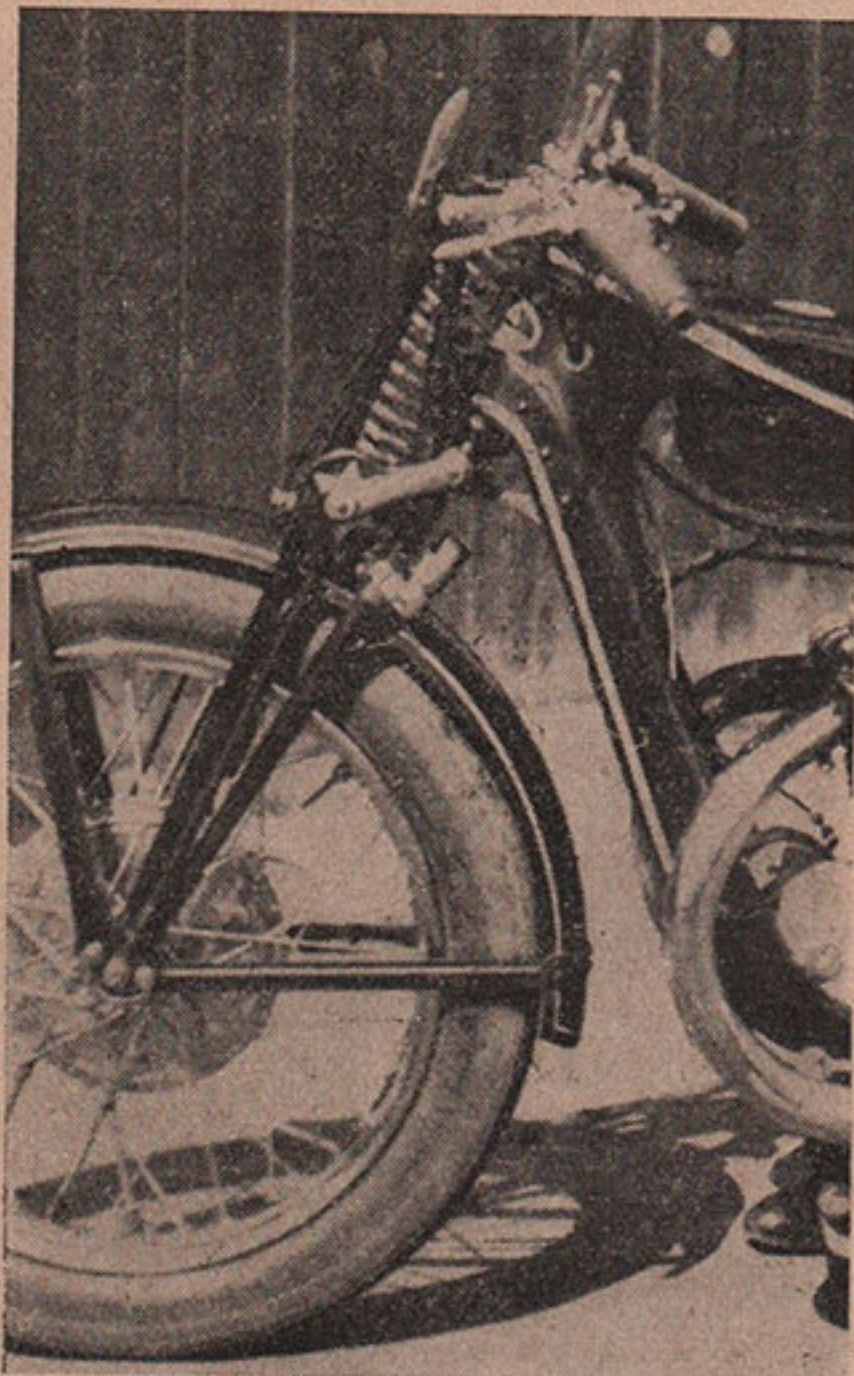
— « C'est plus des dragons portés, c'est des dragons qui portent; vivement dans l'infanterie! Alors! »

II. — UNE BONNE SUSPENSION

Inutile de souligner l'importance d'une fourche élastique très souple, à grand débattement, et d'un pneu pour remplacer la suspension arrière encore absente...

III. — UNE TRANSMISSION TOTALEMENT PROTEGEE

Une chaîne arrière sans protection peut causer bien des ennuis sur les pistes boueuses. A force de charrier comme les godets d'une drague, la gadoue que lui verse le pneu, la chaîne arrive à gripper parfois.



Voici une fourche normale possédant un grand débattement capable d'absorber de fortes dénivellations du terrain.

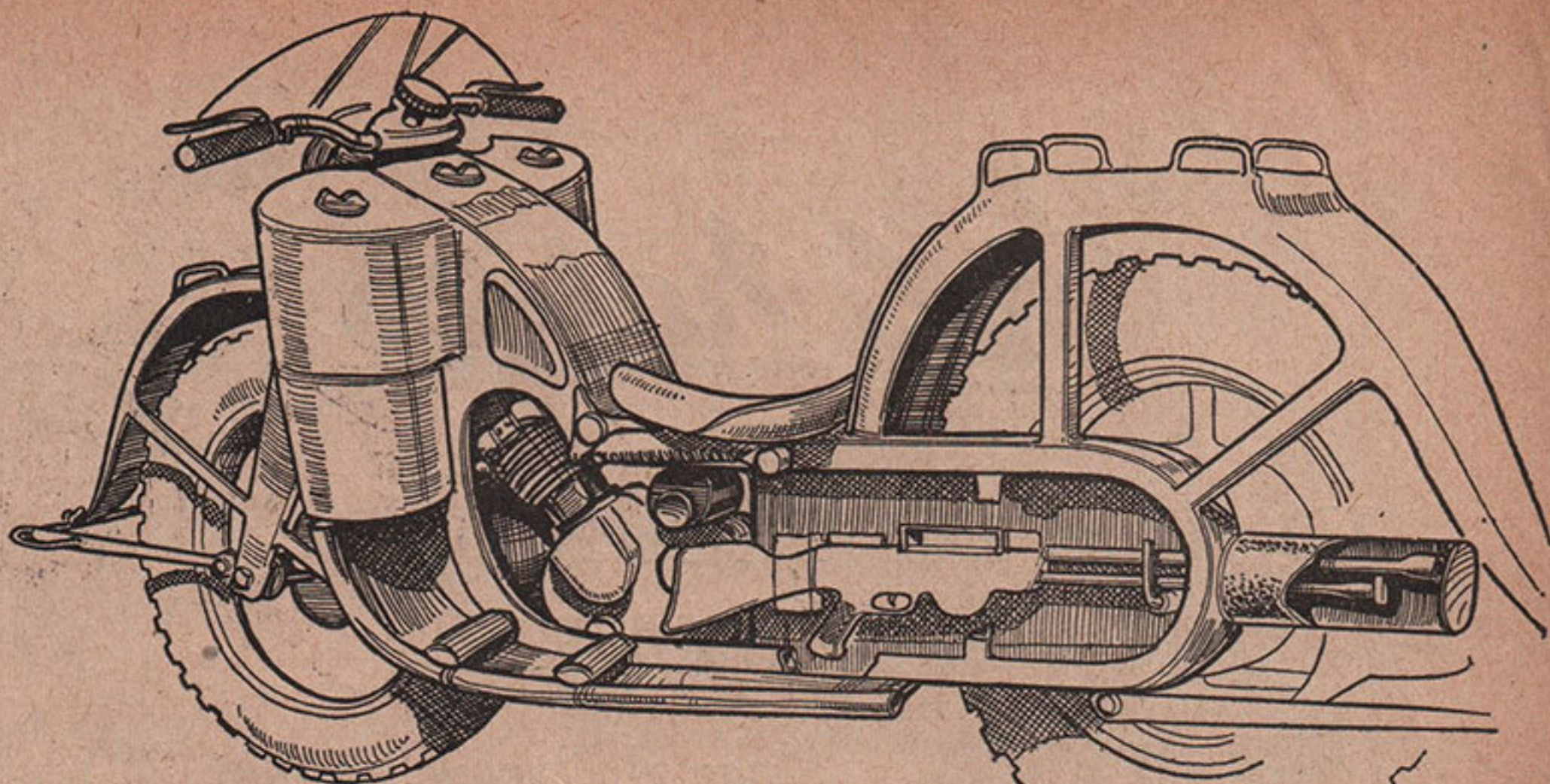
A défaut d'un carter complet, à bains d'huile, il convient de protéger par tout un système de gardes-chaîne formant tunnel, et couvrant les deux « brins ».

IV. — UNE GRANDE RUSTICITE

Les organes d'une moto tous terrains doivent être disposés pour supporter sans dommage les inévitables accrochages et les bûches.

Des ferrures, des pare-chocs, protégeront les pièces mécaniques qui pourraient former saillie.

Les garde-boue (surélevés et presque plats), les repose-pieds, (entre-



Vue arrière gauche montrant l'emplacement du fusil mitrailleur dans un coffre qui sera fermé par une tôle. De ce côté le marche-pied et le tuyau d'échappement se prolongent jusqu'à la roue.

croisés ou pliants) le kick, (sans porte à faux) le réservoir, (protégé par le cadre) la tubulure et le pot d'échappement (formant partie du cadre) seront étudiés spécialement pour n'avoir rien à craindre dans ce jeu violent: le cross!

V. — DISTANCE

LA PLUS FAIBLE POSSIBLE ENTRE LES AXES DES ROUES

Plus une machine est courte, plus elle est maniable, et ses réactions sont moins brutales. La marche en terrain varié est faite de braquages continuels du guidon; sans cesse il faut virer, tourner d'un côté sur l'autre, amorcer un brusque crochet, ou même un volte-face...

Il y a donc intérêt à réduire, autant que faire se peut, la distance entre les axes des roues. Elle est généralement, sur les motocyclettes actuelles, de 1 m. 42. On devrait la ramener à 1 m. 33 pour les machines tous terrains. Pour des motos légères à vitesse très limitée, un entre-axe de 1 m. 28 serait encore préférable.

VI. — GRAND RAYON D'ACTION NECESSAIRE POUR CERTAINS MODELES

L'armée exigera, on le comprend aisément, pour différents usages, un rayon d'action étendu. L'armée qui est une unité motorisée doit être « à grande portée ».

D'autre part, les civils utiliseront la moto tous terrains pour des voyages aux colonies, ou autres régions où les pompes à essence sont plutôt espacées.

Mais un réservoir d'une vingtaine de litres, haut perché au-dessus d'un moteur n'est guère facile à loger. Il y a lieu d'envisager des formes assez bizarres, formant, à droite et à gauche, comme des pare-jambes, et l'emploi de réservoirs auxiliaires.

VII. — SILENCE

Pas besoin d'insister sur l'importance du silence! Mais les silencieux ordinaires latéraux gênent considérablement la progression, dans les ornières, par exemple, et se « démantibulent » bien vite.

Certes! on peut les surélever, les retrousser à « la compétition britannique ». Mais alors ils deviennent plus encombrants et « mangent » l'espace utilisable pour le transportement du « barda ».

L'EQUIPEMENT DE LA MOTO TOUS TERRAINS

Sans entrer dans des détails, l'équipement minimum de la moto tous terrains doit comporter :

1) Un pneu arrière de grande dimension : 27 x 4, à sculptures très en relief, avec de larges vides entre elles, et des renforts latéraux formant crampons, mordant quand la roue s'enfonce. Le pneu « Avon Gripster » (l'accrocheur!) en est un des meilleurs spécimens avec les cônes inégaux qui hérissent ses côtés, tout prêts à s'enfoncer dans le sol.

2) Le pneu avant, de même type, peut être de dimensions plus réduites.

3) Le tous terrains n'étant pas « goudronné » à défaut de boue, on trouve de la poussière, généralement, et sur certains sols, en été, l'agent de liaison qui se tient à droite de la voiture (à chenilles!) du chef de peloton doit déguster quelque chose. Son moteur aussi. Un filtre d'air est donc indispensable.

4) La glaise qui emplâtre les garde-boue, forme le plus efficace des freins. Pour remédier à ce grave inconvénient on peut monter, comme nous l'avons fait, Andrieu et moi, en Sibérie, des râcleurs à l'extrémité arrière des garde-boue : morceaux de tôle entourant le pneu, et qui forment en même temps arrache-clous.

5) Un support latéral, qui permet de poser rapidement sa machine pour une manœuvre, sans avoir à la soulever, ce qui n'est pas commode en terrain varié.

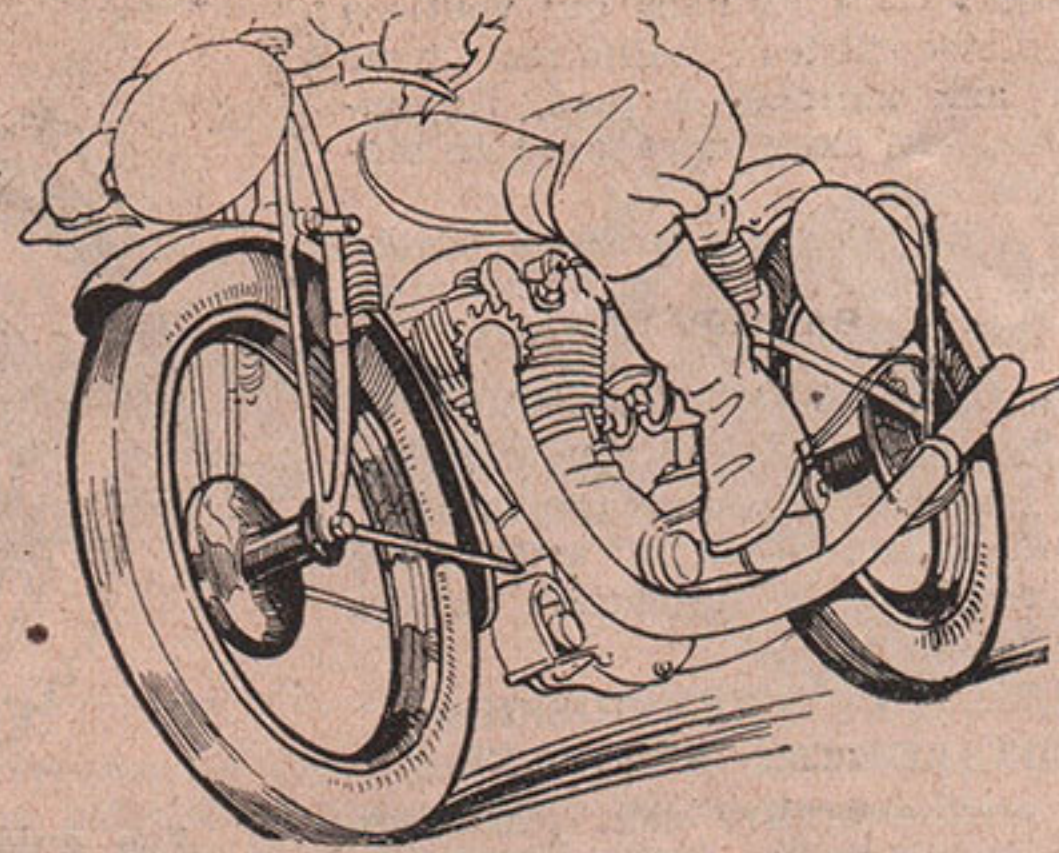
6) Une préparation efficace contre les crevaisons. Imaginez le tableau un peu ridicule d'une offensive motorisée arrêtée par des « semeurs de clous mystérieux ».

R. SEXE.
(A suivre).

Nos roues

UN PEU DE TECHNIQUE SUR LE "BALOURD"

par A. Jucquelier



CET article est destiné à apporter certaines corrections à l'article paru dans le N° 605 (13 octobre 1934), p. 817 et intitulé « L'influence du balourd dans les roues de motocyclette ».

Définition du balourd. — On appelle balourd l'influence du poids de la valve sur la rotation de la roue. A l'arrêt, cette influence se manifeste, si la roue est parfaitement libre, par la descente de la valve au point le plus bas (point B).

En roulant, c'est la force centrifuge qui entre en jeu.

La valve n'est pas fixée à la périphérie du pneu, mais à la jante. Il y a lieu de tenir compte de cela, si l'on prend comme base pour le calcul la vitesse V de la machine, car on verra plus bas que la vitesse intervient par son carré.

En effet, prenons par exemple, un pneu de 27×4 . Ce pneu a 70 cm. de diamètre et il y a environ 24 cm. du centre à la jante (base de la valve). Si le point A a une vitesse périphérique 20 km.-h. ou 5 m. 5 sec. (ce qui revient au même que de dire que la vitesse de la machine est de 20 km.-h.), un point fixé à la jante (valve) ne parcourt plus 20 km. dans l'heure, mais v km. Ceci est évident ; de plus, v est forcément inférieur à $V = 20$ km.-h. Autrement dit, quand nous roulons à 20 km.-h. sur le pneu, c'est comme si nous roulions à la vitesse de v km.-h. sur la jante (en admettant que la valve soit à la hauteur du bord de la jante) et la roue tournant toujours à la même vitesse.

Calcul de v . — Le parcours d'un point donné d'un rayon pendant 1 heure est évidemment proportionnel à la longueur du cercle qui passe par ce point. Or, la longueur d'un cercle est proportionnelle au rayon. On peut donc faire le raisonnement suivant :

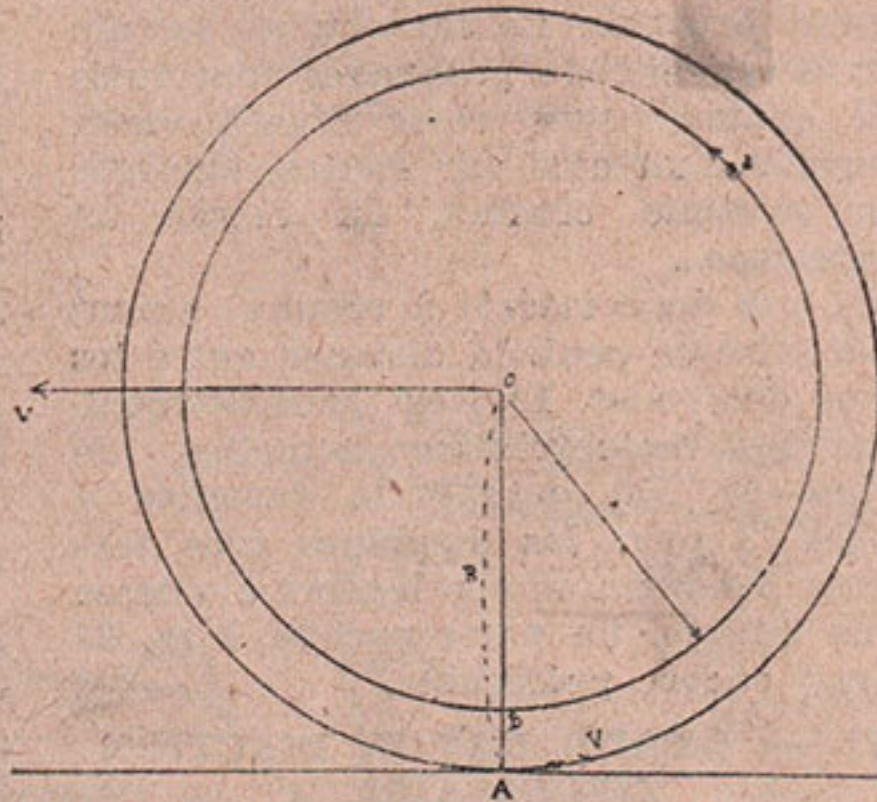
Si pour un rayon de 0 m. 35, il défile 20 km. en 1 heure.

Pour un rayon de 0 m. 01, il défile $\frac{20}{0,35}$ en 1 heure.

et pour un rayon de 0 m. 24, il défile $\frac{20 \times 0,24}{0,35} = 13$ km.-h., $7 = 3,8$ m.-sec.

Calcul du balourd. — La valve tourne donc à 13,7 km.-h. à une distance de 0 m. 24 du centre, alors que la machine avance à la vitesse de 20 km.-h. Une valve de moto pèse environ 50 gr. (0 kg. 05).

Le formule de la force centrifuge est : $F_{ks} = m \frac{a^2 \text{ m.-sec}}{r \text{ m.}}$



r est le rayon de giration (en mètres).

v est la vitesse du mobile (en m.-sec.).

m étant la masse, c'est-à-dire, environ 1/10 du poids en kg. Exactement $\frac{P \text{ kg}}{g}$

P étant le poids en kilos et g l'accélération due à la pesanteur (9 m. 81).

On aura donc :

$$m = \frac{0 \text{ kg. } 05}{10} = 0,005$$

$$F_{kg.} = \frac{0,005 \times 3,8^2}{0,24}$$

$$\frac{7,22}{24} = 0 \text{ kg. } 3$$

La roue subira donc des variations de 0 kg. 3 en haut et autant en bas, ce qui fait 0 kg. 6 en tout.

Généralisation. — Nous allons exprimer ce résultat sous une formule simple. R et r étant les rayons 0 m. 35 et 0 m. 24 ; le même raisonnement qu'avec les chiffres nous

donne $v = \frac{Vr}{R}$ km.-h.

Pour avoir des mètres, il faut multiplier par 1.000. $v = \frac{1.000 Vr}{R}$

mètres par heure $\frac{1.000 Vr}{R}$ mètres

$\frac{1.000 Vr}{R}$

en 3.600 sec. cela fait $\frac{1000 Vr}{3.600}$

$= \frac{Vr}{3,6 R}$ mètres par sec.

$$F_{kg.} = \frac{mv^2}{rm} = \frac{m \left(\frac{Vr}{3,6 R} \right)^2}{r} =$$

$$m \frac{V^2 r^2}{12,96 R^2} = \frac{m}{12,96} \times \frac{V^2 r}{R^2}$$

$\frac{m}{12,96}$ est peu différent de $\frac{m}{13}$ d'où :

$$F_{kg.} = \frac{m V^2 r}{13 R^2}$$

Dans cette formule R et r sont exprimés en mètres, V en kilomètres à l'heure.

Exemple : Même exemple que le précédent, mais à 80 km.-h.

$$F_{kg.} = \frac{0,005 \times (80)^2 \times 0,24}{13 \times (0,35)^2} = \frac{76,8}{16} = 4 \text{ kg. } 8$$

La roue subira donc des variations de 9 kg. 6.

Cela est appréciable et sert à justifier l'équilibrage des roues des motos rapides, surtout aux vitesses atteintes par les machines de course et de records.

CONSTRUCTEURS. FABRICANTS

SATISFAIT DE SA GILLET D'HERSTAL

Je suis possesseur d'une « Gillet Herstal », 350 cmc., 4 HP, numéro du moteur « 71.441, 3 vitesses. J'ai acheté cette moto à Nancy en septembre 1934, et elle totalise actuellement 10.000 kilomètres sans avoir été une seule fois chez un mécanicien, inutile de vous dire que j'en suis très satisfait à tous points de vue. »

MARY, à Jarville.

VENTE A CREDIT

Les Etablissements Bonnet de Billancourt se sont faits une spécialité de la vente à crédit. Toutes les grandes marques figurent à l'exposition permanente de cette maison dont on trouvera l'adresse d'autre part.

En plus, les Etablissements Bonnet consentent les reprises de toutes marques effectuent toutes réparations et fournissent tous accessoires. Il est utile de les consulter.

Dans « Moto-Revue » les Pages d'Annonces méritent autant d'attention que le texte elles indiquent de bonnes adresses, signalent avec leur prix les derniers modèles parus, renseignent sur une infinité d'accessoires ou de produits utiles sinon indispensables, sur les meilleurs spécialistes et réparateurs

Achetez de préférence chez nos annonceurs, en vous référant de « Moto Revue » vous avez tout à y gagner.

BARTHÉLEMY, A ASNIÈRES

Le sympathique recordman du sidecar, M. Barthélemy a ouvert récemment un beau magasin de motos à Asnières, entre le Pont de Clichy et la place Voltaire. Il est pour ce quartier agent exclusif de Motobécane et dépositaire des sidecars Bernardet qu'il a tant de fois conduits à la victoire. Il représente en outre les marques Moto-confort, Gnome et Rhône, Monet-Goyon et Soyer.

Il est naturel que ce spécialiste incontesté du sidecar consacre une partie de son activité au sidecar pour lequel il est tout spécialement outillé et en mesure de faire immédiatement toutes démonstrations et essais.

A son magasin, Barthélemy a adjoint un atelier de réparations qui peut être considéré comme un des plus vastes et des mieux outillés du secteur. Il ne faut pas oublier, en effet, que Barthélemy n'est pas seulement un coureur de classe, mais qu'il est aussi un excellent metteur au point, son imposant palmarès l'atteste.

UN EQUIPAGE

de haut luxe

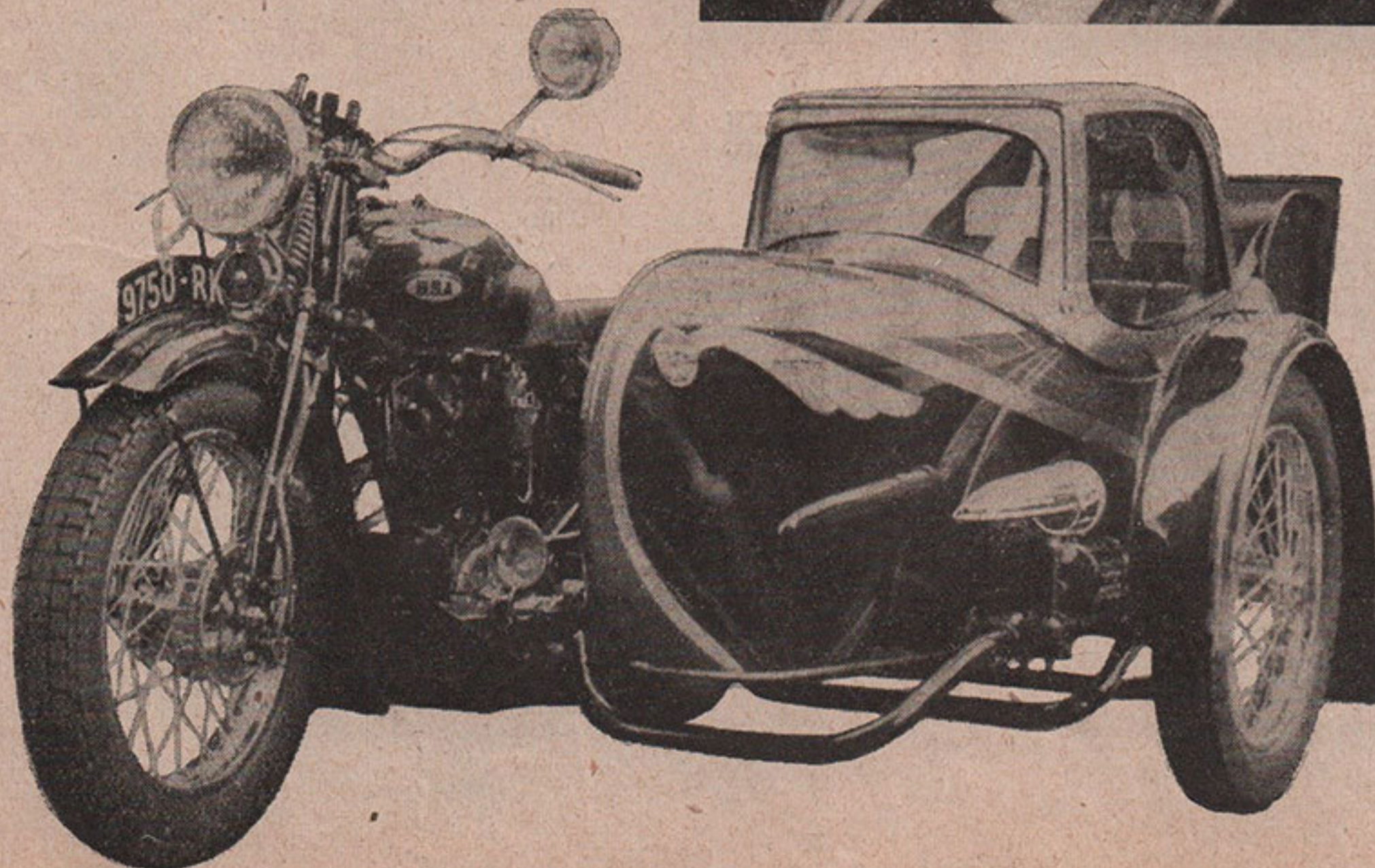
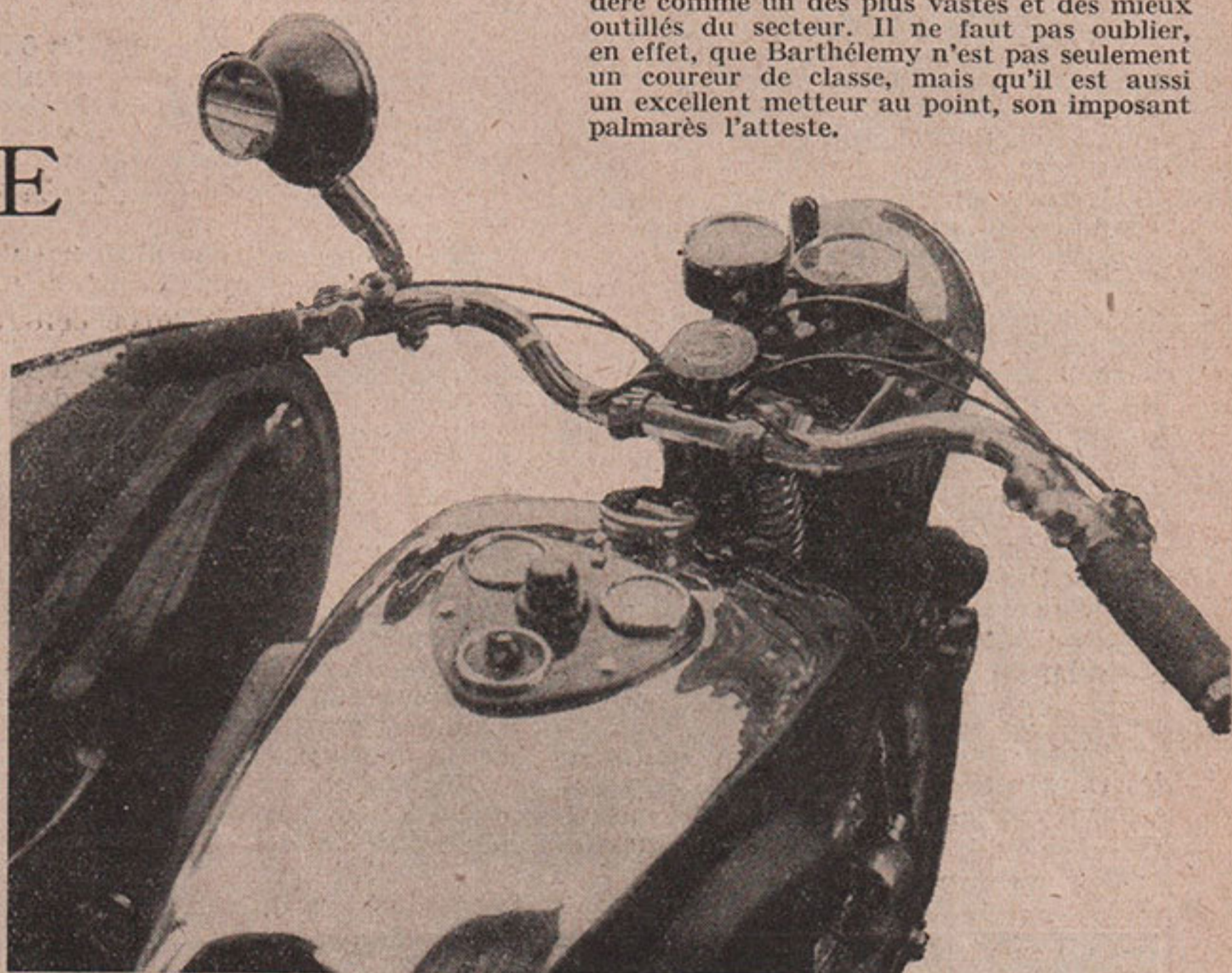
B. S. A. PRECISION

La Maison B. S. A. vient de fournir à M. Aguttes, l'imprimeur parisien bien connu, un groupe sidecar des plus luxueux et des plus complets.

La moto est la nouvelle deux cylindres B. S. A. présentée au dernier Salon et dont nos lecteurs ont eu quelques aperçus dans *Moto-Revue*.

Le sidecar est un Précision, remarquable par son fini. L'ensemble est complété par un équipement de haute classe : phare orientable, code 100 % au long du sidecar, phare-code d'un modèle spécial, speeder arrière démontable pour enfant.

M. Aguttes est un grand sportif et aucune automobile ne pourrait lui donner les joies que lui procurera sa nouvelle acquisition.



Ci-dessus, le tableau de bord très net et compact de la 750 B. S. A. Remarque le projecteur codé sur le guidon. A gauche, l'ensemble formé par la B.S.A. et le Précision.

LE SPORT

L'éliminatoire du Bol d'Or

DÉJÀ DES ENGAGÉS

Le M.-C. de Maisons-Alfort est inscrit : Le Club cher au président Pavolletti, le M.-C. de Maisons-Alfort, vient de désigner une équipe qui le représentera dans les 6 heures de Montlhéry du 8 mars prochain. Ces hommes sont des conducteurs de tout premier plan, qui ont déjà brillé l'année dernière dans les compétitions sportives.

Fourel, qui pilotera sa rapide 350, est l'amateur qui effectua au dernier « Bol d'Or » le troisième meilleur kilométrage, près de 1.800 kilomètres.

L'Héritier qui sera au départ également sur sa 350 est l'homme qui fit triompher le M.-C. de Maisons-Alfort, dans le challenge Inter-Clubs à la Coupe d'Argent.

Herzog, associé à ce dernier succès conduira lui aussi une 500 « gonflée ».

Enfin également en 500, Jourdain et Lenfant compléteront cette équipe qui certainement fera parler d'elle, tous étant bien décidés à se qualifier.

D'autres « Amateurs » Sociétaires de l'A.M.C.F., se sont engagés, Lefèvre et Laporte, en moto 250. Le premier nommé a fourni une belle saison et était premier des Amateurs en moto 500, à la Coupe d'Argent.

Schmidhauser, un champion qui s'est révélé l'année dernière en établissant le meilleur temps Amateur à la Côte Lapize, et qui montera en 350 pour les 6 heures.

Asselot, qui sera au guidon de sa rapide 500 cmc.

D'autres encore vont venir renforcer les rangs des premiers inscrits, ce mouvement sportif montre bien tout l'intérêt que présente cette épreuve de qualifi-

cation qui a pour but de confirmer publiquement les qualités de nos spécialistes Amateurs de la motocyclette, en effet c'est la première course de vitesse de la saison et nos meilleurs Amateurs s'y livreront à une belle bataille.

L'entraînement bat déjà son plein à Montlhéry et les meilleurs montes du M.-C. de Paris, du Sporting Parisien, M.-C. de Maisons-Alfort, de l'A.M.C.F. et d'autres encore, ont déjà pris de sérieux galops d'essai.

Les meilleurs classements des 6 heures, qualifieront d'office des partants pour le 15^e « Bol d'Or » de la Pentecôte.

1. En moto 175 ; 2. En moto 250 ; 3. En moto 350 ; 4. En moto 500.

1. En sidecar 350 cmc. ; 2. En sidecar 600 cmc.

Cette épreuve qualificative du Bol d'Or, va donc constituer en quelque sorte un véritable Championnat d'Amateurs. Déjà encouragée par Terrot, dont le geste sportif a gratifié les lauréats de 6 Coupes. Le Sidecar Club de France, Club nouvellement fondé par l'actif Lacour, avec le champion Françoise, comme Directeur sportif, recordman du « Bol d'Or » des sidecars avec 1.705 km. ont décidé d'attribuer eux aussi, 2 Coupes qui seront remises en toute propriété aux vainqueurs des sidecars 350 et 600 cmc.

Cette émulation sportive fait bien augurer de la belle bataille que se livreront le 7 mars prochain, nos spécialistes de la motocyclette.

Règlements et inscriptions reçus jusqu'au 27 février, chez M. E. Mauve, 87, boulevard de Reims, Paris (17^e).

A MONTLHÉRY

La remarquable piste parisienne vit dimanche dernier une véritable affluence de motocyclistes qui, chose rare lors des journées d'entraînement tournaient devant plusieurs centaines de spectateurs, ces spectateurs étaient constitués par les cyclistes venus assister au cross cyclo pédestre, ce cross qui nous obligea à nous contenter de la piste de vitesse.

Au point de vue pilotes à part les amateurs s'entraînant pour l'Éliminatoire du Bol d'Or, quelques-uns des meilleurs cracks se trouvaient là à commencer — à tout seigneur, tout honneur, — par le prestigieux Belge René Milhous accompagné de cet autre champion d'Outre-Quévrain qu'est Charlier. En combinaison blanche immaculée Milhous fit... trois p'tits tours, et puis s'en fut après avoir bouclé les 2.548 m. aux environs de 176.

Boura qui a travaillé sérieusement depuis quinze jours était revenu avec sa fameuse 500 Motobécane, sa mise au point se révéla efficace puisqu'il gagna près de 6 km. Son temps : 58" 3/5 soit 156,547 km.-h.

Ensuite, un des hommes les plus rapides fut l'extraordinaire « Dédé » Schmidhauser, qui certes est notre meilleur amateur actuel, sur sa 350 mise au point par Monneret (à qui elle appartient jadis) il tourna en 1'01" : 150,387 km.-h.

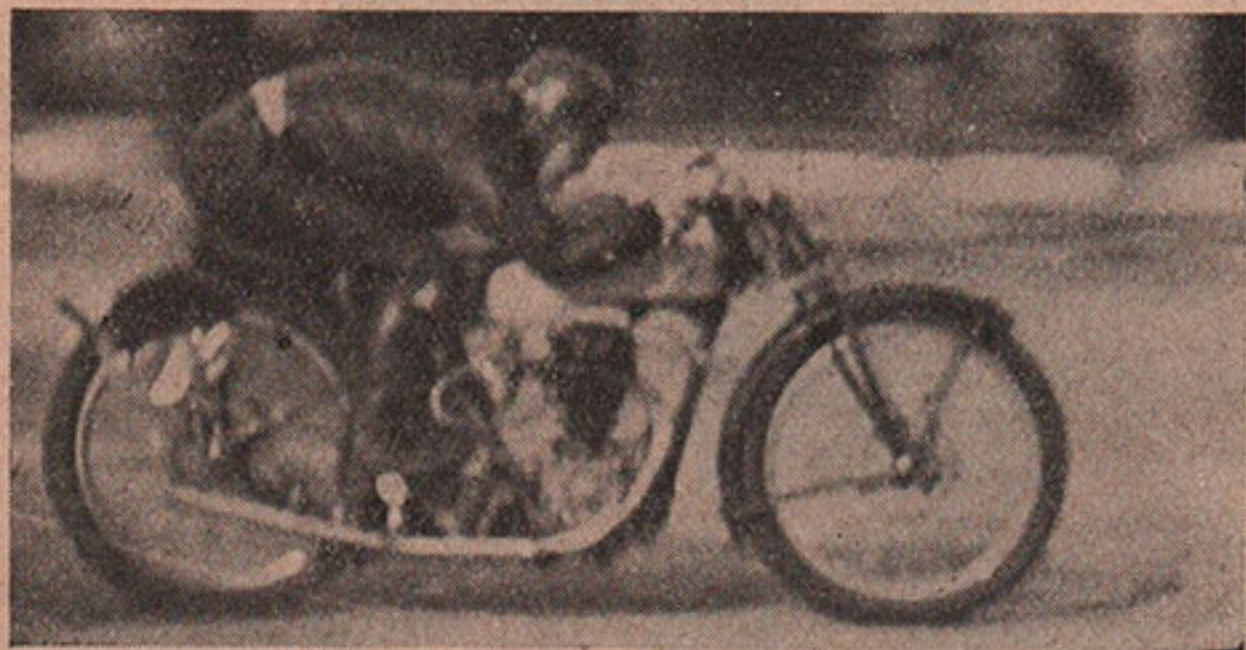
Roulin, toujours égal à lui-même fit 1'04" 4/5, soit 141,568... avec une 250 à moteur italien. Par contre, sur sa 175, française celle-là, il eut beau rentrer les coudes, serrer les genoux et baisser le nez, le résultat fut si décevant qu'il l'aurait, je crois, volontiers donnée pour un Cinzano-cassis.

« Joseph » accompagnant toujours son client et poulain Lorey (quel amour du métier !) boucla la boucle dans les 149 avec sa 350 et encore n'était-il pas satisfait de lui ! Joseph mon ami vous êtes difficile.

Parmi les autres performances enregistrées, citons Roulac (sidecar 600) : 116,122 ; Delaherche (175) : 111,601 ; Charrier (500) : 151,380 ; Péchard (500) : 144,695 ; Guérin (250) : 129,200 ; Fourel (350) : 137,742 ; Balsa qui essayait sa nouvelle Norton, fit, assis normalement un petit 160 qui en dit long.

En spectateurs : Térigi, Françoise, Voivenel, Sandford, Leroy, Genvrin et M^{lle} Gérardine, une jeune sportive passionnée de moto.

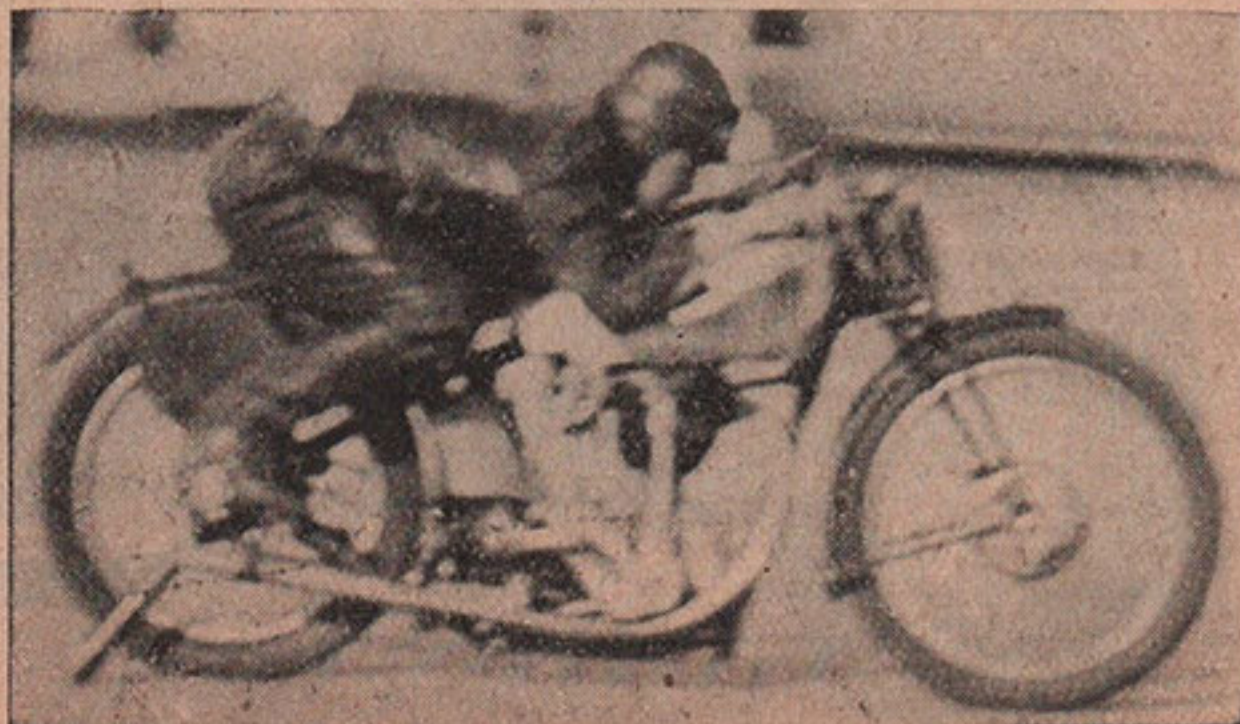
PIEL.



Nos amateurs sur l'anneau

Ci-dessus, Schmidhauser, de l'A.M.C.F., passe à plus de 150 à l'heure devant le stands de ravitaillement.

A droite, Péchard que sa béquille traînant sur le ciment n'empêche pas de rouler à 145 à l'heure.





Un groupe de l'Amicale Motocycliste Mazamétaine lors d'une récente sortie dans les environs pittoresques de Lacaune (Tarn).

LA VIE DES CLUBS

AMICALE MOTOCYCLISTE DE FRANCE

MARDI prochain, 25 février, aura lieu Salle Etienne-Marcel (angle quai de Gesvres et place de l'Hôtel de Ville) une grande conférence par M. Marc Augier, membre du Comité des « Auberges de la Jeunesse » sur « Le Tourisme Economique ». Marc Augier, motocycliste de longue date, expliquera comment faire du grand tourisme à bon marché. Tâche que l'A.M.F. s'est tracée depuis une longue date, et qu'elle veut mener à bien pour 1936. Une discussion suivra la conférence. Tous les motocyclistes sont cordialement invités.

C'est seulement le samedi 7 mars, qu'aura lieu le banquet annuel de l'A.M.F., le dîner sera suivi de bal et d'un numéro récréatif. Les adhésions sont reçues tous les jours à nos permanences de groupes.

Enfin, notre sortie sur la banlieue Est a été reportée au dimanche 23 février. Départ à 13 heures de la porte de Vincennes. Cette sortie est organisée, par le groupe de Nogent-Joinville. On dansera pour se dégourdir les jambes. Tous les motards même ceux qui ne possèdent qu'un vélomoteur sont invités à se joindre à nous.

SPORTING M.C. PARISIEN

NOTRE sortie a réuni de nombreux participants qui, à 13 h. 30 précises, prirent le départ pour cette petite promenade d'après-midi qui a remporté son succès habituel.

Dès notre arrivée à Saint-Leu, de nombreux motards se sentirent l'âme de grands footballeurs, et entamèrent une partie de ballon acharnée.

La journée se termina par un bal où tout le monde fit preuve d'entrain. Le retour se fit en groupe avec dislocation au Siège social.

Sortie du 23 février 1936 : Grisy.

Rendez-vous à 13 h. 30 Porte de Vincennes, Café Terminus. Prendre la R.N. 19 jusqu'à Brie-Comte-Robert. Avant le passage à niveau, tourner à gauche, direction Grisy. Arrêt au Café de la Gare. Jeux divers et bal.

Les isolés motocyclistes et automobilistes sont amicalement invités. Renseignements tous les mercredis à 21 heures au Siège social, 14, rue Vitruve, et tous les jours à la permanence, 46, rue des Orteaux, Tél. Roq. 17-13.

RACING MOTO-CLUB

LE Comité est heureux de constater que ses efforts, pour l'organisation des sorties, n'auront pas été faits en vain, puisque la sortie du dimanche 16 février, a obtenu un plein succès, réunir plus de 20 personnes, n'est pas si laid en ce début de saison ; après un léger crochet pour voir au stade de Sucey,

notre ami Lackman, capitaine d'équipe de l'U.M.A.L. en plein effort, il fut récompensé par une belle victoire ; la promenade se poursuivit pour se terminer à Combs-la-Ville où d'acharnées parties de boules mirent aux prises les hommes en une rivalité toute amicale tandis que les dames préféraient la douceur des slows et des tangos.

Dimanche prochain 23 février, sortie sur Melun. Rendez-vous porte Dorée 13 h. 50. Départ 14 heures précises.

Réunions le mercredi soir 21 h. 30, 10, avenue du Trône. Renseignements chez Bruscoli, 209, boulevard Davout et 135, boulevard Diderot.

SIDECAR CLUB DE FRANCE

SUR la démission de son président M. Lacour (son travail ne lui permettant plus d'assurer cette charge) le Sidecar Club de France vient de réélire son Comité, avec quelques modifications.

Sont réélus tous les membres sortants plus deux membres se présentant aux places vacantes. Savoir :

Président : M. Fuchs ; vice-présidents : MM. Prétéseille et Loyer ; secrétaire général : M. Duhamel ; secrétaire adjoint : M. Sehramm ; assesseur conseiller : M. Morin ; commissaire Commission sportif : M. François ; commissaire Touristique : M. Prétéseille ; trésorier : M. Amichetti ; délégué à la Presse : M. Large.

Son bureau ainsi constitué, l'activité du jeune S.C.F. continue la sortie du dimanche 16 février, sur Montlhéry est un nouveau succès. Par cet après-midi superbe, le défilé des sidecars fut beaucoup remarqué, tant à Paris que sur tout le parcours.

Après un arrêt sur l'autodrome et rencontre avec quelques amis sportifs, ce fut le retour groupé sur Paris. Arrêt à la Porte Saint-Denis chez le vice-président Loyer et dislocation au Siège avec promesse d'être nombreux aux rendez-vous de dimanche 23 février, pour la sortie sur Pont-Sainte-Maxence.

Groupage derrière le pont ; Porte de la Villette à 13 h. 30. Départ 13 h. 45.

Renseignements au Siège, 1, boulevard Ornano.

« LA FLÈCHE » M.C. DE VINCENNES

IL est rappelé aux membres qui n'étaient pas présents à la dernière Assemblée Générale que la date du déjeuner amical d'ouverture de la saison, a été arrêtée au dimanche 15 mars prochain. Ce déjeuner aura lieu au restaurant Henri, si apprécié de tous et le prix en sera de 18 francs seulement bien que le menu soit des plus copieux.

Les inscriptions sont reçues au siège social, 54, rue de Montreuil, à Vincennes, dès maintenant. Les membres le désirant pourront également réserver leurs places à la réunion

générale de mars qui aura lieu le mercredi 4 mars 1936, à 21 heures.

Il n'est pas douteux que chacun ait à cœur de s'inscrire pour ce banquet qui permettra à tous les membres de se retrouver amicalement groupés au début de la saison touristique 1936. Le succès qu'a connu le banquet annuel incitera certainement tous ceux qui y ont participé à recommencer le 15 mars prochain, certains qu'ils sont de passer encore une agréable journée.

M. C. PALAISIEU

LE Moto Club Palaisien organise une sortie le dimanche 23 février sur l'itinéraire suivant.

Palaiseau. Rendez-vous à 6 h. 1/2, Hôtel de l'Eléphant. Trappes, Septeuil, Dammarin, Longues, Breuilpont, Pacy-sur-Eure, Cocherel, Vernon, déjeuner restaurant Rousset, 4, rue du Soleil Vernon. Retour par La Roche Guyon, Vétheuil, Mantes, Epône, Maule, Neauphe-le-Vieux, Trappes, Palaiseau.

Les isolés sont amicalement invités.

DANS LES T.C.R.P.

AU cours de l'Assemblée générale de l'Amicale Motocycliste et Automobiliste des Transports (A.M.A.T.), qui vient d'avoir lieu, le Comité-Directeur a été composé, pour 1936, comme suit :

Président : M. P. Bolet ; Vice-Présidents : MM. H. Deulceux, F. Marchais ; Trésorier M. R. Hamelin ; Trésorier-adjoint : M. M. Derrieu ; Secrétaire général : M. E. Morcellet ; Secrétaire-adjoint : M. L. Fontaine ; Administrateurs : MM. M. Caujolle, P. Degeorge, R. Pallut, L. Vienne, R. Vidal.

Rappelons que l'A.M.A.T. tient sa permanence tous les vendredis de 21 à 23 heures au siège social, 4, boulevard Magenta, Paris (10^e).

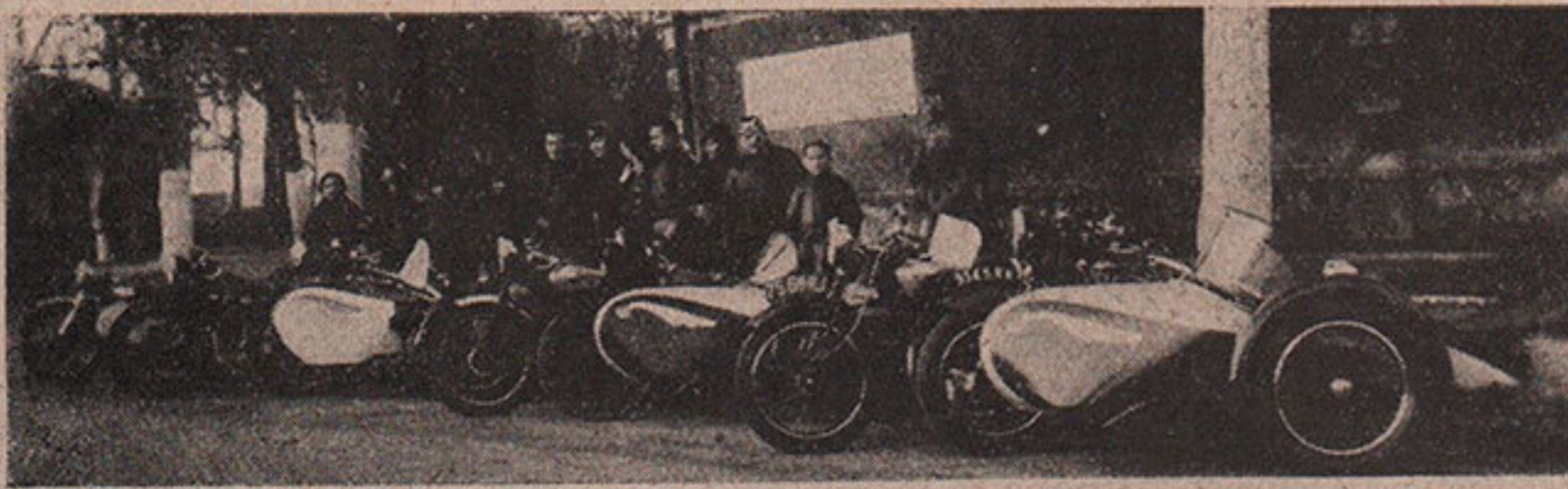
Le secrétaire se fait un plaisir de répondre à toutes demandes de renseignements.

A. M. C. BEAUNOISE

LE Banquet annuel de l'A. M. Beaunoise a eu lieu dimanche à l'Hôtel de la Cloche. Une soixantaine de convives y assistaient, parmi lesquels se trouvaient une dizaine de dames, le Comité local et le Président, MM. Sordet, Rance, Viard, Poulet Houard du Bureau fédéral.

Le menu était excellent comme il convient et copieusement arrosé, naturellement, par les réputés crus de la région Beaunoise. Ce fut une fête charmante suivie d'un bal animé qui dura jusqu'au matin.

Une réunion du Comité fédéral avait précédé à laquelle étaient représentés presque tous Clubs appartenant à la Fédération du Centre-Est.



Quelques membres du Sidocar Club de France lors de la sortie de Melun.

M.C. DE PARIS Chaque dimanche, une sortie

DIMANCHE dernier, la sortie sur Oozoy-en-Brie, a été, malgré le temps peu engageant au départ, des plus agréables.

Le déjeuner, à l'Hôtel du Sauvage (où l'accueil est aussi aimable que la chère délicate et copieuse), fut des plus animés ; bons mots et histoires marseillaises y alternèrent avec les chansons ; car si le M.C.P. est le club des « Bons amis », il est aussi celui de la gaieté. Après le café, une agréable balade pédestre, puis départ groupé pour l'apéritif, chez le sympathique Poughon, membre donateur et grand ami du M.C.P. et de ses membres.

L'équipe sportive fit de son côté une excellente séance d'entraînement — qui laisse présager une honorable conduite des engagés aux éliminatoires du Bol d'Or.

Dimanche prochain : Sortie sur Pont-Sainte-Maxence. Rendez-vous : 8 h. 15, Porte de la Villette. Départ : 8 h. 30 précises. Regroupement : La Chapelle-en-Serval (à la sortie). Arrivée : Place de l'Eglise à Pont-Sainte-Maxence. Amis motocyclistes, sidocaristes isolés, vous êtes cordialement invités aux sorties du M.C.P.

Réunions : Le mercredi à 21 heures au siège, 52, rue de Bondy (A l'Ambigu). Renseignements : Tous les jours à la Permanence, 19, rue Charles V. Archives : 87-51.

A. L'AUTO-MOTO-CLUB ORANGEAIS

L'ANCIEN Comité de l'actif Club Orangeais a été réélu à l'unanimité, au cours d'une réunion donnée à son siège, café des Négociants. Sont réélus :

Président : M. Alexandrini ; Secrétaire : M. Gauthier ; Trésorier : M. Vaton.

Il a été mis à l'étude, l'organisation de la course de côte de Saint-Ecutrape, qui sera rendue très difficile en raison des nouveaux règlements.

Cette course, une des plus intéressantes de la région aura lieu le dernier dimanche du mois de mars, et nous pouvons déjà annoncer le concours d'un de nos meilleurs hommes du jour : Cora. Nous en reparlerons en temps voulu.

M. B. C. DE CANNES

Au M.-B. C. de Cannes, le Sporting Moto-Ball de Cannes vient de procéder à la constitution de son Bureau pour l'année 1936 une modification s'est produite dans la refonte du Comité directeur. M. Zoppa dont le dévouement fut unanimement reconnu dut céder le fauteuil présidentiel à M. Arnaud. Que fera la nouvelle direction par cette période pénible, l'avenir nous l'apprendra. Ce qu'il convient cependant de remarquer que le titre du Club devra également être révisé du fait que la pratique du moto-ball est absolument nulle. Il serait question d'orner l'enseigne du titre Moto-Club de Cannes, ce qui permettrait une réargenterie des finances pour inaugurer les nouveaux pouvoirs.

Une sortie fut décidée et dont le point d'étape est Saint-Tropez. Par bonheur, la journée fut gratifiée d'un brillant soleil et une trentaine de membres participèrent à cette manifestation. Un pique-nique fut remplacé par le traditionnel banquet qui, au préalable fut arrosé d'un apéritif offert gracieusement. Une journée agréable et qui réclamait une réédiction.

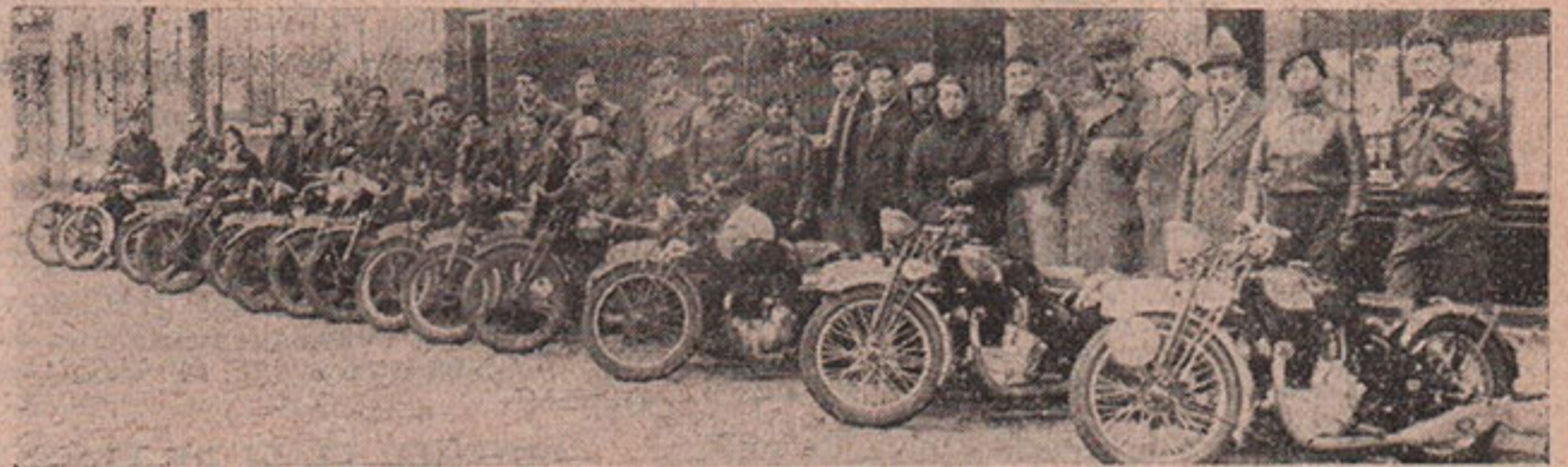
Voici la composition du nouveau Bureau :
Président : M. Arnaud ; vice-présidents : MM. Martinengo et Darguis ; secrétaire

SECRÉTAIRES DE CLUBS

N'oubliez pas que pour être insérés le samedi suivant, les communiqués ou photos doivent nous parvenir le lundi à midi dernier délai.

Aucune dérogation ne sera faite à cette règle.

général : M. Poirier Denys ; adjoint : M. Lavane ; trésorier général : M. Gastaldis ; adjoint : M. Santichi ; président la Commission touristique : M. Nanini.



Le M.C. de Paris photographié lors de sa visite à l'usine Motobécane, à Pantin.

M. C. DE RABAT

Le Moto-Club de Rabat a organisé un concours de consommation sur le parcours Rabat-Port Lyautey.

Résultats :

Catégorie Solo

1. Bozzoli (350 cmc.), 80 km. ; 2. Ducloux (500 cmc.) ; 3. Prothin (250 cmc.) ; 4. Grinson (500 cmc.) ; 5. Damico (500 cmc.) ; 6. Alvès (350 cmc.) ; 7. Devergne (350 cmc.) ; 8. Foyssotte (350 cmc.) ; 9. Faure (500 cmc.) ; 10. Flavien (250 cmc.).

Catégorie Tansad

1. Thiaumont (500 cmc.) ; 2. Gnod (500 cmc.) ; 3. Le Bossier (500 cmc.).

Le Moto-Club de Rabat a organisé le 9 février, la première épreuve comptant pour le classement de son championnat de tourisme.

Ce championnat se déroulera au cours de sorties ayant pour but de réunir les motocyclistes de la région et de leur faire visiter les sites intéressants.

La première épreuve comptant pour le titre a donc eu lieu. But : Visite du Domaine de Valgrave, dégustation des bons vins marocains. Distance 72 km. environ. Les participants départagés par un concours de ralenti. 1. Foyssotte, 2. Devergne, 3. Thiaumont, 4. Grinson, 5. Daniel, 6. Lopez, 7. Gnod, 8. Normand (moteur calé).

Classement général pour la première épreuve :

1. Foyssotte, 60 points ; 2. Devergne ; 3. Thiaumont ; 4. Grinson ; 5. Daniel ; 6. Lopez ; 7. Gnod ; 8. Normand ; 9. Le Bossier et Ducloux ; 11. Alvès et Tranche.

Les prochaines sorties prévues par le M.C.R. sont : Le 22 mars : Visite du barrage de l'Oued Beth. 12 juillet : Visite du Pont Blondin (près Fédalila), et le 6 septembre : Visite du petit Korilla (90 km. environ A.R.).

MOTO-BALL CLUB CAVAILLONNAIS

Il vient de se former à Cavaillon une société de moto-ball, dénommée « Moto-Ball Club Cavaillonnais ».

Un grand nombre de personnes ont assisté à la première réunion où le bureau a été formé comme suit :

Président : M. Hugues Roger ; Vice-Président : M. Palun Marcel ; Secrétaire : M. Guis Serge ; Trésorier : M. Hoy Robert ; Commissaires : MM. Bastide Jean, Brun Lucien, Martel Louis, Rolland Henri et Grégoire Roger.

MM. Chabas et Girardin, respectivement Président actif et vice-Président d'honneur du M. C. A. ont honorés de leur présence cette réunion où ils furent fort applaudis pour leur exposé très intéressant et pour les vœux de réussite qu'ils nous ont prodigués.

Merci également à M. Champetier, joueur de moto-ball d'Avignon qui, par sa connaissance très approfondie de ce sport nouvellement à l'honneur, a donné aux assistants en des termes très amicaux, de précieux conseils.

La commission fait appel à tous les motocyclistes de la région, lecteurs de Moto-Revue pour encourager et soutenir une société naissante mais qui ne tardera pas à grandir et à prospérer.

Pour tous renseignements et inscriptions, s'adresser à M. Guis Serge, secrétaire du M.B.C.C.

LE VII^e CIRCUIT DU NORD

De nombreux engagements sont déjà parvenus au Moto-Club du Nord et les demandes qui arrivent d'une façon incessante font prévoir que cette grande manifestation motocycliste remportera le succès qu'elle mérite.

Rappelons que les engagements pour les amateurs sont entièrement gratuits et que la liste sera close le 2 mars 1936.

A partir de cette date et jusqu'au 10 mars, un droit de 50 francs sera exigé.

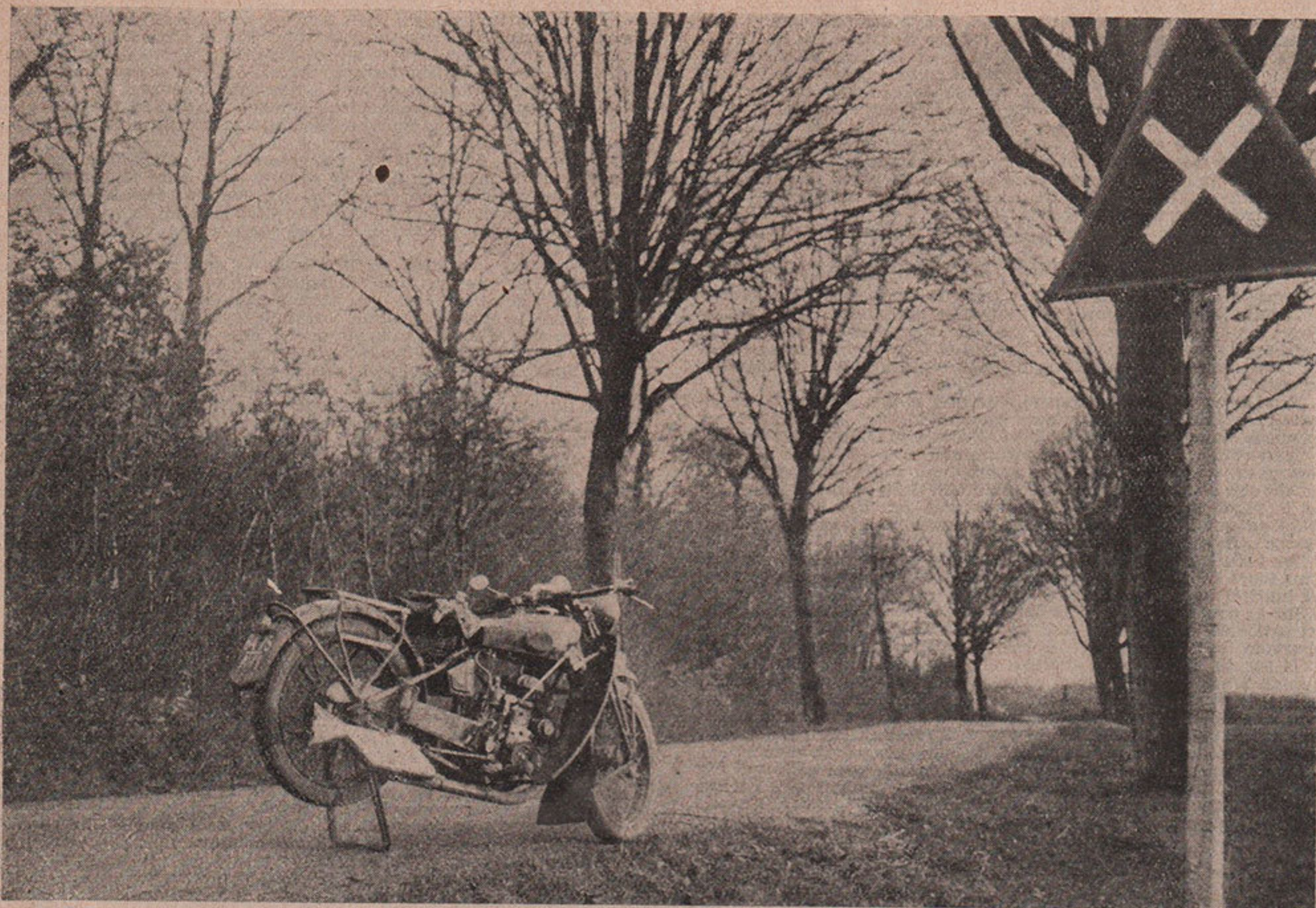
Les intéressés sont donc informés qu'ils ont un intérêt à ne pas tarder plus longtemps à adresser leur engagement au siège social du Moto-Club du Nord, 42, rue du Maréchal-Foch, à Roubaix.

LE 3^e CIRCUIT DE « LA FLECHE »

La formule et l'itinéraire du III^e Circuit de la Flèche, que nous avons annoncé dans un de nos derniers numéros comme devant avoir lieu le 19 avril prochain, viennent d'être arrêtés par les organisateurs. Le parcours de cette intéressante épreuve sera cette année de 169 kilomètres et empruntera un grand nombre de routes seine-et-mar-naises.

Le grand quotidien *Le Matin* apporte cette année encore un appui des plus précieux à cette manifestation motocycliste et automobiliste. D'autre part, M. Doussain, député de la Seine, ancien ministre, ainsi que la Municipalité vincennoise, ont bien voulu également accorder leur haut patronage et leur concours.

Nous reviendrons prochainement sur les détails de ce circuit au cours duquel trois challenges seront mis en compétition entre les concurrents que nous souhaitons nombreux.



Voici la photo qui valut à M. Toupet, de Charleville, la place de quatrième à notre concours de photos d'hiver.

TRIBUNE LIBRE

Moto Revue

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

Notre but est : **Rendre service**

Constructeurs, réveillez-vous

Moins de chrome, plus de vitesse

On a déjà beaucoup parlé, dans *Moto Revue*, de l'inconfort de nos machines, de leur manque de protection pour le ou les passagers ? Je crois qu'il faut chercher remède à ces choses par l'équipement du motocycliste lui-même, et je ne voudrais pas revenir sur ce qui a déjà été dit ; aussi est-ce à une autre catégorie de motocyclistes que je vais m'adresser aujourd'hui ; à ceux que le sport intéresse, aux vrais amateurs de la mécanique.

Un fait certain est que notre motocyclisme national est très mal placé au point de vue du sport international ; et ce sont nos constructeurs qui en sont responsables. Moins de chrome, un peu plus de modestie dans la présentation bariolée de nos machines, pas de fanfreluches, comme si nos supersports étaient destinées aux petites poupées blondes de notre cœur.

Est-ce que les Hispano sont dorées sur tranche et barbouillées en rouge, vert ou bleu ?

Quel est le motocycliste qui, au Salon, a préféré la Dax chromée à celle aux garde-boue noirs ? Nous sommes en retard en mécanique, pourquoi gaspiller en chromage un peu de l'argent de l'acheteur

qui aurait préféré une machine aux possibilités élevées et qui lui aurait permise, avec un peu de préparation, de faire brillante figure dans les épreuves sportives.

Chez nous, un seul arbre à cames en tête d'une licence anglaise ; se fabrique-t-il seulement encore ? (Soyer). L'arbre à cames est roi en compétition, pourquoi ne l'aurions-nous pas sur nos supersports à l'instar des machines anglaises ; pourquoi sommes-nous si en retard ? Jonghi, commercialisez votre double arbre à cames ; constructeurs au travail, il n'y a aucune raison qu'un coureur français court sur une machine anglaise ou italienne, et si vous êtes battus en compétition c'est votre faute, à moins que nous manquions de compétence ou de matériaux de qualité. Presque tous les constructeurs anglais livrent des culasses bronze et même cylindre et culasse alu à la demande, qu'attendons-nous ? Nos pauvres supersports sont incapables de faire figure honorables en compétition ; vous laissez l'acheteur aux moyens élevés aller chercher ailleurs ce qu'il ne peut trouver chez nous. Etes-vous incapable de sortir pour 7 ou 8.000 francs, une machine égale aux meilleurs racers étrangers qui paient pour passer nos frontières des droits prohibitifs ? Un petit effort et vous sauverez le sport motocycliste et développerez une branche importante de la construction automobile qui fait la richesse de notre pays.

André ZUMSTEIN, à Paris.

Et toujours l'équipement

Nous n'avons pas peur !

DEPUIS huit ans je fais de la moto (promenades-affaires). Depuis huit ans, je suis fidèle lecteur de *Moto-Revue*, je n'ai jamais donné mon opinion dans la *Tribune Libre*. Je voudrais répondre à M. Laborderie :

Non, un vrai motocycliste n'a pas peur de se faire remarquer chez les commerçants parce qu'il a un vêtement de cuir, propre naturellement. Jamais non plus il ne pensera à dissimuler un vêtement de cuir sous un raglan pour avoir l'air plus villageois ; le gilet de cuir n'est pas un sous-vêtement (pour cela, voir D^r Rasurel).

Au contraire, Monsieur Laborderie, l'hiver je mets et assez de camarades comme moi un deuxième cuir sur le premier, c'est-à-dire un trois quarts sur le blouson, et nous n'avons nullement peur de

nous faire remarquer. Avez-vous déjà essayé des pare-jambes par grand vent de face ou de côté ; je préfère de beaucoup les bottes en caoutchouc qui protègent de la pluie et du froid et s'enlèvent aussi facilement qu'une paire de gants et comme coiffure, le fameux casque objet indispensable et auquel je dois la vie. La serviette éponge n'est pas plus malsaine qu'un foulard imperméable froid et qui laisse toujours passer les égoûts du casque. Les lunettes ? Avez-vous passé le soir en forêt par exemple où les moucheron pulullent et même sans rouler vite sont indispensables, je crois.

Je m'arrête car je pourrais remplir toute la place disponible de *La Tribune* et j'aurais toujours des lecteurs pour me donner raison et d'autres pour me donner tort.

R. BRULÉ, à Villeneuve-St-Georges.

La selle de nos motocyclettes

HABITUÉ à l'Harley-Davidson, lorsque je monte sur une moto-cyclette d'autre marque, j'ai presque toujours besoin d'un certain temps pour m'adapter : 99 fois sur 100, je constate en effet que la moto oscille transversalement sous moi et cela est fort désagréable. Au bout de quelque temps, on n'y pense plus, mais le phénomène subsiste.

Je ne songe pas un seul instant à accuser la tenue de route, excellente chez tous les constructeurs français sérieux. Je n'accuse pas les pneus, même si ce sont des 27-4. J'accuse la selle. Je m'explique.

Celui qui a eu l'occasion de conduire une moto ayant sur le porte-bagage un paquet lourd et mal arrimé, qui oscille de droite et de gauche sait combien la conduite est difficile dans ce cas. Si ce paquet est le pilote lui-même, le résultat ne doit pas être bien meilleur, et il faut que la tenue de route de nos motos soit vraiment remarquable pour s'en accommoder.

Sur l'Harley la selle est guidée par une longue tige qui coulisse dans toute la longueur du tube du cadre. Tout déplacement latéral est impossible, c'est parfait.

Sur la presque totalité des motos françaises et anglaises, la selle est articulée autour d'un axe horizontal, placé à l'avant vers le réservoir, et est supportée à l'arrière par deux ressorts spirales fixés sur les tubes de la fourche arrière, ou sur un petit châssis spécial. L'axe avant n'est ni assez long, ni assez fort ; l'armature de la selle n'est pas assez rigide : la selle oscille à droite et à gauche, avec une facilité déconcertante dès que la moto a un certain temps de service. Sur une machine un peu âgée, il n'est pas rare en plus de voir la selle déportée d'un côté, ou plus basse d'un côté.

Ce flottement de la selle est très désagréable pour celui qui n'y est pas habitué. On finit par s'y accoutumer, mais l'effet néfaste n'est pas supprimé pour cela.

Qu'attend-on pour nous livrer des selles convenablement guidées ?
J. L.

Suspension arrière

Reprenons l'idée de M. Pivoïn

DANS votre *Tribune Libre* du 23 novembre 1935 j'ai relevé l'idée de M. Pivoïn.

Il me semble, quoique sa conception soit originale et de toute simplicité, qu'il a omis une chose primordiale : lorsque la suspension jouera, sous l'effet d'une bosse, de bas en haut suivant A, la distance L entre l'axe du moteur et celui de la roue tendra à augmenter, donc la chaîne sera tendue d'une façon exagérée.

Par contre, dans un nid de poule, la suspension jouant de haut en bas suivant B, la distance L tend à diminuer, d'où tension trop faible de la chaîne.

A mon avis, il faudrait que les deux tubes de suspension P et S soient rigoureusement verticaux. Avec cette dernière solution, dans n'importe quel cas de débattement, soit suivant A, soit suivant B, l'axe de la roue tend toujours à se rapprocher de l'axe du moteur et d'une distance maximum — cas qui ne se produit pour ainsi dire jamais — égale à la longueur des biellettes.

NOTRE BIBLIOTHÈQUE

Quelques livres aux données techniques et pratiques

"L'ART D'ACHETER UNE VOITURE D'OCCASION"

édité par l'Actualité Automobile.

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

"COMMENT ON DEVIENT AJUSTEUR ET MONTEUR MECANICIEN"

Par R. Champly, ingénieur-mécanicien.

Prix 27 fr. Franco 29 fr.

"ESSAIS, RÉGLAGE ET MISE AU POINT DES MOTEURS"

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

"TRAITÉ PRATIQUE SUR LE FONCTIONNEMENT DU MOTEUR A EXPLOSIONS"

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

"LE CARBURATEUR"

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

"LA MAGNÉTO A LA PORTÉE DE TOUT LE MONDE"

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

"LES PETITS TRUCS DU CHAUFFEUR EN PANNE"

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

Donc, toujours suivant mon point de vue, aucun risque de casse pour la chaîne sous une tension trop forte, la chaîne étant tendue normalement, la moto roue au sol. De même, aucun risque de faire sauter la chaîne, le débattement vertical AB nécessaire à une bonne suspension n'impliquant qu'un débattement horizontal très minime. D'autre part, aucun inconvénient à ce que l'axe de la roue soit plus bas que le milieu de la fourche, le cadre se trouvant ainsi rapproché du cadre normal.

M. Pivoïn a, de plus, oublié une chose moins importante mais qui entre tout de même en ligne de compte pour cette réalisation. En bonne mécanique, lorsque l'effort agit sous un certain angle par rapport au mouvement impliqué à la pièce le résultat, ou, en termes techniques, la projection de la force sur son plan est moindre que l'effort appliqué.

Donc, dans le système de M. Pivoïn, lorsque sous un choc d'une intensité moyenne la roue rebondira, elle ne rebondira que de la projection de la force sur son plan, c'est-à-dire du sinus de l'angle formé par la fourche avec la direction de la force appliquée ; en l'occurrence, le sinus de l'angle de 45° puisque le croquis donne cet angle, soit les 707 millièmes de la force, c'est-à-dire que pour une force appliquée à la roue de 1 kilos, la fourche n'agira que de 707 gr., donc sa suspension n'agira que très faiblement, tandis qu'avec les deux tubes verticaux l'effort exercé sur la roue serait transmis à la suspension intégralement. J'ai, en plus, calculé que lorsque l'angle des biellettes, sous l'effet d'un choc, augmente seulement de 30° par rapport à l'horizontale (ce qui est relativement peu) l'axe de la roue s'éloigne de 27 mm. de l'axe du moteur, distance énorme pour la chaîne. Dans la suspension verticale, pour le même angle de débattement il se rapproche de 8 mm., cela fait une différence et je pense que le petit calcul que je me suis permis de faire ne fâchera pas M. Pivoïn et pourra venir en aide à quelques camarades motocyclistes.

R. ARTIÈRE, à Meudon.

Réponse à M. Octave Mureau

JE commence par concéder qu'il aurait été plus conforme à ma façon de penser d'écrire : « Le rétroviseur est-il utile ? » plutôt que « Son obligation est-elle logique ? ». Je m'associe en effet pleinement une fois de plus au désir de M. Mureau de voir les obligations légales ou similaires réduites à leur plus simple expression. Je n'ai jamais préconisé d'imposer le rétroviseur avant la publication de ce décret tant discuté ; j'ai simplement combattu depuis la théorie du rétroviseur inutile et dangereux. J'estime même que *Moto Revue*, tout en continuant sa campagne pour le port bénévole du casque, agirait prudemment en ne publiant plus les articles qui demandent que le casque soit rendu obligatoire.

Je conteste tout de suite l'affirmation de l'impossibilité physiologique de voir simultanément derrière soi dans un miroir et devant soi avec ses yeux. C'est le principe même du prisme rétroviseur employé par les commandants des batteries d'artillerie pour mettre leurs canons en direction ; c'est sur un principe analogue que sont basés tous les appareils de pointage des pièces d'artillerie. Il ne faut pas oublier la persistance des impressions lumineuses sur la rétine. J'admets d'ailleurs que le rétroviseur étant généralement sur le côté n'est pas placé assez favorablement pour que ces deux visions soient rigoureusement simultanées, mais le décalage est infime, et l'on peut très bien sans bouger la tête, par un léger mouvement des yeux, ne pas perdre la route de vue et observer pendant un temps assez long le véhicule qui vous suit.

Le rétroviseur n'empêchera évidemment pas le fou de frôler la moto qu'il double, mais le motocycliste averti par son rétroviseur pourra, dans la plupart des cas, serrer davantage vers sa droite. Il faut aussi admettre qu'il y a encore majorité de bons conducteurs qui, respectueux du code de la route, laisse à la moto qu'ils doublent les deux mètres minimum imposés par le code de la route. En présence de ceux-ci le rétroviseur permet de savoir que le moment serait mal choisi pour appuyer vers la gauche, ne serait-ce que de 50 cm., pour éviter une pierre, un trou, ou une flaque d'eau. Il avertira de même de ne pas doubler même un cycliste sans avoir prévenu le véhicule qui suit et sans s'être assuré qu'il laisse la place libre.

Quant à l'avertisseur du conducteur qui double, on l'entend mal et presque toujours trop tard.

Le rétroviseur, s'il est fixé sans jeu sur un support rigide ne danse pas sur une moto normale. On ne peut pas toujours reconnaître dedans la marque de la voiture qui suit, mais on y reconnaît sans effort la présence d'un véhicule et sa catégorie.

Sur une grande route pas trop encombrée, en général un autre véhicule n'est pas juste derrière la moto. Dans le rétroviseur on verra une image de la route vide. Si un véhicule apparaît dedans, il est vraisemblable qu'il marche plus vite que la moto, qu'il la rattrape et va la dépasser. Je maintiens donc intégralement la phrase mal interprétée par M. Mureau : « Je saurai que tant que ce véhicule ne m'aura pas dépassé, je dois m'abstenir de dévier de ma route vers la gauche. »

Quant à la circulation à Paris ou sur un itinéraire analogue, si vingt ou trente véhicules se touchent, je sais, M. Mureau, qu'il y en a un ou plusieurs derrière moi, je sais qu'à l'improviste l'un d'eux peut me doubler à gauche (et peut être même à droite, ce qui est courant à Paris). Aussi je ne me sers pas du rétroviseur, je ne me retourne pas. Je sais que le danger me guette si je dévie de ma route sans précautions. J'agis en conséquence.

Pour ce qui est de doubler les véhicules dans Paris, dans la mesure où on peut le faire sans folie, il est probable que M. Mureau puisse m'apprendre grand chose sur ce point, s'il n'est pas Parisien de Paris, surtout s'il s'agit d'une moto attelée d'un sidecar et aussi d'une remorque.

En principe je limiterai ici cette discussion, pour ne pas abuser de l'obligeance de *Moto Revue* et de la patience de ses lecteurs. Les idées adverses sont maintenant exposées, à chacun de choisir s'il veut ou non bénéficier des avantages que peut lui procurer le rétroviseur qu'il est forcé d'avoir.

J. LABORDERIE, à Avon.

QUESTIONS ET REPONSES

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

? J'ai actuellement une dynamo France, type OR, double débit, rotation à droite, vue du côté entraînement.

Une des extrémités du fil des inducteurs est reliée à un balai isolé et situé à la partie inférieure.

L'autre extrémité du fil des inducteurs est reliée à une borne sans balai, marquée II, située à la partie supérieure et isolée.

De chaque côté de cette borne marquée II, il existe deux balais marqués I, l'un de ces deux derniers balais, est muni d'une borne et isolé.

Désirant monter cette dynamo avec entraînement à gauche, dois-je :

1° Inverser le branchement des fils des inducteurs ?

2° Inverser le montage des 2 balais marqués I ?

3° Changer de place en perçant un autre trou le balai inférieur ?

4° La gomme laque employée pour l'induit, est-elle la même que celle employée par les ébénistes, sinon de quelle composition ?

5° Dans le cas où je voudrais monter la résistance à l'intérieur de la dynamo en place de l'avoir dans un tableau, comment dois-je effectuer le montage ?

L. VIEUGUE, à Paris.

R 1° Pour la transformation d'une dynamo OR droite en OR gauche, il est inutile d'inverser le branchement des fils des inducteurs. Il faut inverser le montage des deux balais marqués I ;

2° Si le balai inférieur est fixé par un trou spécial à 45° des masses polaires, il suffit seulement d'inverser le guide-balai d'excitation. Si le trou n'est pas percé à 45°, il est nécessaire de percer un trou symétrique à l'axe de masses polaires qui sont à 90° et inverser le guide balai ;

A titre documentaire, nous vous signalons que les dynamos livrées actuellement par le constructeur, ont le trou de fixation du guide balai à 45°. En outre, vous auriez peut-être intérêt à procéder à un échange standard au prix forfaitaire porté sur la notice ci-jointe.

3° Il n'est pas utilisé de gomme laque pour l'imprégnation des induits, ces pièces sont imprégnées à l'isolémail qui présente l'intérêt de ne pas fondre à haute température ;

4° Les dynamos sont à double débit et régulation à 3° balai ; elles ne comportent pas de résistance, et nous vous conseillons de vérifier votre installation, conformément aux instructions du schéma de montage ci-joint.

? Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me donner les renseignements suivants :

Moto Peugeot P 110, n° d'ordre 91816, n° du moteur 19826 ; année de construction ? carburateur Gurtner, type B19, gicleur 28, boisseau n° 4, magnéto MEA, bougie Champion n° 8.

1° Quelle est la cylindrée de cette machine ?

2° Si j'ouvre les gaz, plus de la moitié, le moteur ralentit et menace de s'arrêter, ralenti mauvais, d'où cela peut-il provenir ?



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

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

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

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

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

3° Réglage du carburateur ;
4° Réglage de la distribution ;
5° Quelle bougie et quelle huile dois-je employer ?
6° La vitesse de cette machine, essence tourisme.

J. OCELLI, à La Valette.

R 1° Cylindrée : 214 cmc.
2°, 3°, 4° Veuillez trouver ci-inclus un tableau de réglage du carburateur et de la distribution ;

5° Employez Bougie Lodge K3., Pognon n° 132 P., etc., huile Mobiloil D.

5° Vitesse : 68 à 72 km. à l'heure.

? J'ai une moto Monet-Goyon, 350 cmc type M.C.S., moteur Mag à culbuteurs. N° 1.G. 14.H7. — 300.223. Numéro de série du type 42.926. Cette moto est allumée par bobine, avec dynamo Soubitez, rupteur type N° 1. Pouvez-vous me dire la position de la manette d'avance ainsi que le calage du moteur et le jeu à laisser aux soupapes. Je roule à l'Esso.

A. GRIFFON, à Maisons-Alfort.

R La position de la manette d'avance dépend uniquement du régime auquel tourne le moteur, étant bien entendu qu'on doit toujours donner le maximum possible et du reste, si vous avez conduit normalement en rétrogradant au bon moment, vous ne devez en principe pas avoir à toucher à l'avance, hormis pour la mise en route et le ralenti.

Quant au calage du moteur, nous supposons que vous voulez parler de celui de la distribution, vous n'avez pas à vous en occuper, si vous démontez votre moteur, vous

trouverez les pignons repérés et le remontage est donc très facile.

Quant au jeu à laisser aux soupapes il doit être nul à froid, les tiges de culbuteurs pouvant cependant tourner librement.

? Lecteur de votre *Moto Revue*, je vous serais reconnaissant de me donner les renseignements suivants concernant ma moto.

Moto Rhony's, type EX4, n° 150, moteur Jap, n° 11.539, soupapes latérales, magnéto MEA, carburateur Gurtner A, cylindre réalésé.

- 1° Vitesse approximative ;
- 2° Quelle bougie ;
- 3° Quel n° de gicleur
- 4° Volet de gaz ;
- 5° Consommation ;
- 6° Réglage de l'huile ;
- 7° Réglage des soupapes ;
- 8° Avance à l'allumage.

GODFRIN, à Merlebach.

R 1° Vitesse : 80 km. à l'heure environ.
2° Bougie à employer : Lodge K.3., Gergovia H.R., ou équivalentes.

3° En ce qui concerne le n° du gicleur, les renseignements que vous nous donnez sont trop insuffisants pour que nous puissions vous répondre.

4° Consommation : 3 l. 500 aux 100 km.

5° Réglage de l'huile : celui-ci dépend surtout de l'état de la machine, et il vous appartient de faire des essais.

6° Réglage des soupapes : les deux soupapes au balancement avec piston point mort haut.

7° Avance à l'allumage : 12 mm. pleine avance.

? 1° Je vous prierais de bien vouloir m'indiquer les avantages de la batterie fer et nickel sur la batterie au plomb.

2° L'encombrement de la batterie au fer et nickel 6 volts 14 Ampères.

3° Laquelle des deux batteries me conseillez-vous, et l'adresse d'une bonne maison pouvant me le fournir.

A. GEORGEVAIL, à Montpon.

R A l'heure actuelle, la batterie au plomb est parfaitement au point et nous ne voyons pas les avantages que peut procurer la batterie au fer nickel, d'autant qu'à capacité égale elle est plus encombrante d'au moins un tiers.

Vous pourrez vous procurer ces batteries chez :

Huitric, 26, rue des Graviers, à Neuilly (Seine).

Fulmen, 18, quai de Clichy, à Clichy (Seine).

Tudor, 16, rue de la Beaume, à Paris.

Baroclem, avenue Marceau, à Courbevoie (Seine).

S.G.A., 12, avenue Michelet, à Saint-Ouen (Seine), par qui, sans engagement de votre part, nous vous faisons documenter directement.

? Etant lecteur de *Moto Revue* depuis un certain temps déjà, je me permets de vous demander quelques renseignements au sujet d'un moteur Blackburne, type K2 ce moteur est un 350 à culbuteurs et équipe une Motobécane, type G.

Je voudrais connaître le réglage :

1° Des soupapes en millimètres.
2° Du carburateur, un Gurtner, type B-25-C.

3° Calage de la magnéto plein retard et avance maxima.

4° La vitesse que peut atteindre cette machine et quelle est approximativement son année de fabrication.

H. EVE, à La Pallice.

R 1° Réglage de la distribution :

A.O.A., 2 mm.

R.F.E., 3 mm. 5.

2° Réglage du carburateur :

Gicleur 45 ou 46.

Aiguille position M.

3° Calage de la magnéto : 1 mm. d'avance à plein retard.

4° La vitesse maximum approximative de la machine doit être de 305 à l'heure et son année de construction, probablement 1928-29.

nos petites annonces

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.

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

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

AGENCE GÉNÉRALE
B.M.W.
16, RUE AUGUSTE BAILLY
ASNIÈRES

ACHETEZ VOTRE **MOTOBECANE**
A L'AGENT EXCLUSIF
H. BARTHÉLEMY
17 Records du Monde
Recordman Bol-d'Or-Side
Reprises toutes motos modernes
Réparations - Mise au point
Pièces détachées toutes marques
Dépositaire des Sidécars **BERNARDET**
1, Bd Voltaire - ASNIÈRES

AGENCE GÉNÉRALE
ZÜNDAPP
16, RUE AUGUSTE BAILLY
ASNIÈRES

PNEU VÉLOMOTEUR
tringle 600x55... depuis 32 fr.
PNEU VÉLOMOTEUR
talon 600x55... depuis 36 fr.
PNEU VÉLO... depuis 10 fr.
BOYAU... depuis 19,50
SABOTS, la paire... depuis 15 fr.

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

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

ACCU
26
rue St Grégoire
NEUILLY-SUR-SEINE
Huitric

OTOM 215, Boul. St-Denis
COURBEVOIE
présente sa
TUBULURE SOUPLE STANDARD
TUBOTOM
15 fr. en 25 % et 33 %
avec tous ses raccords

Agences :
STEGFIED - Rue de Lyon, ALGER
DUCLOS - 12, place Gailleton, LYON

MOTOS A VENDRE

B.S.A. 600, 4 lit., éq., ét. nf. 4.800
Norton, 500, arbre à cames, éq. 3.200
Terrot, 500 R.S.S., Monobloc, éq. 3.000
Terrot, 350, Monobloc, culb.,
équip., tr. propre 3.500
Terrot, 250, culb., 4 vit., sélect.
très rapide 3.000
Terrot, 250 lat., équip. dern.
mod., tr. prop. 1.800
Peugeot 4 CV, culb., éq., sélect. 2.500
Crédit, reprises, A. Dubois, 56, rue
Aristide-Briand, Levallois. Périère :
19-73. Ouvert le dimanche.
B.S.A. Etoile Bleue, 5 CV, abs.cm. nve.
Imernotte, 1, r. des Acacias, Paris.
Gnome et Rhône, V2, équipée. Gillet-
Herstal, 500 culb. équipée. Durandal,
500, culb., mot. Rudge, équipée. René
Gillet, 750 cmc. avec side, équipée. René
Gillet, 1.000 cmc., susp. AR, av. side, éq.
Reprise, crédit, 12 mois, 3, r. Aumont (13^e).
B.M.W. 750, culb. R.16, deux carb. 35,
écl. Bosch, 6.000 fr. Royal-Enfield, 500 culb
35 quatre soup., bte 4 vit. sélt., écl. Lucas.
3.000 fr. Soyer, 500 culb., mot. et boîte
Sturmei, 4 vit. sélt., écl. 2.950 fr. René-Gil-
let, 500 lat. 35, nve, écl. 3.800 fr. Indian 9CV
t.b.ét. 200 fr. Terrot, 350 lat. 35, éq. 1850fr
etc. Rémy, 21, r. Tlemcen, Paris (20^e).
Peugeot, P.109, éq. luxe, c. nve.
1.200 fr. Delaire, 33, r. Gergovie (14^e).
F.N. 500 lat., tr. prop., équip. b. éct.
2.500 fr. 19, r. Charles V (4^e).
D.F.R. 500 lt., card., 2 cyl. cpl. éq.pt.-bag.
c.nv. 2.000fr. Brunet, 10, r. Kléber, St-Ouen
Dollar, 500, culb., 1.600 fr., éch. ctr. pl.
petite, cyclecar ou voit. Ecr. Théval, 14 bis,
rue des Bleus, La Garenne.
Dollar, 350, culb. Chaise, t.b.ét. ayant tr
peu roulé, éq.t-sd, prx.avantag. 1.400 fr
S'adr. Morin, garag., 3, rt. d'Orléans,
Linas Monthléry (S.-et-O.).
Dollar, 3 CV, culb. 600 fr., rep. plus fai-
ble. Haudebourg, 15, Grde-Rue, Fresnes (S).
Motoconfort 350, mot. rf. nf., mh. parf.
1.200fr. Lejeune, 65, r.d.la Garenne, Fresne
Monet et Goyon, 500 Mag, typ. H.super-
sport, 2 tub., écl. élet. Prix 2.500, ess. à volt.
Laffargue, café, 412, r.d. Nanterre, Colomb.
Monet et Goyon, 250, Villiers, cpt, écl.
élec. c.nv. 1.000 fr. Laudrain, 24, r. Catu-
lienne, Saint-Denis (Seine).
Revil, ex-Palais de la Moto, le plus grd.
choix de Paris en motos d'occs., garant. et
vend. av. facilités de paiement. 82, av.
des Ternes, angle Bd. Périère, Paris.
F.N. 500, culb. entr. révisée. 2.700 fr.
24, r. Henri-Poincaré, Paris (20^e).
Achetez votre B.M.W. ou Zundapp chz.
l'agent général même, elle vs. sera vendue
révisée et garantie 6 mois s. fact. Latscha,
16, r. Auguste-Bailly, Asnières.

SIDECARS

500 D.S.S., car Bernardet, nf. spt, 2 600fr.
repr. pl. faible. Marin, café r. Riquet 5, Paris.
René Gillet, typ. G.750 cmc., b. ét. méc.
sid. nf., carr. cond. intr. 2.000 fr. Girault,
38, r. de l'Épinette, Saint-Mandé (Seine).
René Gillet, 750 spt. susp. arr., sid. L.V.
bip. 4.500 vis. 5 h.ét. dm.mt. Gagnot, 18, r.
des Gobelins.
Sidecar Bernardet, F.N. 500, M.90, luxe
cm.nv. 4.300 fr., 24, r. Henri-Poincaré (20^e)

BORGO LES PISTONS
DES RECORDS

Rectification des Cylindres
TOUS MODÈLES DE PISTONS

34, Avenue du Rouis
Porte des Ternes
NEUILLY-SUR-SEINE

Téléphone Maillot 55-55
(2 lignes groupées)

GRANDE EXPOSITION
B.S.A. - JONGHI
MOTOCONFORT, TERROT
F.N. - MONET-GOYON
Grand choix occasions révisées
Vente - Échange
Crédit 10 à 18 mois
MOTO-BASTILLE
6, Bd Richard-Lenoir - PARIS
(Bastille)
Ouvert tous les jours et dimanches

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

Toutes les GRANDES MARQUES
MOTOCONFORT - FN - TERROT
MONET-GOYON
GILLET-HERSTAL, ETC.

CHEZ BRIQUET
24, Rue Henri-Poincaré
TÉL. : MÉNIL 49-43

STOCK PIÈCES FN
Reprend motos contre voitures

LA PLUS FORMIDABLE ORGANISATION DE
VENTE A CRÉDIT

TOUTES LES GRANDES MARQUES DE MOTOS ET VÉLOMOTEURS A
VOTRE DISPOSITION - EXPOSITION PERMANENTE - ACCESSOIRES ET
PIÈCES DÉTACHÉES - REPRISSES TOUTES MARQUES - RÉPARATIONS
CONSULTEZ-NOUS

ÉTABLISSEMENTS BONNET
172, Avenue Édouard-Vaillant - BILLANCOURT (Seine)
Ouvert le Dimanche (Métro : Billancourt)

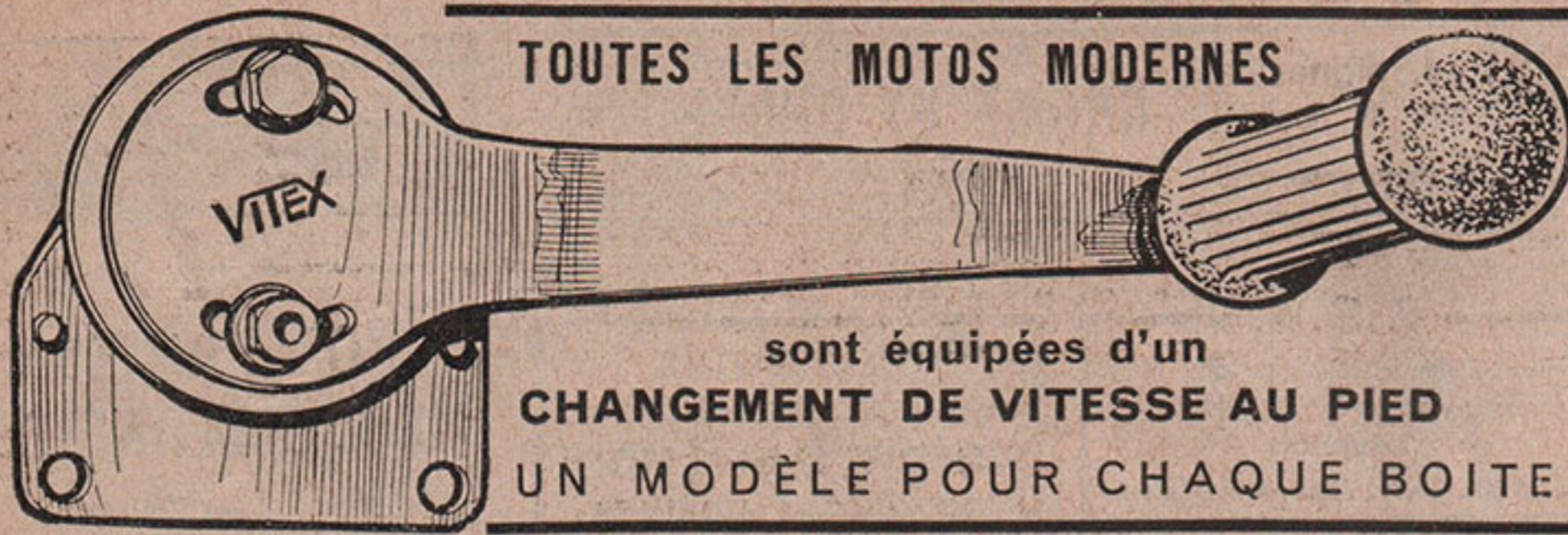
SAINT-PAUL MOTOS
TERROT
Reprise et réparations toutes Marques
Tous accessoires - Mise au point par spécialistes
A. HALHOUTE
19, Rue Charles-V - PARIS
Métro St-Paul - Tél. Archives 87-51
Permanence du M. C. de Paris

A Vendre moto av. side Bernardet-Gil-
let Herstal, 500 culb., ent. révs. 3.500 fr. vis.
Danton-Garag, Place Danton Courbevoie.
Gnome-Rhône, 500, culb. mod. 1933,
side Bernardet, gd. lxue. 2.800 fr. Gros,
33, r. Gergovie (14^e).
B.S.A. Bernardet, 500, Etoile
Bleue, équip., très propre..... 6.000
Terrot-Bernardet, 500, culb.
monobloc équip. impecc. 5.000
F.N.-Bufflier, 500, tr. bon état. 3.800
A. Dubois, 56, r. Aristide-Briand
Levallois. Téléphone : Périère 19-73.

VOITURES

Amilcar C.G.S.S. Grd.Spt. 4.500, prend
moto 350. Rabot, 32, r. St-Just, Clichy, à
2 minutes de la Porte.
Donnet, 7 CV.C.I., 4 pl., 4 ptes, ét. parf.
3.000 fr. Haudebourg, 5, Gde Rue, Fresnes.
Villard, 4CV, car. plateau, r.de secs, 650
Boulet, 19, r. Franç.-Couperin, 20, zone ann
Amilcar, Salmson, 7CV, culbut., reprd.
moto en compte et ferai crédit. 3, rue
Aumont (13^e). Téléph. : Glac. 10-20.
B.S.A. joli cyclec. coupé, tr. b. ét. Fiat,
6 CV, 1936, 4 vit., impecc., facilit., reprise,
Imbernotte, 1, r. des Acacias, Paris.
Ct F31 Familiale grand tourisme, tte
équipée, très bon état. Toute confiance,
7 places face route. Pouvant faire usage
voiture de maître, taxi, voiture commer-
ciale. Revendeurs s'abstenir. S'adresser au
Bar de la Mairie 70, rue du Mont-Cenis
Paris (18^e).
A vendre suite décès, Donnet 7 CV,
cabriolet décap., état méc. parf., 4 places.
Prix à débattre. Mangin, 22, rue Arago,
Saint-Ouen (Seine).

ECOLE DE MOTO G. AUGOYAT FILS
8, Avenue Dorian, 8
PARIS (XII^e)
(Métro : Nation)
Maison fondée en 1884



TOUTES LES MOTOS MODERNES

MODERNISEZ LA VOTRE

en montant un sélecteur

VITEX

6, Impasse des Cailloux
CLICHY (Seine)

sont équipées d'un
CHANGEMENT DE VITESSE AU PIED

UN MODÈLE POUR CHAQUE BOITE OU BLOC-MOTEUR

ON DÉSIRE ACHETER

Suis acheteur B.S.A., Etoile Bleue, 5CV. Ecr.: Sicard, 77, r. Crozatier, Paris.

Je cherche, écl. comp. p. alternat. moto, et avert. à dépres. d'occ. Ecr.: Le Bihan, 8 bis, r. Lacharrière, Paris.

Particulier, cherche 4 cyl Zundapp ou B.M.W. R.17 ou R.92, av. ou ss. side, interm s'abst. O.Froidevaux, 18, r. Brunel, Paris.

Revil, ex-Palais de la Moto, achète, ou prend en dépôt, av. garantie de vente, ttes moto d'occasions, 82, av. des Ternes, angle Bd. Péreire, Paris.

J'achète comptant motos et voitur. Colard, 3, r. Aumont. (13^e). Tél.: Glac. 10-20.

ÉCHANGES

Echanger, side. et 2 bs banjos Guitare alto, ct. T.S.F. sect. Lecat, 68, r. Croix-Nivert (15^e).

Revil, ex-Palais de la Moto, éch. v. moto ctre une autre à votre choix nves ou occas. garanties, différence 12 mois. 82, av. des Ternes, angle Bd. Péreire, Paris.

Tanck Chenard, 135 à l'h., alumin. éch. c. bonne mot ou sid. Max, 1, r. Degrès (14^e).

DIVERS

Accus 120 V.2 AH, 4 v.30 AH chargeur ferris, 120 v., le tout 50 fr. Landfried, 3, r. Bleu, Villemonble (Seine).

Accus Fulmen moto 6 v.14 amp. H., bac verre cassé, mais réparation facile, chez Fulmen, servi 4 ans, cède bas prix, 45, Bd. de la Liberté, Les Lilas (Seine).

A Vendre, fonds de comm. motos et cycl en plein centre, ds. ville principale de la Hte-Savoie, av. magas., atelier mod. et arr. mags. Sage J., 7, r. d.l République, Annecy

Accus neufs, motos, 6 v., chargés, garant d'usine. Revil, 82, av. d. Ternes, Paris.

Stock, pièce. p. Douglas, B.S.A Triumph, typ. Armée. F. Toutin, 149, Bd. Jean-Jaurès Clichy.

Lunettes masques anglais, cuir doublé fourrure, verre Triplex, 55 fr. Garreau, 289, rue Vaugirard, Paris.

LE MORGAN ANGLAIS
AGENT EXCLUSIF - SANDFORD
A PARTIR DE 12.900 Frs. 72, Avenue des Ternes, PARIS



Catalogue sur demande

LE VÉLOMOTEUR
3 VITESSES
KICK-STARTER
SANS PERMIS
MOTOBÉCANE
livrable de suite chez
BARTHÉLEMY
1, Bd Voltaire - ASNIÈRES
Reprise des anciens vélomoteurs

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

LA TERROT chez
Duchène
Vente, achat, échange, réparations ttes marques
28, rue Pixéricourt, PARIS

LES DOIGNÉES TOURNANTES

MAGURA

SEULES MÉCANIQUES COMPLÈTES

EDMOND KAHN, 9, RUE BELIDOR, PARIS (17^e)

DERNIERE HEURE

Ariel, 4.500 fr., dble tub. spéciale, av. sid po-t, ét. mécan. impecc. 3.900 fr. Facilit. de crédit. Revil, ex-Palais de la Moto, 82, bv. des Ternes, Paris.

Excelsior 250 course spéciale TT. 35 culas. bronze, et ts mod. Excelsior, Agence Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris.

400 fr. comptant et 10 mois à 100 fr., belles motos. 4 CV Peugeot, Terrot, etc. Permis conduire gratuit, à débutant. Service des reprises, 5, r. Emile-Allez, Paris-17.

New-Imperial 350 mod. 1936 et tous mod. Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris.

301 conduite 35..... 11.500

601 Roadster 35..... 14.500

401 décapotable 35..... 13.500

Viva grand sport 35..... 16.600

B.N.C. St-Hubert 33..... 6.900

ces voitures ont moins de 10.000 km. garanties, reprise motos, etc.. Crédit. 5, rue Emile-Allez, Paris-17^e.

Norton course 500 Racing 1935-36, culas. bronze alum. spéc. sélect. incorporé, guidon amort. Norton 500 tourisme 3.800 fr. Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris.

Echangerai moto sport ctre poste T.S.F Pallet, Restaurant, 7, r. Emile-Allez (17^e).

Monet-Goyon 350 1935 écl. c. nve. 3.500 fr. Garreau, 289, r. Vaugirard, Paris.

Lot carburateurs Amac à aiguilles pour 250 et 350 soldés 75 fr. Garreau, 289, rue Vaugirard, Paris.

Particulier achète compt. Rosengart L.R. 2 ou L.R. 4 se prés. samedi apr.-midi ou dim. tte la journée. Ernest Hervé, 113, boulevard Richard-Lenoir (11^e).

Saroléa 500 culb. rac. tte bté, ent. eq. c. nve, rep. mot. pl. faible. Café, 31, rue du Pressoir (20^e).

Terrot 5 CV culb. 4 vit. sel. sid. Bernardet, gd routier, 4.800 fr. garanti. Renaudin, 29, rue des Panoyaux (20^e).

F. N. 500 sport carbur. 2 tub. écl. Bosch 3.500 fr. F. N. 500 compl. 3.000 fr.

F. N. 500 2.800 fr. Motoconfort 350 1.900 fr. Terrot 350 2.000 fr. Automoto 350 1.800 fr. Duchène, 28, r. Pixéricourt, Tél. Ménil. 98-34.

Le 100 C/M3

Aubier et Dunne

vous garantit la
SATISFACTION TOTALE

par ses qualités
d'ENDURANCE
de PUISSANCE
de SOUPLESSE

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

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

Moteurs Aubier et Dunne SAINT-AMAND-LES-EAUX (Nord) Téléphone 123

Bufflier

LANCE

LE SUPER PROFIL 44
1330 frs

Catologue 1936 franco

si cours E. Zola. Villeurbanne.

Agent à Paris: **DEPREZ**, 187, rue Armand-Syvestre, Courbevoie (Seine (près de la gare d'Asnières) et 7, rue Meslay - PARIS

REPRÉSENTANTS SONT DEMANDÉS POUR VISITER CLIENTÈLE FRANCE-NORD

GRANDE-ARMÉE-MOTOS
A. PRÉVOST
 Maison fondée en 1897

AGENT DIRECT des GRANDES MARQUES
 Occasions revisées, Atelier de réparations
 Fourches et Cadres. STOCKISTE OFFICIEL
 des pièces détachées **MOTOBÉCANE**
 NOVI - SOUBITEZ - GURTNER - AMAC
 Chaîne RENOLD - BRAMPTON - Acc. V. W.
 Fourniture de toutes pièces détachées et
 accessoires suivant modèles. Réalésages
VENTE AU DÉTAIL ET AUX MOTORISTES
 ET AGENTS
EXPÉDITION PROVIMCE ET ÉTRANGER

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

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


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

B.S.A.
 Pour acheter ou échanger votre Moto
 adressez-vous à l'Agent Officiel pour
Levallois
 A. DUBOIS, 56, rue Aristide-Briand, Levallois

OCCASIONS
 toutes marques garanties six mois
CRÉDIT 12 et 18 MOIS
 conditions uniques
 Livraison en 24 heures
 Ouvert même dimanche matin

LA MOTO POUR TOUS
 3, Rue Aumont - PARIS (13^e)
 Tél. : Gla. 10-20

NOS PRIMES
HEBDOMADAIRES



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

MOTOBÉCANE
 Nouveaux modèles "SUPER-CLUB" en magasin
 PIÈCES DÉTACHÉES - CRÉDIT - REPRISES
 LEYRIS, 97, rue de Tilsitt - Agent régional
MARSEILLE

Abonnements

	UN AN 52 numéros	6 mois 26 numéros	3 mois 13 numéros
France et Colonies :	45 fr.	23 fr.	14 fr.
Union Postale :	66 fr.	34 fr.	20 fr.
Allemagne, Argentine, Autriche, Belgique, Bulgarie, Canada, Congo Belge, Espagne, Hongrie, Luxembourg, Maroc (zone espagnole), Mexique, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie, Suisse, Tchécoslovaquie, Russie.			
Autres pays :	84 fr.	43 fr.	25 fr.
Militaires :	25 fr.	12 fr.	8 fr.

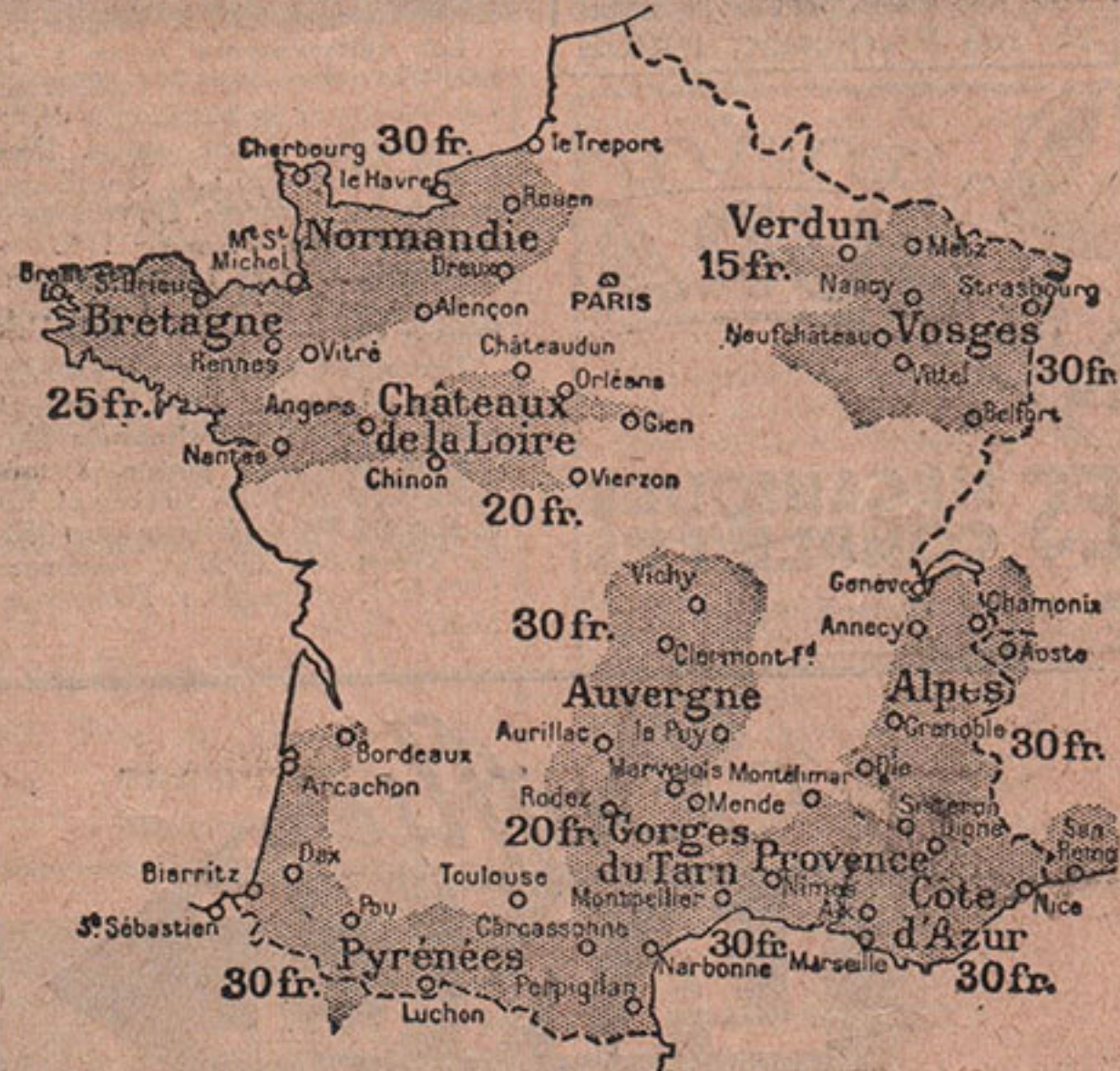
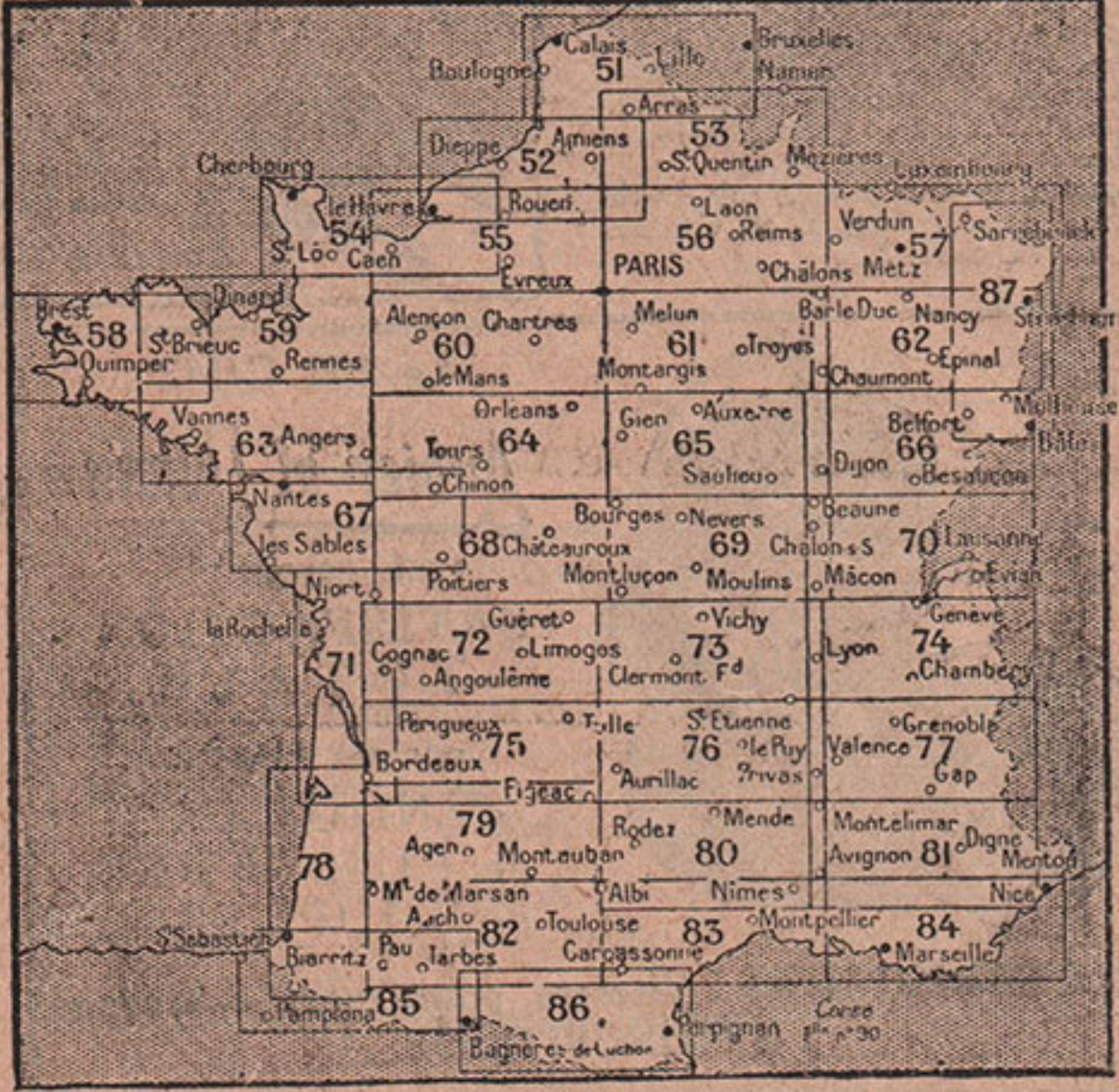
DUCHENE
 SPÉCIALISTE : F. N.
MOTOCONFORT - MONET
 Peugeot - Terrot - Prester
 28, r. Pixéricourt, PARIS-XX^e - Mém. 70-45



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

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

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

Toutes les Cartes
et tous les Guides
MICHELIN

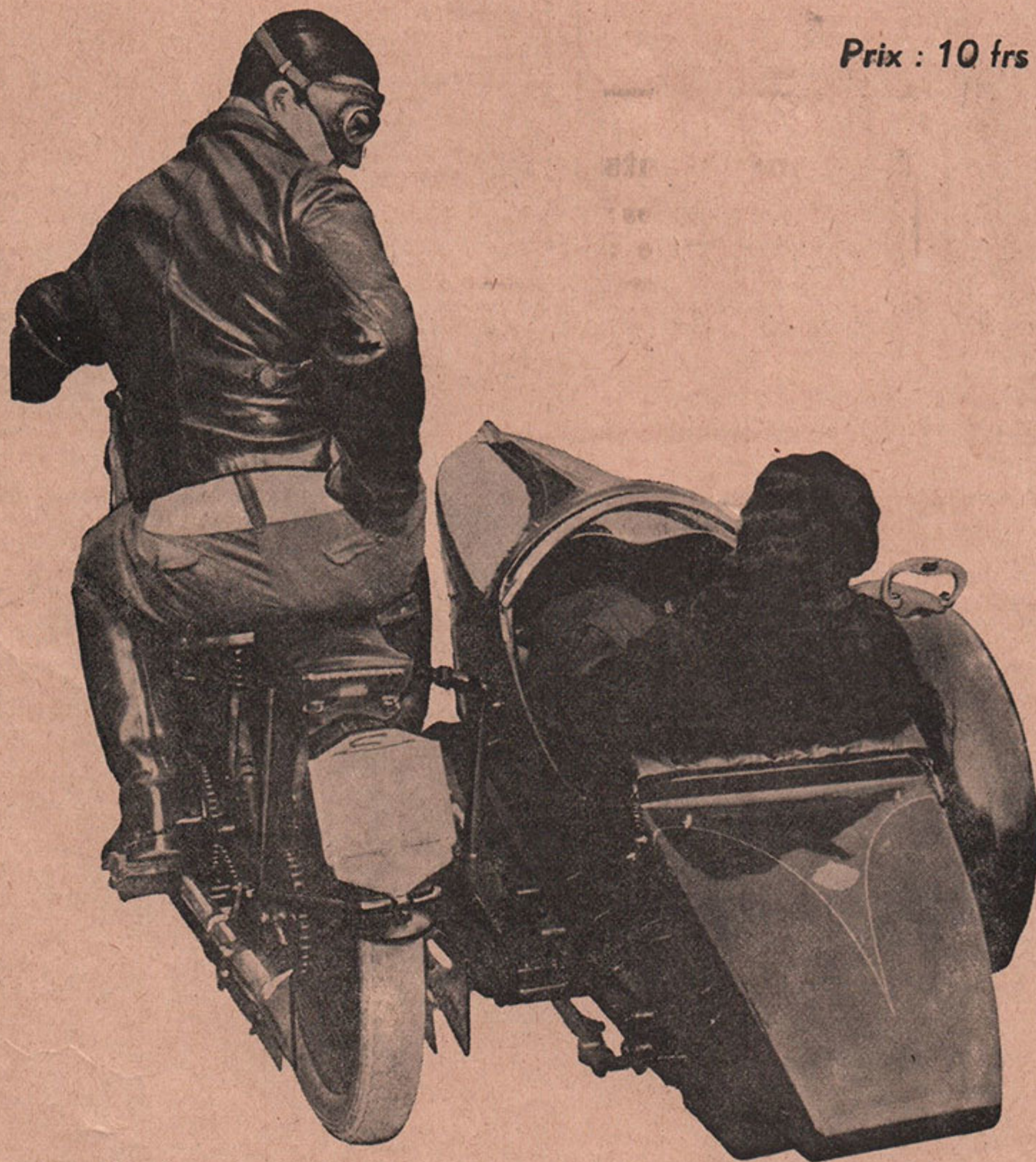
Envoi par poste, sans frais (aucun envoi contre remboursement)

Imprimerie spéciale de Motc-Revue, 30, rue du Poteau, Paris (18^e)
 Adressez toute la correspondance, 12, rue de Oléry, PARIS
 Le Gérant : C. LACOME

il faut l'avoir lu le

VADE-MECUM DU MOTOCYCLISTE

Prix : 10 frs



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

Envoi franco 11 fr 75

12, Rue de Cléry - PARIS (2^e)

3.350

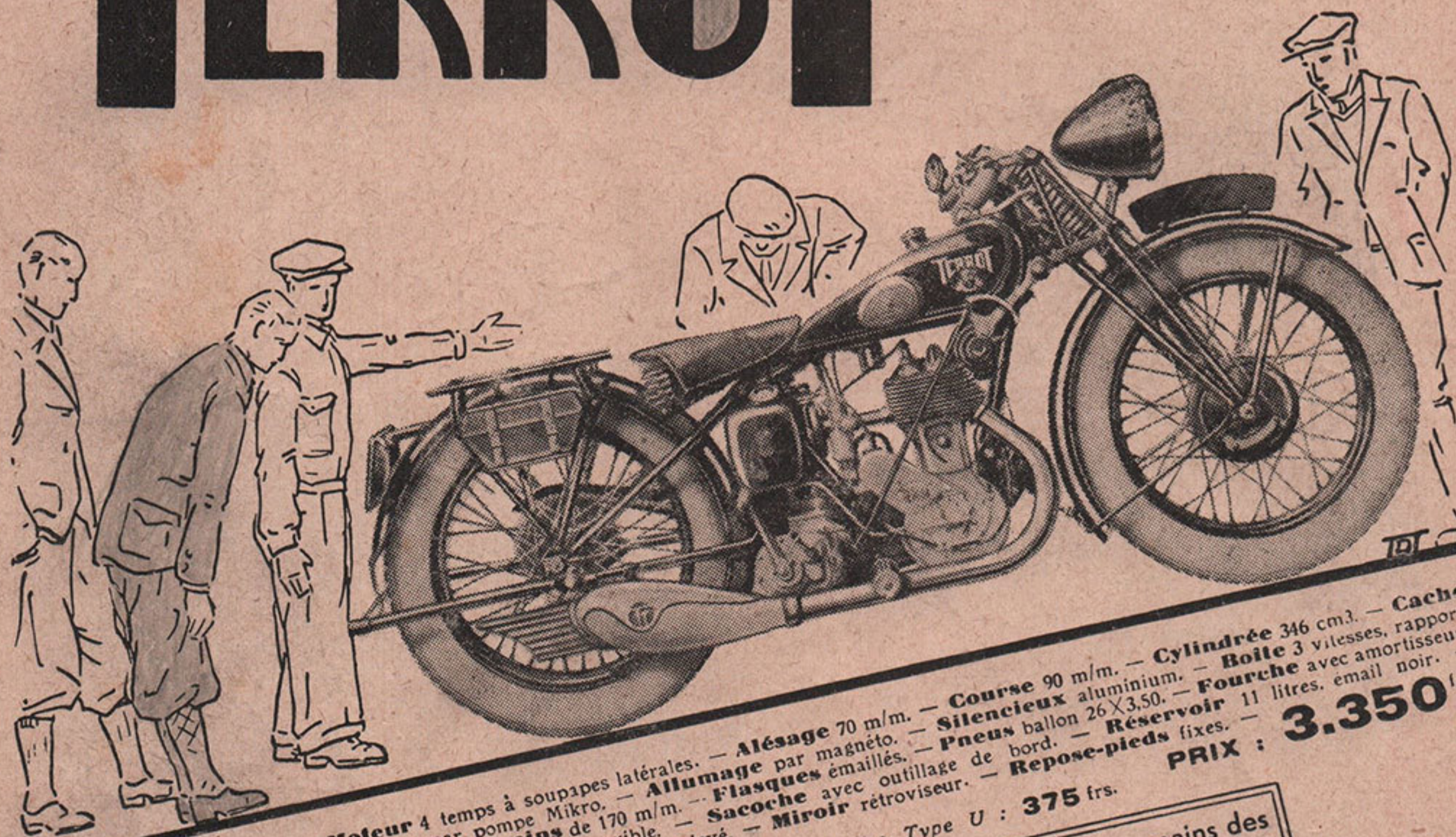
frs.

*Tel est le prix de la
nouvelle 350 cm³ 4 ch.
Utilitaire type H U.*

LA DERNIÈRE CRÉATION DE

TERROT

POUR 1936



SPÉCIFICATIONS. — Moteur 4 temps à soupapes latérales. — Alésage 70 m/m. — Course 90 m/m. — Cylindrée 346 cm³. — Cache-soupapes tôle. — Graissage réglable par pompe Mikro. — Allumage par magnéto. — Silencieux aluminium. — Boîte 3 vitesses, rapports réglables et frein de direction. — Freins de 170 m/m. — Flasques émaillées. — Pneus ballon 26 X 3.50. — Fourche avec amortisseurs caoutchouc. — Guidon orientable droit ou semi-relevé. — Sacoche avec outillage de bord. — Réservoir 11 litres, email noir. — Poids à vide 112 kgs. — Vitesse en palier 90 km./h. environ. — Miroir rétroviseur. — Repose-pieds fixes. — **PRIX : 3.350 frs.**

Supplément pour éclairage par alterno France Type U : 375 frs.

En créant une 350 cc. Utilitaire, **TERROT** a voulu mettre entre les mains des adeptes de la motocyclette un outil robuste, facile à conduire, suffisamment rustique pour assurer un service prolongé sans soins spéciaux et offrant pour un prix d'achat réduit, les mêmes avantages d'ordre pratique que les machines de cylindrée équivalente de prix beaucoup plus élevé.

ETABLISSEMENTS TERROT - 2, Rue André-Colomban, DIJON

Veuillez m'adresser franco votre catalogue motos 1936

NOM _____ ADRESSE _____